Neuss Düsseldorfer
HAFEN ZEITUNG | DEZEMBER 2013

Helmut Baur hatte bei einer Feuerwehrübung einen Großeinsatz Seite 3

Ticker: Webcams lassen tief in die Häfen blicken +++ Serie: Die Häfen in NRW – Dortmund +++ Hafenring begonnen +++ Neues Terminal in Neuss nimmt den Betrieb auf +++ Auf das Hochwasser vorbereitet +++ Schwimmende Hotels in Neuss +++

4 Millionen Euro Investition

Mosolf baut multimodales Netzwerk am Standort Düsseldorf weiter aus

Die Horst Mosolf GmbH & Co. KG – einer der größten Automotive Systemdienstleister Europas – wird am Standort Düsseldorf ab 2014 den Transport eines Großvolumens an Sprintern aus dem ortsansässigen Daimler Werk übernehmen. Mit einer Investition von über 4 Mio. Euro baut die Mosolf-Gruppe ihre Binnenschifffflotte weiter aus und setzt mit dem Einsatz multimodaler Verkehrsträger verstärkt auf ökologische Transportkonzepte.

Im Rahmen einer aktuellen Ausschreibung wird die jahrelange Kooperation zwischen Daimler und der Mosolf-Gruppe am Standort Düsseldorf weiter ausgebaut. In diesem Zuge erhält Mosolf ab 2014 den Transportauftrag eines Großvolumens an Sprintern, die per LKW und Binnenschiff in Richtung der Seehäfen Rotterdam, Antwerpen und Zeebrügge distributiert werden sollen. Dr. Jörg Mosolf, CEO der Mosolf-Gruppe, betont: „Der Auftrag stellt einen wichtigen Bestandteil für die Zukunft des Mosolf-Standortes Düsseldorf und insbesondere für die dahinterstehenden Arbeitsplätze dar."

Foto: Horst Mosolf GmbH

Die Mosolf-Gruppe gehört zu den führenden Systemdienstleistern der Automobilindustrie in Europa. Zum Leistungsspektrum des 1955 gegründete Familienunternehmens mit Hauptsitz in Kirchheim unter Teck gehören maßgeschneiderte Technik- und Logistiklösungen, die mithilfe eines europaweiten Standort-Netzwerkes sowie einer multimodalen Verkehrsträgerflotte realisiert werden. Bereits seit 1999 ist Mosolf im Düsseldorfer Rheinhafen mit seinem Dienstleistungsangebot im Bereich Fahrzeuglogistik und -technik vertreten. Seit jeher verbindet die Daimler AG und Mosolf eine enge geschäftliche Beziehung.

Rasant

Foto: HHM

Der Seegüterumschlag in Deutschlands größtem Universalhafen Hamburg stieg in den ersten drei Quartalen um 6 Prozent auf 103,9 Mio. Tonnen. Besonders die Entwicklung von Juli bis September sorgte mit einem Wachstum von 11,1 Prozent für einen deutlichen Schub.

Beginn

Foto: Port of Rotterdam

Strabag Nederland hat jetzt mit dem Bau des Kais für das Container Transferium Alblasserdam begonnen. Es geht um einen 255 Meter langen Kai am Fluss De Noord mit einem dahinter liegenden Terminal mit einer Fläche von 4 Hektar im Gewerbegebiet Nieuwland, das die A15 entlasten soll.

Vorsicht

Die NDH und RheinCargo weisen darauf hin, dass es auf Grund der aktuellen Wetterlage zu Eislagenbildung und Glatteis auf den Verkehrswegen auch im Bereich der Häfen kommen kann. In den gesamten Hafengebieten ist deshalb das Verhalten den winterlichen Umständen entsprechend anzupassen.

Fortgesetzt

Ein großer Erfolg war auch in diesem Jahr wieder die „Lange Nacht der Industrie" zu der bereits zum 3. Mal in der Region zahlreiche Unternehmen auch in den Häfen einluden. Bürgerinnen und Bürger hatten die Chance, Industrie zu erleben und hinter die Kulissen spannender Firmen zu blicken. Mit dieser Veranstaltung möchte die Gesellschaftsinitiative Zukunft durch Industrie e. V. zeigen, wie moderne und zukunftsfähige Industrie in der Region Rhein/Ruhr funktioniert. Die Reihe wird im kommenden Jahr fort gesetzt.

Weihnachtlicher Spendenaufruf

Von dem Neusser Weihnachtsmarkt ist der Stand des engagierten Vereins „Eine bessere Zukunft" inzwischen nicht mehr weg zu denken. Auch in diesem Jahr sammelten die Mitglieder wieder zu Gunsten bedürftiger Kinder im südamerikanischen Kolumbien.

Weiter dran bleiben

Das Wort des Jahres in der Logistik war sicher „Infrastruktur". Ein Thema, das in den letzten Monaten in allen Bereichen der Gesellschaft angekommen ist. Nicht nur Dank der Bemühungen von allen Akteuren. Es waren einschneidende Ereignisse wie Brückensperrungen, simple Mathematik, und die Erkenntnis, dass Infrastrukturpolitik immer auch Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik ist, die die vorzeigbaren Erfolge gebracht haben. Ein Beleg ist der Koalitionsvertrag. Jetzt gilt es, den Denkanstößen Taten folgen zu lassen, diese stetig an den aktuellen Bedarfen auszurichten und zum Erfolg zu bringen. Aber wir müssen auch fest halten, dass die von den Fachleuten etwa in der Bodewig- und Daehre-Kommission ermittelten Beträge nicht annähernd erreicht wurden. Der Koalitionsvertrag kann und darf nur der erste Schritt sein.
Und vor allem sind weiterhin wir alle gefordert: Jeder von uns kann und muss selbst handeln, um die gegebenen Möglichkeiten optimal und effizient zu nutzen. Am Ende der Tage ist es die gemeinsame Aufgabe der Logistik, die Ver- und Entsorgung des prosperierenden Wirtschaftsstandortes Deutschland zu sichern. Unsere Wachstumsbranche bietet faszinierende Möglichkeiten, Wachstum für eigentlich alle. Dies können und werden wir nur realisieren, wenn wir selbst aktiv werden und gemeinsam die Probleme mit der Energie und dem Einfallsreichtum angehen, die wir in den letzten Monaten gezeigt haben.

RAINER SCHÄFER

Garanten des Erfolgs

Die Weihnachtstage sind traditionell eine Zeit der Ruhe und der Gelegenheit, zurück zu schauen. Auch wenn nicht jeder Wurf so perfekt gelang, wie wir uns das gewünscht haben, so haben wir viele Meilensteine erreicht. Dieses verdanken wir unseren engagierten Mitarbeitern, der gewachsenen Partnerschaft mit Kunden und Auftraggebern, dem engagierten Einsatz in und mit Politik, Verwaltung und Verbänden sowie der vertrauensvollen Zusammenarbeit mit unseren Müttern. Sie sind die Garanten unseres Erfolges.
Es bleibt auch die Bilanz, dass die Zeiten hektischer und unsicherer geworden sind. Da wäre es zu einfach, der „guten alten Zeit" nachzutrauern. Nicht nur, weil diese meist gar nicht besser war. Viel mehr ist es doch so, dass sich heute deutlich mehr Möglichkeiten bieten. Wir müssen sie nur erkennen und angehen.
Wir haben uns auch für das kommende Jahr vorgenommen, aus Chancen Erfolge zu machen, mutig Neues zu wagen. Eines jedoch wird sich nicht ändern: die Bausteine unseres Erfolges. Das war früher so, das hat uns in diesem Jahr erfolgreich gemacht und wird uns auch sicher durch 2014 geleiten. Was immer das Jahr bringen mag. Zuvor wünschen mein Geschäftsführerkollege und ich Ihnen allen eine erholsame, besinnliche und geruhsame Weihnachtszeit und einen guten Rutsch in ein erfolgreiches, glückliches und vor allem gesundes Jahr 2014.

ULRICH GROSS

Massive Entlastung

Umweltfreundlicher Transport über die Wasserstraße Rhein

Die Mosolf-Gruppe übernimmt in Düsseldorf einen Teil der Werksentsorgung für die in der Stadt gefertigten Sprinter-Fabrikate mit speziell dafür vorgesehenen Tiefladern des ortsansässigen Fuhrunternehmens DSTS Jürgen Senz GmbH. Während einige Sprinter direkt auf dem Compound im Rheinhafen umgeschlagen und per Binnenschiff in die Seehäfen Antwerpen und Rotterdam transportiert werden, findet der Transport ins belgische Zeebrügge per Straßentransport statt.
Für den Transport auf dem Rhein kommt das von Mosolf gecharterte Binnenschiff MS Terra der holländischen Reederei F. Elbert B.V. zum Einsatz. Die MS Terra verfügt über drei Verladedecks mit einer Raumhöhe, die auch den Transport von Sprintern mit Kühlaufbau problemlos erlaubt. Als Rückladung nach Düsseldorf beinhaltet das Konzept den Transport der Modelle Vito und Viano, die aus der spanischen Produktion in Vitoria über Rotterdam ihren Weg zum deutschen Markt finden.
Für den multimodalen Einsatz der Verkehrsträger im Rahmen des neuen Auftrages wurde eigens für Daimler das Binnenschiffkonzept neu aufgesetzt. Das Binnenschiff MS Terra wird hierzu mit einem Schubleichter verheiratet, um dem zusätzlichen Volumen in gewohnter Termintreue gerecht zu werden. Diese Verbindung ermöglicht eine Kapazität von knapp 300 Nutzfahrzeugen, die bis zu drei Mal wöchentlich zwischen Abgangs- und Versandhäfen verkehren kann.
Die Nutzung von Binnenwasserstraßen als Alternative zum Straßentransport führt neben den ökologischen Aspekten auch zu einer massiven Entlastung der Autobahnen. Hinzu kommt, dass Binnenwasserstraßen entgegen der Autobahnen auch an Sonn- und Feiertagen befahren werden dürfen.

Häfen in NRW wählt neuen Vorsitz

Nach dem einstimmigen Beschluss der Mitgliederversammlung des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) über den Zusammenschluss der Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Rheinhäfen und der Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Kanalhäfen in Nordrhein-Westfalen fand die konstituierende Sitzung der neu gebildeten Arbeitsgemeinschaft Häfen in Nordrhein-Westfalen am 11. November 2013 in Lünen statt. Dabei wurden die inhaltlichen Arbeitsschwerpunkte der Arbeitsgemeinschaft festgelegt und die neue Geschäftsordnung beschlossen.

In offener Wahl wurde Ulrich Schnake, Geschäftsführer der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH, einstimmig als Vorsitzender und Ralf Fink, Geschäftsführer Bereich Hafen der Stadtwerke Essen AG, als Stellvertreter gewählt.
Ulrich Schnake ist seit 1994 Geschäftsführer in Emmerich und war bisher Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Rheinhäfen in NRW. Friedrich Weege, bisheriger Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Kanalhäfen NRW, wird zum 31. Januar 2014 in den Ruhestand wechseln.

Das Unglück geschah mit Ansage und nach Plan: Eine Übung im Neusser Hafen rief hunderte Helfer aus dem weiten Umland an das Hafenbecken 2. Und bewies: Die Retter sind vorbereitet, sollte im Hafen ein Unglück geschehen

Retter übten erfolgreich im Hafen

Es war eine unwirkliche Szene: Während sich wenige hundert Meter entfernt um kurz vor halb zehn im Rheinpark-Center und in anderer Richtung in der Neusser Innenstadt in das erste vorweihnachtliche Einkaufswochenende stürzen stehen ein paar Feuerwehrleute am Neusser Hafenbecken im leichten Nieselregen neben dem Frachter „Eiltank 45". Die Stimmung ist hochkonzentriert und angespannt. Ganz anders eine kleine Gruppe der Jugendfeuerwehren Neuss und Grevenbroich, der THW Jugend und der DRK Düsseldorf. Die Mädchen und Jungen laufen lachend und rufend über die Gleise der Eisenbahn. Mittendrin Helmut Baur, Hafenmeister der RheinCargo.

Dann genau nach Plan, um 9.30 Uhr steigt plötzlich heller Rauch aus dem Frachtschiff in den leichten Nieselregen. An Bord des Tankers hat sich eine Explosion ereignet, so die Annahme der angesetzten Übung. Die Jugendlichen haben sich entlang der Uferböschung verteilt, jetzt lassen sie sich zu Boden fallen: „Ich bin verletzt, ich bin verletzt", „Hilfe, Hilfe, ich blute, bitte helfen sie mir" simulieren sie die Verletzten eines solchen Vorfalles. Trotz der Übung eine gespenstische Szene.

Alle Beteiligten vergessen sofort die alles durchdringende, nasse Kälte und treten in Aktion. Nur wenige Minuten nach der „Alarmierung" rollen die ersten Feuerwehrzüge aus der nahen Wache auf die Hansastraße. „Das nennen wir die Chaosphase", beschreibt Feuerwehrsprecher Frank Lambertz einem der beobachtenden Journalisten das sich bietende Bild. Die eintreffenden Retter müssen sich orientieren, die Lage einschätzen, sich und ihre Fahrzeuge in Position bringen und mit der Rettung von Verletzten ebenso wie mit der Bekämpfung des Unglücks beginnen.

Alles leichter gesagt als getan: im Minutentakt rollen weitere Fahrzeuge an, machen sich Rettungstaucher vor einem Schuppen einsatzbereit, baut das Rote Kreuz einen ersten Verbandsplatz auf, bringen sich große Schaumwerfer in Position, eilen die Hilfsdienste des Katastrophenschutzes mit Menschen und Material herbei. Nicht nur aus der Stadt, auch aus dem Kreis und den umliegenden Gemeinden. Ein schwerer LKW entlädt einen Container – eine der mobilen Einsatzzentralen für solche Großeinsätze. Für den Rettungsdienst lautete das entscheidende Stichwort MANV2. Im Rhein Kreis Neuss bedeutet dies einen Massenanfall von Verletzten, bei dem von bis zu 25 verletzten Personen ausgegangen wird.

Die Journalisten sind nicht die einzigen, die das Geschehen verfolgen: Doch während sie zumeist ungläubig staunen, bewegen sich überall Männer und Frauen mit Klemmbrettern und Notizblöcken zielsicher durch das Gewusel, achten auf jedes Detail, haken Checklisten ab – und notieren vor allem jeden Vorgang. Etwa wie die jugendlichen „Verletzten" versorgt, auf Tragen gelegt und dann aus der Gefahrenzone geschafft werden.

Auch Helmut Baur ist im hochkonzentrierten Dauereinsatz. Schon ganz kurze Zeit nach dem Übungsunglück hat er die Hafensicherheit NRW verständigt. Denn nicht nur Retter, auch die verschiedenen Verwaltungsstellen bei Kommune, Kreis, Bezirksregierung und Landesverwaltung sind einbezogen.

Im Hafen geht es jetzt darum – wo die Lage noch unklar ist – die ISPS-Anlagen, die besonderen Sicherheitsauflagen genügen müssen, zu informieren und abzuschotten. Eine der Auflagen der übungsmäßig ausgerufenen „Gefahrenstufe 3". Die Mitarbeiter der umliegenden Betriebe müssen evakuiert werden, ihre Sicherheit an Sammelstellen dokumentiert werden.

Keine leichte Aufgabe: Drei große Werfer legen inzwischen eine dichte Nieselwolke über das Schiff, von Wasserseite beteiligt sich das Löschboot der Feuerwehr, dazwischen kreuzen flinke Schlauchboote der verschiedenen Retter. An Land stehen Fahrzeuge Stoßstange an Stoßstange in beiden Richtungen der Hansastraße. Aber auch dem Laien fällt auf: Das erste leichte Durcheinander ist trotz des Einsatzes von mehr als 200 Rettern und 75 Fahrzeugen inzwischen einer eingespielten Choreografie gewichen. Sogar Nottfallseelsorger sind nicht einmal eine halbe Stunde nach Übungsbeginn vor Ort, kümmern sich um die teilweise ein wenig aufgedrehten „Unglücksopfer".

Nach fast zwei Stunden ist der Einsatz beendet – erfolgreich. Nicht nur das Übungsfeuer konnte gelöscht werden, auch die Übung, so eine erste Bilanz, war ein Erfolg. Sehr vieles hat geklappt, aber fast noch wichtiger: Die Retter haben ganz wichtige Hinweise erhalten, in welchen Bereichen sich das Zusammenspiel noch weiter verbessern lässt, kleine aber wichtige Details noch einen Tick optimiert werden können.

Auch die Bilanz von Einsatzleiter Dirk Diederichs von der Feuerwehr Neuss ist positiv: Er behielt den Überblick und legte die Einsatzschwerpunkte fest. Zur Übung meint er: „Solch große Lagen, gerade in der Anfangsphase, stellen die Feuerwehr immer vor große Herausforderungen. Aufgabenverteilung und Prioritätensetzung sind für das Gelingen zentral. Das klappt nur in und mit einem guten und eingespielten Team. Ich bin sehr zufrieden mit der Arbeit der Führungskräfte. Die Kommunikationsstrukturen als Flaschenhals der Einsatzführung wollen wir in Zukunft noch weiter verbessern."

Markus Brüggen von der Abteilung Aus- und Fortbildung der Feuerwehr Neuss resümiert zur Übung: „Ich hoffe, dass es auch jedem Freude bereitet hat an der Übung teilzunehmen. In stark ehrenamtlich geprägten Organisationen spielt Motivation eine zentrale Rolle. Ich habe heute sehr motivierte und damit auch leistungsstarke Helfer gesehen und hoffe, dass dies vielleicht weitere junge Leute dazu bringt, sich in Hilfsorganisationen zum Wohle der Bürger zu betätigen."

„Jetzt gilt es die Übung zu analysieren und Lehren daraus zu ziehen. Abschließend wünschen wir allen eine sichere und besinnliche Adventszeit." so Joachim Elblinger, Leiter der Feuerwehr Neuss und des Führungsstabes während der Übung.

Am späten Nachmittag ist der ganze Spuk beendet, die Schläuche wieder eingerollt, Verbandsmaterial eingesammelt, Zelte und Container wieder abgebaut. Der Hafen liegt ruhig und friedlich in der Abendsonne, die sich doch noch heraus getraut hat. Und auch Helmut Baur kann wieder zurück an die Arbeit. Denn die hört nie auf im Hafen.

Mit einem Großaufgebot reagierten die Rettungskräfte auf den Übungsalarm.

Silber krönte durchwachsene Rennsaison

Simone Schuft errang die Silbermedaille in der die Endurance-WM – und beendete Circuit-WM nach Crash

Bei der Endurance-WM müssen Boote und Piloten extremste Belastungen aushalten.

Extrem durchwachsen war das Jahr 2013 für Simone Schuft: Gleich in zwei Weltmeisterschafts-Serien trat die Neusser Rennbootfahrerin an, am Ende schaffte ihr Team in der Endurance-WM eine begeisternde Silbermedaille während in der Circuit-WM eine Windböe ihr einen überraschenden Strich durch die Rechnung machte.

In der Endurance-WM, bei der es über die Langstrecke hauptsächlich um Ausdauer und Taktik geht, hatte Schuft im vergangenen Jahr mit ihrem französisch-deutschen Team bereits die Bronze-Medaille eingefahren. Entsprechend hoch und ambitioniert waren in diesem Jahr die Ziele. „Wir wollten ganz klar noch eins drauf setzen." Und das obwohl mit der 50sten Auflage der 24 Stunden von Rouen entsprechend dem hochkarätigen Anlass ein ebenso erlesenes Fahrerfeld um die besondere Ehre kämpfte. Und die lieferten dem Team – dem neben Schuft auch die einzige weitere Deutsche, Yvonne Koenig, angehörte – einen packenden Kampf. Am Ende entschied nach zwei Rennveranstaltungen und insgesamt 32 Stunden der Konzentration und des Kampfes nur eine einzige Runde Rückstand – etwa 90 Sekunden: Silber.

Großes Pech hatte sie jedoch bei der Circuit-WM: Bei dem Transport von Stockholm zu dem Einladungswettkampf in Baku wurde beim Transport und noch einmal beim Ausladen das hochwertige Sportgerät beschädigt. Auch wenn die Mechaniker wahre Wunder vollbrachten, konnte Schuft das Training nicht fahren. „Aber wir waren zum Start fertig, wenn ich auch von sehr weit hinten in das Feld gehen musste.". Schon aus der ersten Boje kam sie mit einem sensationellen Platz 6 zurück: „Ich hatte einen superguten Start, das Boot war enorm schnell, wir hatten genau die richtige Abstimmung für dieses Gewässer und den Kurs gefunden." Allerdings hat das Kaspische Meer den Nachteil, dass der Wind enorm schnell dreht. Eine Windböe erfasst sie, „ich war machtlos, ging bei 170 Stundenkilometern in die Luft und bin mit einem Crash ausgefallen."

Sie selber blieb unverletzt: „Ein paar blaue Flecken bekommt man natürlich bei einem solchen Unfall schon ab. Aber ansonsten ist nichts passiert. Aber so endete mein Fernostexperiment leider abrupt. Das war schon ziemlich enttäuschend, weil wir gesehen haben, dass wir gut mit dem Boot in dem umfangreich und professionell besetzten Fahrerfeld mithalten können", ist ihr die Enttäuschung immer noch anzuhören.

Jetzt ist für die Neusserin gerade Winterpause – aber die Planungen für 2014 sind natürlich längst angelaufen. Im Januar steht dann auf der „boot"-Messe die Verleihung der Silbermedaille auf dem Programm. Und schon im Februar geht es wieder an die sportliche Vorbereitung. „Für diese Rennen müssen alle Piloten mental aber auch körperlich fit sein." Der Erfolg der Vorbereitung wird vor der Erteilung einer Lizenz durch Mediziner mit Belastungs- und Lungentest sowie EKG überprüft. Und da haben nur topfitte Kandidaten eine Chance.

Der erste Start steht im Mai an. In welchen Serien ist vor allem eine Frage des Budgets. Neben dem enormen Zeitaufwand kostet der Motorrennsport auch viel, viel Geld. „Wahrscheinlich werde ich wieder Langstrecken fahren und aus der anderen Serie einige ausgewählte Rennen der sechs angesetzten Veranstaltungen, oder zumindest die Europameisterschaft." Sportbegeisterte, die Simone Schuft dabei unterstützen möchten, sind natürlich jederzeit willkommen.

Fotos: S. Schuft

Die Neusser Rennbootfahrerin Simone Schuft.

Foto: Stiftung Neanderthal Museum

Auch die Türen im Neandertal öffnen sich Karteninhabern.

Kultur und Kunst ganz günstig

Seit 20 Jahren gibt es die Art:card Düsseldorf, die als Jahreskarte für die Düsseldorfer Museen und Ausstellungsinstitute startete und sich zwischenzeitlich zu einer regionalen Jahreskarte für Museen in Düsseldorf und Umgebung entwickelt hat.

Neben den Düsseldorfer Museen kann man mit der Art:card auch das Clemens-Sels-Museum, die Insel Hombroich, die Langen Foundation, das Kreismuseum Zons, Schloss Dyck und das Neanderthal Museum besuchen. Gleichzeitig ist die Art:card die Eintrittskarte zur Düsseldorfer Nacht der Museen und ermöglicht vergünstigten Eintritt in die Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland in Bonn.

Die klassische Art:card zu 80 Euro bietet freien Eintritt in Museen und Ausstellungsinstitute (Dauer- und Sonderausstellungen) und erfreut sich großer Beliebtheit bei allen Kunstfreunden.

Um Jugendlichen bis 21 Jahren einen unkomplizierten und kostengünstigen Zugang zu den Museen zu ermöglichen, gibt es die Art:card junior zu 15 Euro.

Webcams zeigen die Hafenvielfalt

Bunte Bilder eröffnen Besuchern in der ganzen Welt interessante Einblicke

Sehnsucht nach den Häfen? Aber vielleicht gerade keine Zeit kurz mal vorbei zu schauen? Oder Sie sind einfach viel zu weit weg? Oder das Wetter ist zu schlecht – wie ist eigentlich gerade das Wetter in den Häfen? Hier gibt es für Interessenten neuerdings gleich zwei gute Möglichkeiten: sowohl die Stadt Neuss als auch die Stadtwerke Düsseldorf haben nicht nur Kameras mit Kaiblick installiert und die Bilder sind im Internet jederzeit und weltweit abrufbar.

Eine neue Web-Kamera an der Rückseite des Romaneum bietet digitale Impressionen vom Neusser Hafen. Unter neuss.de/tourismus/stadtportrait/webcams/hafen ist das hochauflösende Aufnahmegerät online abrufbar. Zu sehen ist unter anderem das neue Hafenkopfgebäude.

Installiert wurde die Webcam vom Amt für Pressearbeit und Neue Medien in Zusammenarbeit mit dem Neusser Gebäudemanagement. „Ich bin sicher, dass wir damit allen Neussern und allen Freunden in nah und fern eine riesige Freude machen", freut sich der Leiter des Amtes für Pressearbeit und Neue Medien, Michael Kloppenburg. Es ist bereits die vierte Kamera der Neusser Verwaltung, die rund um die Uhr Bilder aus der Quirinusstadt weltweit im Internet abbildet. „Den schönsten Blick auf Neuss liefert natürlich die Internetkamera der Stadt auf das Quirinus Münster", weiß Kloppenburg.

Aber auch die anderen Kameraeinstellungen haben ihre Reize. Vergangenes Jahr erst hat das Presseamt die Kamera erneuert, die in den Hauptstraßenzug gerichtet ist. Nach knapp sechs Jahren Dauerbetrieb unter allen Wetterlagen war das Gehäuse im Bereich des Objektivs beschädigt, so dass die Bildqualität nicht mehr ganz so gut war. Die ersten beiden Kameras mit Blickrichtung Quirinus Münster und Marktplatz auf dem Dach des Verwaltungsgebäudes hat Rathaus-Hausmeister Ernst Eggert im Jahr 2004 installiert. 2006 kam dann die Kamera mit Blickrichtung zum Hauptstraßenzug dazu.

Pro Monat besuchen mehrere tausend Besucher die Webcams unter Neuss.de. Die Kameras sind rund um die Uhr, 24 Stunden online.

Auf der gegenüber liegenden Rheinseite wird die Errichtung des effizientesten Erdgaskraftwerks der Welt der Stadtwerke Düsseldorf natürlich auch visuell dokumentiert. Ein hochauflösendes Kamerasystem erzeugt einmal pro Stunde ein Panoramabild vom Baufeld mit dem darüber hinaus gehenden spektakulären Blick auf den Düsseldorfer Medienhafen. Das System wurde auf dem benachbarten Dach des stillgelegten Blockes „Dora" installiert, weil von dort oben die beste Sicht geboten wird.

Die Bilder werden gespeichert und können jederzeit unter http://www.swd-ag.de/weltmeisterkraftwerk/webcam/index.php abgerufen werden. Der Baufortschritt kann ganz einfach mit dem Player nachvollzogen und erlebt werden. Auf ein beliebiges Datum und Uhrzeit klicken, schon geht es los, die nachfolgenden Bilder werden automatisch angezeigt.

Foto: Stadtwerke Düsseldorf AG

Foto: Stadtwerke Düsseldorf AG

360° Wassersport erleben

Trotz der anhaltend angespannten Lage auf den internationalen Boots- und Wassersportmärkten blickt die Messe Düsseldorf mit Optimismus auf die boot 2014. Die Buchungen der ausstellenden Wirtschaft lassen eine gute Auslastung der 17 Messehallen mit insgesamt 213.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche erwarten. 1.650 Aussteller aus über 60 Ländern werden vom 18. bis 26. Januar auf ihrer wichtigsten Messeveranstaltung Yachtpremieren, neue Wassersportausrüstungen und maritime Dienstleistungen vorstellen.

„Mit diesem Ergebnis werden wir in jedem Fall an das gute Vorjahresniveau anknüpfen und unsere Position im internationalen Messemarkt festigen. Ob sich unsere Erwartung erfüllt, einen leichten Zuwachs zu realisieren, wird sich in den nächsten Monaten zeigen. Fest steht: Die Branche konzentriert ihre Messebudgets auf die boot Düsseldorf, um von der internationalen und kaufkräftigen Klientel zu profitieren, die Düsseldorf als zentraler Marktplatz Europas zu bieten hat," so boot-Director Goetz-Ulf Jungmichel.

Foto: Messe Düsseldorf / Constanze Tillmann

Fotos: Bombardier Transportation

Bombardier macht Deutschland mobil

Weltweite Aktivitäten der Bahnsparte werden aus Berlin gelenkt

Der Fokus von Bombardier in Deutschland liegt auf der Entwicklung und Fertigung von Bahntechnik. Bombardier Transportation als führender Hersteller von modernen Schienenverkehrstechnologien hat seine weltweite Konzernzentrale seit 2002 in Berlin. Von der deutschen Hauptstadt aus steuert die Bahntechniksparte von Bombardier Inc. ihr internationales Geschäft.

Bombardier Transportation knüpft an die lange deutsche Eisenbahn-Tradition an. Die acht deutschen Werke und mehr als 8.000 Mitarbeiter spielen eine führende Rolle bei der Entwicklung von modernen Schienenverkehrstechnologien, mit denen Bombardier neue Standards bei der nachhaltigen Mobilität setzt.

Die Standorte von Bombardier Transportation in Deutschland decken dabei die komplette Produktpalette der Schienenverkehrstechnik ab: U-Bahnen, Regional- und Nahverkehrszüge, Straßen- und Stadtbahnen, ein- und doppelstöckige Elektro- und Dieseltriebzüge (mit und ohne Neigetechnik) sowie Reisezugwagen, Lokomotiven und Hochgeschwindigkeitszüge. Dies umfasst die Konstruktion und Fertigung von kompletten Schienenfahrzeugen und von einzelnen Komponenten. Hierzu gehören Wagenkästen, Drehgestelle und auch elektrische Systeme im Bereich der Antriebstechnik. Darüber hinaus werden umfassende Service- und Engineering-Leistungen sowie Bahnsteuerungssysteme angeboten. Über 50 Prozent der in Deutschland hergestellten Schienenverkehrsprodukte von Bombardier sind für Exportmärkte bestimmt.

Bombardier ist der führende Lieferant von Regionalflugzeugen für den deutschen Markt. Landesweit sind etwa 80 von Bombardier gefertigte Regionalflugzeuge der CRJ-Reihe und 20 Regionalflugzeuge der Q-Series im Einsatz. Die Lufthansa CityLine bestellte als weltweit erste Fluggesellschaft Regionaljets vom Typ Bombardier CRJ und läutete 1992 mit dem Einsatz des 50-sitzigen CRJ100 eine neue Ära im Regionalflugmarkt ein.

Verkehrsverlagerung

Grundvoraussetzung für die gewollten Verkehrsverlagerung ist eine leistungsstarke Technik. Unter maßgeblicher Beteiligung der deutschen Standorte von Bombardier werden zahlreiche innovative Projekte mit internationaler Reichweite umgesetzt und gesteuert. Dazu gehören Hochgeschwindigkeits-, U-Bahn- und Regionalzug-Projekte in Asien und Europa sowie die Produktion oder Entwicklung von Straßenbahnen für europäische und nordamerikanische Städte. Antriebs-, Drehgestell- und Signaltechnik-Lösungen aus deutschen Standorten kommen international zum Einsatz.

Zukunft

Auch Bombardier versteht Ausbildung als einen wichtigen Auftrag eines verantwortungsbewussten Unternehmen. Zum einen um den Erfolg des Unternehmens mit engagierten und bestens aus- und weitergebildeten Nachwuchskräften auch mittel- und langfristig zu sichern. Zum anderen, um junge Menschen mit einer fundierten Ausbildung einen erfolgreichen Start in die berufliche Karriere zu ermöglichen. Entsprechend wird auch ein weiterer Schwerpunkt auf die kontinuierliche Weiterbildung gelegt.

Revolutionär

Das heutige Unternehmen Bombardier erwuchs dem erfinderischen Genie und dem unternehmerischem Geist eines jungen Mechanikers: Im Jahr 1937 entwickelte Joseph-Armand Bombardier das erste Halbkettenfahrzeug für Kranken- und Verletztentransporte, Postzustellung sowie Stückgut- und Personenbeförderung und revolutionierte damit den Transport über schneebedecktes Gelände. Mit der Einführung des ersten Schneemobils – des legendären Ski-Doo im Jahr 1959 – wurde Bombardier später Marktführer dieser neuen Branche.

Umfassendes Sortiment

„The Evolution of Mobility" ist Firmenmotto und Auftrag zugleich

Als weltweit einziges Unternehmen, das sowohl Luft- als auch Schienenfahrzeuge herstellt, hat Bombardier ein umfassendes und vielfältiges Sortiment von überzeugenden Mobilitätslösungen aufgebaut. Der Hauptsitz der 71.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befindet sich in Montréal, Kanada. Die Aktien des Unternehmens werden unter dem Kürzel BBD an der Börse von Toronto gehandelt, das Unternehmen selbst wird in den Dow Jones Sustainability World und North America Indizes gelistet. Zum Ende des Finanzjahrs mit Abschluss am 31. Dezember 2012 beliefen sich die Einnahmen auf 16,8 Mrd. US-Dollar.

Mit über 35.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern entwickelt, produziert und unterstützt Bombardier Aerospace als führendes Unternehmen auf weltweiten Märkten innovative Luftfahrtprodukte für die Marktsegmente Geschäfts- und Verkehrsflugzeuge sowie Spezial- und Amphibienflugzeuge.

Mit 64 Produktions- und Technikstandorten in 26 Ländern und 19 Servicezentren in aller Welt ist Bombardier Transportation der weltweit führende Bahntechnikanbieter. Das Unternehmen deckt das gesamte Spektrum der Bahnverkehrslösungen ab, von kompletten Zügen über Subsysteme, Wartungsdienstleistungen und Systemintegration bis zur Signaltechnik. Weltweit sind über 100.000 unserer Schienenfahrzeuge und Lokomotiven im Einsatz.

Das Tor Westfalens in die weite Welt

Fotos: Hafen Dortmund

Zusammenarbeit sichert Erfolg von Europas größtem Kanalhafen

Der Dortmunder Hafen, verkehrstechnisch attraktiv am im Osten des Ruhrgebietes mit seinen über 5 Millionen Einwohnern gelegen, ist ein Industrie- und Logistikstandort von internationaler Bedeutung. Wasserstraßen, Straßen und Schienen verbinden den Dortmunder Hafen direkt mit dem gesamten europäischen Verkehrssystem.

Die Zusammenarbeit der Dortmund Hafen-Gruppe (Dortmunder Hafen AG / Container Terminal Dortmund / Dortmunder Eisenbahn) in Verbindung mit im Hafen ansässigen Speditionen und Umschlags-Unternehmen garantiert eine hohe Kompetenz bei Massengut-, Stückgut- und Containertransporten und stellt die Versorgung der gesamten Region sicher.

Die gesamten Güterumschlagleistungen sowohl für den eigenen Warenumschlag als auch entsprechende Dienstleistungen für nicht im Hafen ansässige Unternehmen werden von den Hafenanliegern vorgenommen. Das heißt: Sämtliche Lagerflächen, Lagerhallen und Ladevorrichtungen sind Eigentum dieser Unternehmen. Die Dortmunder Hafen AG kann die richtigen Partner zusammenbringen und Kontakte vermitteln.

Der Hafen kann dabei mit eindrucksvollen Zahlen aufwarten: Insgesamt stehen 300.000 Quadratmeter Freilagerplätze für Massengut zur Verfügung, das Industriegelände summiert sich auf 900.000 m². Davon nehmen gedeckte Lagerplatzfläche 60.500 m² ein. Die Getreidesilos haben eine Kapazität von 32.000 t, der Tankraum von 83.200 m³ mit fünf Mineralölleitungen mit 500 m³ pro Stunde. Für den Umschlag sorgen weiter etwa 40 Krananlagen mit einer Hubkraft von bis zu 60 t, neun zum Teil temperierte Schnellumschlaghallen sowie drei Verladebrücken auf dem Terminal.

Rund 3.000 Schiffe legen jedes Jahr an, Schubverbände bis 185 m Länge und 4.500 t Tragfähigkeit sowie Großgüter-Motorschiffe bis 2.000 t Tragfähigkeit. Die Hauptumschlagsgüter sind Baustoffe, Mineralöle, Container, Importkohle, Eisen, Stahl und Schrott.

Hafen als Jobmotor

Die etwa 160 Unternehmen im Hafen bieten nicht nur etwa 5000 Menschen direkt Lohn – sie sichern auch weitere tausende Arbeitsplätze. Zum einen bei Firmen, die Dienstleistungen für die Hafenunternehmen erbringen oder ihn mit Waren beliefern. Aber auch bei Industrie und Handel, die auf die Ver- und Entsorgung angewiesen sind.

Zumeist handelt es sich um Umschlag- und Speditionsunternehmen, Betriebe der gewerblichen Industrie, die nicht nur den Wirtschaftsraum Dortmund sondern darüber hinaus das Ruhrgebiet, Ostwestfalen, Sauer- und Siegerland und sogar Nordhessen versorgen.

Ausbau

Die erste Erweiterung des Dortmunder Hafens erfolgte nur neun Jahre nach der offiziellen Eröffnung 1898 mit der Verlängerung des Stadthafens, dem Schmiedinghafen. 1910 erfolgte die zweite Erweiterung mit Marx- und Mathishafen.

Schließlich folgte 1912 der Erwerb des weiter nördlich gelegenen Hardenberghafens, 1914 wurde der Industriehafen in direkter Nähe parallel zum Hardenberghafen angelegt, 1923/24 wurde der Hardenberghafen um 400 Meter verlängert.

Wandel

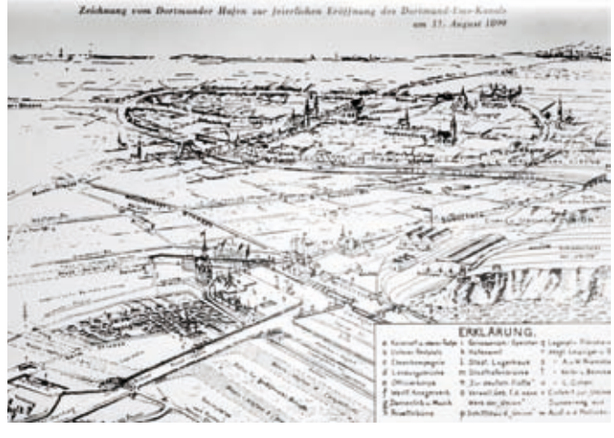
Seit seiner Einweihung im Jahr 1899 hat sich das Bild des Hafens stark verändert. Ursprünglich wurde der Hafen vor allem für Zwecke der Montanindustrie gebaut: Eisenerz für die Dortmunder Stahlwerke zur Stahlproduktion wurde importiert, einheimische Kohle wurde exportiert. Heute dagegen wird mit dem erfolgreichen Strukturwandel Kohle importiert, die Kohlekraftwerke im Umland sind die Abnehmer. Die Aufgaben des Hafens sind ebenfalls andere geworden. Vom Massengutumschlagplatz hat er sich zum modernen Industriegebiet und Logistikzentrum entwickelt.

Nur drei Jahre Bauzeit

Nach langen Überlegungen klappte der Bau rasend schnell

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts gab es Überlegungen, für Westfalen eine künstliche, schiffbare Wasserstraße bis zur Nordsee zu bauen, ohne dass diesen wegweisenden Ideen jedoch konkrete Schritte folgten. In den 1850er Jahren griffen wirtschaftsorientierte Fachkreise die Diskussion um das Thema Kanalprojekt auf, da die Industriealisierung inzwischen auch in Dortmund eingesetzt hatte.

Es sollte jedoch noch 40 Jahre dauern, bis die Stadt Dortmund mit dem Kanal- und Hafenbau beginnen konnte. Nachdem die anfänglichen Kanalplanungen eine Streckenführung in Ost-West-Richtung, vom Rhein bis zur Weser vorgesehen hatten, orientierten sich die neueren Entwürfe an der kürzesten Wegstrecke zwischen der Nordsee und dem östlichen Ruhrgebiet: Der Kanal sollte nun von Dortmund nach Emden führen. Grund für die geänderten Planungen war die Absatzkrise der Ruhrkohle nach der Hochkonjunktur der Gründerjahre (1869-1873).



Am 9. Oktober 1895 fand der erste Spatenstich zum Bau des Dortmunder Hafens statt. Nach fast dreijähriger Bauzeit war der Dortmunder Hafen in wesentlichen Teilen fertiggestellt, zunächst mit 5 Hafenbecken: Kanalhafen, Stadthafen, Südhafen, Kohlenhafen sowie Petroleumhafen. Die Kosten für den Dortmunder Hafen betrugen 6,43 Millionen Reichsmark inklusive der mehr als 20 Kilometer Gleisanlagen.

Abschied nach acht Jahren

Wechsel in der Geschäftsführung des Neusser Produktenmarkt

Die im Produktenmarkt organisierten Mühlen sind ein wichtiger Industriezweig in den Häfen.

Ein Wechsel kennzeichnete die diesjährige Zusammenkunft des Neusser Produktenmarkt e. V.: Da der langjährige Geschäftsführer Sebastian Greif bei der Industrie- und Handelskammer Niederrhein neue Aufgaben übernimmt, übergab er die Führung der Warenbörse an Dr. Ron Brinitzer, der nach der Renovierung auch die Leitung der IHK-Geschäftsstelle Neuss wahr nimmt.

„Ich habe seit 2006 gerne die Geschäftsführung inne gehabt und dabei viel gelernt", verabschiedete sich Greif, ohne sein Bedauern zu verhehlen. Sein Nachfolger ist 44 Jahre alt, verheiratet und hat zwei Kinder. „Ich bin Ökonom mit dem Schwerpunkt Energie und Umweltökonomie", stellte er sich vor. Dem beruflichen Einstieg im Landtag als Wirtschaftsreferent folgten seit 2005 Aufgaben in verschiedenen Ministerien in der Landesregierung, unter anderem als Büroleiter der Wirtschaftsministerin, zum Schluss hat er als Gruppenleiter das Thema Energiewende betreut.

Als Geschäftsführer der Neusser IHK-Zweigstelle wird er den Geschäftsbereich Innovation, Umwelt und International übernehmen. „Ich freue mich sehr, im Rahmen dieser Tätigkeit auch den Produktenmarkt kennen zu lernen und einen weiteren Aspekt von Neuss, der Neusser Tradition aber auch der heimischen Wirtschaft kennen zu lernen."

Als eine wichtige Aufgabe sieht er für die kommenden Monate die Kommunikation um Akzeptanz von und für Industrie zu erhöhen, Skepsis bei den Bürgern zu relativieren aber auch Sorgen an zu nehmen, weiter zu geben und nach Möglichkeit zu beantworten. „Die fehlende Industrieakzeptanz ist meines Erachtens ein großes Thema und wird auch weiter ein Thema bleiben." Ein wichtiger Gesichtspunkt ist in diesem Zusammenhang für den Fachmann auch die Aufgaben und Bedürfnisse der Logistik und deren Unternehmen.

Inhaltlich beschäftigten sich die Mitglieder des Neusser Produktenmarktes mit der Neufassung der Schiedsgerichtsordnung, die mit leichten redaktionellen Änderungen an die Kölner und Südwestdeutschen Warenbörsen angepasst wurde um so eine einheitliche Grundlage zu schaffen.

Dr. Michael Lendle von der AFC Risk Consult stellte zum Abschluss des offiziellen Teiles unter dem Titel „Schweigen ist Silber, Reden ist Gold" seine Gedanken zu dem Thema Compliance und Strategien der Kommunikation mit der Öffentlichkeit in der Lebensmittelwertschöpfungskette vor.

Länder fordern Schlüsselprojekte

Anliegerländer wollen die Wasserstraße Rhein und die Binnenschifffahrt stärken

Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Rheinachse fordern die Verkehrsminister der Rheinanlieger-Länder deutlich mehr Investitionen des Bundes. Mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan, der ganz oben auf der Agenda der Verkehrspolitik der neuen Legislaturperiode stehe, würden auch für die Rheinachse die vordringlichsten Verkehrsprojekte von 2015 an bestimmt, waren sich Roger Lewentz (Rheinland-Pfalz), Michael Groschek (Nordrhein-Westfalen), Florian Rentsch (Hessen) und Winfried Hermann (Baden-Württemberg) bei der „Länderkonferenz Rhein" einig.

Der Rhein ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen Europas und sollte deshalb gestärkt werden.

„Überlastete Straßennetze und Schienentrassen wie die in dem vom Bahnlärm besonders betroffenen Mittelrheintal werden das weiter steigende Transportaufkommen im Güterverkehr zukünftig nicht mehr ohne Weiteres aufnehmen können", betonten die Vertreter der Anliegerländer. Dagegen gebe es auf den Wasserstraßen noch freie Kapazitäten, die es mit intelligenten Konzepten zu nutzen gelte. Ein Binnenschiff könne immerhin 150 LKW-Ladungen befördern. Dies sei auch ökologisch der sinnvollere Weg, so der einhellige Tenor.

Rund 200 Verkehrs- und Logistikexperten aus Politik, Verkehrs- und Logistikwirtschaft entlang des Rheinkorridors von Basel bis Rotterdam trafen sich in Mainz unter dem Titel „Rhein – die Verkehrs- und Logistikachse". Die Länder wollen eine Allianz für den Rheinkorridor als die zentrale Wirtschafts- und Verkehrsachse in Deutschland schmieden. Der technische Zustand der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland mit seinen Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetzen sei besorgniserregend, sagte der rheinland-pfälzische Infrastrukturminister Roger Lewentz als Gastgeber.

Die von der Verkehrsministerkonferenz eingesetzte sogenannte Bodewig-Kommission habe einen Fehlbedarf von jährlich 7,2 Mrd. Euro für die Verkehrsinfrastruktur und einen zusätzlichen Nachholbedarf von jährlich 2,7 Mrd. Euro über 15 Jahre ermittelt. Gemeinsam mit Bayern haben sich die Rhein-Länder auf eine „Düsseldorfer Liste" verständigt. Sie enthält 36 Schlüsselprojekte, die auf die verstärkte Nutzung der Binnenschifffahrtswege und die schnelle Erreichbarkeit der Umschlagszentren an den Binnenhäfen ausgelegt sind, davon 10 Ausbauprojekte an Wasserstraßen sowie je 13 zentrale Verbindungsprojekte zu Häfen über Schiene und Straßen. Angesichts des weiter steigenden Transportaufkommens müssten diese bei der Infrastrukturplanung des Bundes mit besonderem Vorrang berücksichtigt werden.

Südlicher Hafenring wird ausgebaut

Das neue Teilstück soll schon im kommenden Jahr für den Verkehr frei gegeben werden

Die Stadt Krefeld und die Stadtwerke bauen den Hafenring aus. Nachdem im vergangenen Jahr mit dem Ausbau an Hentrich- und Bataverstraße und dem Neubau eines Verteilerkreises ein wichtiges Teilstück übergeben wurde, geht es jetzt weiter. Ende November wurde mit dem Neubau eines annähernd drei Kilometer langen und gut 6,3 Millionen Euro teuren Teilstücks ganz im Süden von Krefeld begonnen. „Durch diesen wichtigen Ausbau erschließen wir weitere Gewerbeflächen und verbessern den Anschluss an die bestehenden", sagte Oberbürgermeister Gregor Kathstede. Südlich des Hafenwendebeckens soll die neue Trasse die Fegetesch- mit der Bataverstraße verbinden. Darüber hinaus ist eine Neugestaltung der Straße „An der Römerschanze" von Hafenring bis Heidbergsweg vorgesehen. Fertig gestellt wird dieses neue Teilstück Ende 2014, mit den Nebenstraßen, dem Radweg, Pflanzungen und Leitungsverlegungen Ende 2015. Grundlage ist der Bauausschussbeschluss von November 2010. Anschließend folgten die Förderungsverhandlungen mit dem Land NRW und dem Bund und schließlich die Bewilligung für einen Zuschuss in Höhe von 65 Prozent. Baudezernent Martin Linne: „Das konnten wir erreichen, da die neue Straße als Hafenzubringer gilt. Gleichzeitig entstehen deswegen für die Betriebe keine Erschließungsbeiträge." Der Komplettbau des Hafenrings ist Teil der entsprechenden Bebauungspläne und der politischen Beschlusslage.

Foto: Presseamt Krefeld

Spatenstich (von links): Baudezernent Martin Linne, Kerstin Abraham, Vorstandsmitglied der Stadtwerke, Carsten Liedtke, Vorstandssprecher der Stadtwerke, Oberbürgermeister Gregor Kathstede.

Die Anbindung des Hafengebietes erfolgt zurzeit über Heidbergsweg und Bataverstraße entlang des Hafenwendebeckens im Süden und im Norden über Hafen- und Hentrichstraße. Die Straße südlich vom Wendebecken befindet sich nicht mehr in einem zeitgemäßen Ausbauzustand, ist aber in der Lage, bis zur Fertigstellung der neuen Trasse den Verkehr im Hafen aufzunehmen. Die neue, zweispurige und siebeneinhalb Meter breite Trasse wird in einem großzügigen Bogen nach Süden bis annähernd an die Stadtgrenze, unmittelbar vor ein Waldstück, verschwenkt. Mit der Klassifizierung als Kreisstraße wird die vorhandene K9 jetzt direkt an den Hafenring angebunden. Diese Straße wird in Zukunft von der neuen Hafenringstraße nach Norden an das Wendebecken hinführen. Das Gelände der alten Straßenfläche erhält der Krefelder Hafen. Linne erinnerte daran, dass dadurch ein unmittelbarer Anschluss an das Hafenbecken erfolgen kann.

Anbindungen prioritär ausbauen

Gesamtumschlag in den deutschen Seehäfen wird in diesem Jahr leicht zurück gehen

Der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen liegt in diesem Jahr insgesamt etwas unter dem Ergebnis des Vorjahres, wird 2014 jedoch wieder deutlich wachsen. Das erwartet der Präsident des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS), Klaus-Dieter Peters. Nachdem der Umschlag 2012 noch um gut 1 Prozent auf rund 300 Mio. t stieg, erwartet der ZDS für 2013 einen Rückgang des Umschlags um 1 Prozent auf 296 Mio. t. Für 2014 wird wieder mit einem Wachstum um etwa 2% auf 302 Mio. t gerechnet.

Durch die Ausweitung der Terminalkapazitäten insbesondere beim Containerumschlag in der Nord-Range habe sich der Seehafenwettbewerb weiter verschärft. Zudem haben sich vor allem die Energiekosten bei der Erbringung von Hafendienstleistungen kräftig erhöht. Mit dieser Entwicklung gingen auch strukturelle Veränderungen einher. Durch Verlagerung von Autoproduktionsstätten aus Fernost nach Osteuropa, Restrukturierung der Papierindustrie, Überkapazitäten bei der Stahlproduktion und einem veränderten Konsumverhalten bei Bananen, hat sich das Transportaufkommen verändert. Zudem fällt das bisher florierende Herbstgeschäft bereits seit drei Jahren aus.

Foto: Rostock Port/Nordlicht

Die deutschen Seehäfen rechnen damit, dass der Umschlag im kommenden Jahr wieder ansteigt.

Diese Veränderungen erfordern auch auf der Arbeitnehmerseite Einsicht in Notwendigkeiten, so Peters. Dabei geht es dem ZDS um den Erhalt qualifizierter Arbeitsplätze bei steigendem Rationalisierungsdruck. Die Hafenwirtschaft wird daher ihre Qualifizierungsoffensive fortsetzen.

Die Aussichten für die weitere Entwicklung der deutschen Seehäfen seien jedoch gut. Die bisherigen Eckwerte der Hafenumschlagprognose 2030, die für den Bundesverkehrswegeplan 2015 erstellt wird, gehen davon aus, dass sich der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen bis 2030 nahezu verdoppeln wird.

Schon heute stoße der Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen an seine Kapazitätsgrenzen. Der Ausbau der Seehafenanbindungen sei daher dringender denn je erforderlich, um die Wachstumschancen unserer Seehäfen zu nutzen. Der ZDS begrüßt, dass die Mittel für den Erhalt, Ausbau und Neubau der Verkehrsinfrastruktur dauerhaft erhöht werden sollen. Von der neuen Bundesregierung erwartet der ZDS, dass sie beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einen Schwerpunkt auf den Ausbau der Seehafenanbindungen setzt. Diese Projekte müssten im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 gesondert ausgewiesen und als „Vordringlicher Bedarf Plus" aufgenommen werden.

Neuausrichtung auf Wachstum

Contargo Neuss GmbH sichert stabile Versorgung für den dynamischen Wirtschaftsraum

Zum 1. Dezember ist im Hafen ein neues Unternehmen gestartet: Mit dem Kauf des APM-Terminals Neuss Intermodal Terminal GmbH (NIT) und der einher gehenden Gründung der eigenständigen Terminalgesellschaft Contargo Neuss GmbH ergänzt die Duisburger Contargo GmbH & Co. KG ihr Netzwerk durch einen zentralen Logistikstandort. „Wir bündeln mit diesem Schritt unsere Kräfte und stellen uns neu auf", erläutert Geschäftsführer Jürgen Albersmann.

Ein Schritt mit einer deutlichen Ausrichtung auf Wachstum: In den kommenden zwei Jahren soll das bestehende Gelände an der Floßhafenstraße deutlich erweitert werden. Dazu gehören auch Investitionen in Krane, die Verlängerung der Gleise und Umschlaganlagen sowie die weitere Optimierung der Abläufe.

Da ist eine gute Nachricht auch für die Mitarbeiter des Terminals: Ihre Arbeitsverhältnisse sind gesichert. Sollten sich die erwarteten Mengen einstellen, geht Heiko Neddermann, Mitglied der Geschäftsleitung, davon aus, dass weitere Arbeitsplätze geschaffen werden, um den steigenden Umschlag zu bewältigen.

Aber vor allem, so betonen die beiden Logistiker, sollen und werden die Kunden profitieren: „Unser Ziel ist es, den wachsenden Wirtschaftsraum mit seinen starken industriellen Kunden stabil zu versorgen." Nicht zuletzt sei das Terminal durch die Neuaufstellung auch bestens auf die Veränderungen im internationalen Reedereimarkt und den massiven Ausbau der Kapazitäten in den Nordseehäfen etwa auf der Maasvlakte aufgestellt. „Mit dem Erwerb dieses Terminals erweitert Contargo sein Netzwerk an einem der umschlagsstärksten Standorte in NRW und kann gleichermaßen Zug- wie auch Binnenschiffsverbindungen zu den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen anbieten", bilanziert Albersmann.

„Durch den Einstieg bei NIT untermauern wir unsere starke vertriebliche Position in Neuss. Mit Übernahme der Terminalaktivitäten bietet Contargo in Neuss zukünftig Transport, Umschlags- und Depotleistungen aus einer Hand an. Ein Vorteil, den wir für viele Großkunden in dieser Region unbedingt umsetzen wollen", kommentiert Thomas Löffler, Sprecher der Geschäftsführung bei Contargo, diesen Meilenstein in der Entwicklung des Standortes.

Wasserstraßen gestärkt

Binnenhäfen begrüßen Ergebnisse der Koalitionsverhandlungen

Die deutschen Binnenhäfen zeigen sich zufrieden mit dem von Union und SPD beschlossenen Koalitionsvertrag. Mit der Vereinbarung wird das System Wasserstraße deutlich gestärkt. Die vom Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) wiederholt geäußerte Bitte, die für die Wasserstraßenpolitik wichtige WSV-Reform und die Kategorisierung der Wasserstraßen so zu gestalten, dass vor Ort weiterhin eine leistungsfähige Wasserstraße bereitgestellt wird, findet sich im Koalitionsvertrag wieder.

Rainer Schäfer, Präsident des BÖB, betont „einen revolvierenden Infrastrukturbericht haben wir bereits seit 2008 immer wieder gefordert. Jetzt kann gemeinsam mit Schifffahrt, Häfen und Verladern eine transparente und ehrliche Bestandsaufnahme der Wasserstraßen und Schienenwege in Deutschland erfolgen. Hier fordern wir auch die NE-Schienenwege mit einzubeziehen. Dazu gehört aber auch eine fortlaufende Betrachtung der Auswirkungen durch die WSV-Reform. Wir hoffen damit die Planungssicherheit zu erreichen, die wir in den letzten Jahren an einigen Stellen vermisst haben."

Aus Sicht der Binnenhäfen sind die Beschlüsse des Koalitionsvertrages zur zukünftigen Infrastrukturfinanzierung der nötige Schritt zu einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, die Grundlage für den volkswirtschaftlichen Erfolg Deutschlands ist. Rainer Schäfer: „Der erste Schritt ist getan. Die Bundesregierung bekennt sich dazu, den langjährigen Investitionsstau bei allen Verkehrsträgern abzubauen. Nun ist es notwendig, schnell die nächsten Schritte umzusetzen und vor allem den Haushaltsansatz nachhaltig zu erhöhen, zu verstetigen und auch eine dringend notwendige Überjährigkeit dieser Ansätze sicherzustellen."

Die Ideen der Bodewig-Kommission und die Beschlüsse der Verkehrsminister zur Reform der Infrastrukturfinanzierung sind nicht in den Koalitionsvertrag aufgenommen worden. Es ist dennoch nötig, über diese Ansätze weiter zu beraten und sie schnellstmöglich umzusetzen. Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bleibt damit das Thema der Verkehrspolitik in der 18. Legislaturperiode.

Die Festlegung des Koalitionsvertrages zum Donauausbau bleibt hinter den Erwartungen der Binnenhäfen zurück. Die Fortführung des Gesamtkonzepts Elbe als Element des Koalitionsvertrages sieht der BÖB jedoch als klares Bekenntnis der Bundesregierung, die Elbe als europäische Wasserstraße nicht zu vernachlässigen.

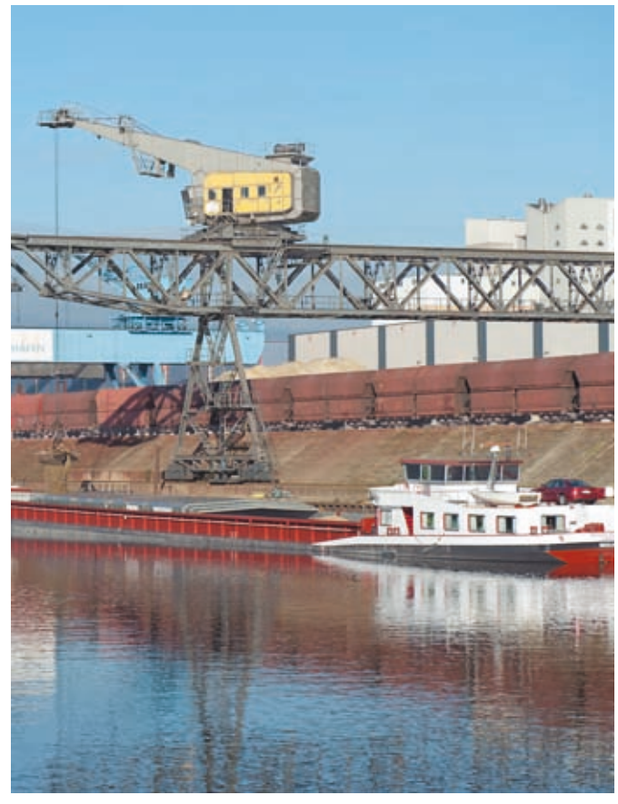
Potenziale besser nutzen

Experten fordern die Bündelung aller Kräfte um Ziele zu erreichen

Die Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff haben die größten Wachstumspotenziale bei der Hinterlandanbindung der großen Seehäfen. Das war das Fazit des diesjährigen CeMAT Hafenforums, das die Deutsche Messe AG mit 175 Teilnehmern aus der maritimen Wirtschaft in Hamburg veranstaltete. Der Verkehrsträger Straße ist demnächst an seiner Kapazitätsgrenze angekommen. Allerdings lässt sich der seit Jahrzehnten vernachlässigte Aus- und Neubau der Infrastruktur nicht ohne weiteres kurz- beziehungsweise mittelfristig beheben.

Um den gesamten Verkehrsfluss zu optimieren, müssen Verkehre künftig intelligent gesteuert werden, dabei spielen IT-Strukturen eine wichtige Rolle, darin waren sich die Teilnehmer einig. Großes Potenzial liegt beispielsweise in dem Aufbau umfassender Plattformen zur Verbindung sämtlicher Verkehrsträger und am Transport Beteiligten. „Häfen spielen für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit unseres gesamten Landes eine ausgesprochen wichtige Rolle", sagte Frank Horch, Senator der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg, in seiner Eröffnungsrede des diesjährigen CeMAT Hafenforums. „Obwohl Deutschland über leistungsstarke Häfen in allen Größenordnungen und für alle Belange verfügt, sollten wir unsere Kräfte in diesem Bereich weiter bündeln, wenn wir auch in Zukunft Wettbewerbsvorteile generieren wollen." Darüber hinaus müssten die Qualität der Hinterlandanbindungen verbessert und die Leistungsfähigkeit der wettbewerbskritischen Güterverkehrskorridore gezielt gestärkt werden. „Dabei gilt es, die Balance aus Ökonomie und Ökologie zu finden", sagte Horch. „Der Hamburger Senat jedenfalls hat sich ganz bewusst für den Ausbau umweltfreundlicher Logistik- und Transportkonzepte entschieden." Allein bis zum Jahr 2018 wolle man eine Milliarde Euro in den Ausbau und die Optimierung des Hamburger Hafens investieren.

„Auch das rapide Wachstum der Containerschiffe stellt die Häfen beziehungsweise Terminals aktuell vor große Herausforderungen", sagte Hans-Wilhelm Dünner, Herausgeber des Magazins „Schiffahrt Hafen Bahn und Technik" (SUT) und Moderator des CeMAT Hafenforums. „Aus diesem Grund ist eine der entscheidenden Fragen, wie das Terminal der Zukunft aussehen muss, um diese gestiegenen Mengen logistisch effizient bearbeiten zu können." Außerdem müssten einerseits die See- und Binnenterminals mit dem wachsenden Umschlagvolumen und neuen Marktherausforderungen Schritt halten, was zum Beispiel verstärkte Investitionen in innovative Technologien und immer leistungsfähigere Steuerungssoftware bedeuten kann. Andererseits hinkten die Investitionen der öffentlichen Hand in die Infrastrukturen im Hinterland zum Teil doch recht deutlich hinter den Anforderungen der verladenden Wirtschaft sowie ihrer Logistikdienstleister her. Einzelne Akteure entlang der Supply Chain werden es alleine nicht schaffen, deren Effizienz zu steigern", sagte Thomas Lütje, Geschäftsführer bei der Containerterminals Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), auf dem CeMAT Hafenforum. „Das geht nur gemeinsam und in engem Austausch der Player untereinander." Bezogen auf die Hafen-Hinterlandverkehre habe die Glättung von Spitzen in der Auslastung der vorhandenen Kapazitäten eine herausragende Bedeutung, betonte Lütje.



Die Hinterlandverbindungen müssen ausgebaut werden.

Große Volkszählung in Garten und Parks

Umweltschützer laden zur vierten bundesweiten „Stunde der Wintervögel" vom 3. bis 6. Januar

Fotos: NABU/W.

Anfang Januar ist es wieder so weit: Zum vierten Mal rufen NABU und LBV zur bundesweiten „Stunde der Wintervögel" auf. Neben den „Standvögeln", die das ganze Jahr über bei uns bleiben, lassen sich dabei zusätzliche Wintergäste beobachten, die aus dem noch kälteren Norden und Osten nach Mitteleuropa ziehen. Jeder Vogelfreund kann sich an der Aktion beteiligen!

Im Vorjahr hatten trotz des wenig winterlichen Schmuddelwetters fast 93.000 Vogelfreunde an der Aktion teilgenommen. Insgesamt gingen Meldungen aus mehr als 63.000 Gärten und Parks mit mehr als 2,7 Millionen Vögeln ein. Gemessen an der Einwohnerzahl waren die Vogelfreunde in Bayern, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern am fleißigsten.

Viele Vogelarten, die im Vorjahr deutlich abgenommen hatten, legten nun wieder zu. Im Durchschnitt wurden 43 Vögel je Garten gezählt. Ganz vorne thront die Kohlmeise, die sich den Spitzenrang vom Haussperling zurückeroberte. Insgesamt wurden mehr als 170 verschiedene Arten gemeldet, auf die zehn häufigsten entfielen rund 80 Prozent der Individuen. Genau auf diese häufigen und allgemein bekannten Vögel kommt es uns mit der Aktion besonders an. Wir wollen herausfinden, wie sich die Allerweltsvögel in unseren Gärten entwickeln.

Ergänzt wird die heimische Vogelwelt von Wintergästen aus Nord- und Osteuropa, zum Beispiel von Bergfinken, Rotdrosseln, Schneeammern und Seidenschwänzen. Weitere Arten sind jetzt deutlich häufiger zu beobachten als im Frühling und Sommer, denn Krähen und Dohlen, Schwanzmeisen und Buchfinken erhalten winterlichen Verwandtschaftsbesuch aus Skandinavien und Russland.

Immer unbedingt abwehrbereit

Jetzt droht wieder das „Weihnachtshochwasser" – RheinCargo ist wie immer vorbereitet

Was macht ein Hafen, wenn Hochwasser kommt? „Wir lassen es herein! Eine andere Möglichkeit haben wir gar nicht", sagt Ulrich Wünsche. Er ist Hochwasserschutzbeauftragter der RheinCargo für die Kölner Häfen. Ein Besuch an seinem Arbeitsplatz in Köln-Niehl zeigt: Baulich sind die Anlagen von Anfang an auf wechselnde Pegelstände vorbereitet.

So gibt es im Hafen in der Regel keine Keller. Elektronik findet sich in höher gelegenen Gebäudeteilen. Und die Kaimauern sind so angelegt, dass auch Pegelstände von zehn Metern wenig Schaden anrichten. Empfindliche Anlagen etwa für den Umschlag chemischer Güter in Köln-Godorf sind nochmals deutlich höher gelegen.

Auf den zweiten Blick fällt auf: Die Häfen in Niehl und Godorf sind durchweg durch höhere Wälle und Mauern von der umgebenden Wohnbebauung getrennt. Diese dienen zum Teil als Bahndämme sowie als Lärmschutz. Vor allem aber halten sie im Fall extremer Hochwasser dieses von den Wohngebieten fern.

Fotos: www.hgk.de

Vater Rhein zeigt sich immer einmal wieder von seiner ruppigen Seite, wenn er sein Bett verlässt.

Die Häfen selber gelten als Retentionsraum, also als Überflutungsfläche. Dies nimmt der Flut an anderer Stelle den Druck. So geschah es zuletzt beim „Jahrhunderthochwasser" im Jahr 1995. Bei einem Kölner Pegel von mehr als 10,65 Metern standen Teile des Niehler Hafens unter Wasser. Nach wenigen Wochen war der Hafen damals wieder einsatzbereit. Der entstandene Schaden lag weit unter dem, was das Hochwasser in anderen Teilen der Stadt angerichtet hatte. Auf dem damals vergleichsweise glimpflichen Verlauf haben sich die Verantwortlichen nicht ausgeruht. So wurden aufgrund der Erfahrungen aus den letzten Hochwassern am Fluss Rhein umfangreiche Baumaßnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes durchgeführt und auch die Organisation dieses Schutzes wurde durch eine straff strukturierte Zusammenarbeit in der Hochwasserschutzzentrale verbessert.

RheinCargo ist gemeinsam mit anderen Unternehmen Teil dieser umfassenden Schutzmaßnahmen. In einer detaillierten Dienstanweisung ist auf 21 Seiten geregelt, welcher Mitarbeiter bei welchem Pegelstand welche Vorbereitungen zu treffen hat. Im Hafenbetrieb weiß man genau, auf welcher Höhe sich welche Anlagen befinden. Bereits ab einem Pegelstand von 5,50 Metern beginnen die provisorischen Vorbereitungen. Ist mit sieben Metern und mehr am Kölner Pegel zu rechnen, werden die Anlieger und Mieter informiert.

HGK verlässt den Rheinauhafen

Umzug der Verwaltung nach Braunsfeld ein „sinnvoller letzter Schritt der Entwicklung"

Mitte 2014 wird die Verwaltung der HGK den Rheinauhafen verlassen. Das Unternehmen zieht dann in ein Gebäude in Köln-Braunsfeld. Für Vorstandssprecher Horst Leonhardt ist dies ein „sinnvoller letzter Schritt bei der Entwicklung des Rheinauhafens vom Industrieareal zu einem Standort für Dienstleistungen und hochwertiges Wohnen."

Zwar verlasse die HGK das attraktive, denkmalgeschützte Hafenamt nicht ohne Emotionen. „Aber als im harten Wettbewerb stehendes Logistikunternehmen müssen wir aber nicht unbedingt auf Dauer am inzwischen vornehmsten Bürostandort der Stadt bleiben", so Vorstandssprecher Horst Leonhardt. Die HGK plant den Umzug für Mitte des Jahres 2014. Der neue Hauptsitz wird dann in Köln-Braunsfeld liegen. Die neue Anschrift lautet Scheidtweilerstraße 4 in 50933 Köln. Käufer des Hafenamtes ist der Architekt Michael Zimmermann. Er wird das denkmalgeschützte Gebäude umstrukturieren, aber keine baulichen Veränderungen an der Außenseite vornehmen. Über den Kaufpreis vereinbarten die Parteien Stillschweigen.

Für die HGK endet nach den Worten Leonhardts eine Ära. Der Wandel des einstigen Industriehafens zum Kultur-, Wohn- und Dienstleistungsquartier sei so gut wie abgeschlossen. Mit dieser Umstrukturierung habe die HGK gezeigt, so Leonhardt, „dass wir als kommunales Unternehmen große Vorhaben solide und gut bewältigen." Nun verlasse die HGK als ehemalige Besitzerin das Areal. Nach dem Verkauf des Hafenamtes und dem in den vergangenen Tagen vollzogenen Verkauf des sogenannten Krafthauses in direkter Nachbarschaft, sind als wesentliche Immobilien im Rheinauhafen nur noch das Kulturförderprojekt „Kunsthaus Rhenania" sowie die unterirdische Tiefgarage im Besitz des Unternehmens.

Neue Loks: „Wir investieren in Qualität“

RheinCargo stärkt seine Fahrzeugflotte und übernimmt auch die Wartung für die Neuanschaffungen

RheinCargo stärkt die Lok-Flotte. Ende November hat das Transportunternehmen drei Maschinen vom Typ TRAXX F140 DE von Bombardier in Dienst genommen. Es sind die ersten selbst beschafften Lokomotiven der 2012 gegründeten RheinCargo. Zwei weitere Triebfahrzeuge folgen im Januar 2014.

„Mit diesen Lokomotiven investieren wir in unsere Qualität“, betonte Paul Schumacher, Prokurist und Bereichsleiter der RheinCargo bei der Inbetriebnahme. Er verspricht sich von der Anschaffung eine „Verbesserung unseres Netzwerkes und die noch zuverlässigere Abwicklung im Großdieselbereich“. Ihr Einsatz ist vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr geplant.

Gute Stimmung bei der Inbetiebnahme: (v. l.) Hans-Ulrich Otto, Paul Schumacher (beide RheinCargo), Mike Niebling (Bombardier) und Ludger Schmidt (HGK).

Die RheinCargo verfügt bereits über Lokomotiven aus der TRAXX Familie, die sich in der Vergangenheit als zuverlässig bewährt haben. „Die neuen Maschinen sind eine sehr gute Ergänzung zum bestehenden Pool“, erklärt Hans-Ulrich Otto, bei RheinCargo mit verantwortlich für das Fahrzeug-Management. Mike Niebling vom Hersteller Bombardier ergänzt: „Ein besonderer Vorteil liegt im sogenannten Plattform-Konzept, das eine langjährige Ersatzteilegarantie ermöglicht.“

Die Lokomotiven sind mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS ausgestattet, umweltfreundlich und bieten für Triebfahrzeugführer einen hohen Komfort.

Die 82 Tonnen schweren TRAXX wurden aus der Großserie der Baureihe BR 185 abgeleitet. Sie sind zugelassen für den Verkehr in Deutschland, Belgien und den Niederlanden.

Die Wartung der rund 19 Meter langen und 2.400 KW-starken Maschinen wird die Fahrzeugtechnik der HGK in Brühl übernehmen. „Das freut uns, da wir so Arbeitsplätze am Standort sichern. Vor allem aber stellen wir uns mit dieser Baureihe auf eine neue Lok-Generation ein und gewinnen wichtiges Know-how“, so Bereichsleiter Ludger Schmidt, dessen rund 65 Mitarbeiter starkes Team neben der RheinCargo für alle größeren Lok-Betreiber und Leasing-Firmen aktiv ist.

Fest im Markt etabliert

System-Ansatz der TRAXX bietet Kunden zahlreiche Vorteile

Fotos: RheinCargo

Über 1600 Lokomotiven der TRAXX-Familie des Unternehmens Bombardier bewegen weltweit Güter und Menschen auf der Schiene. Konzipiert ist die TRAXX für die Beförderung im grenzüberschreitenden europäischen Verkehr. Es handelt sich dabei um einen Allrounder: Sie fährt in allen Netzen, elektrisch oder Diesel – oder mit beidem.

Der modulare Aufbau, so das Unternehmen stolz, macht sie dabei so einzigartig. In rund 70 Prozent der Bauteile sind alle TRAXX-Loks identisch. Entsprechend sind alle 18,9 Meter lang, verfügen über die gleichen Drehgestelle, Traktionsmotoren, Führerstände und Kommunikationssysteme. Auch die Diagnose- und Steuerungssysteme gleichen sich bei allen Loks der Familie. Das erleichtert Service, Wartung und Beschaffung von Ersatzteilen außerordentlich. Zudem fahren die Loks der Familie Dank der MITRAC Antriebs- und Steuerungssysteme besonders energiesparend.

Grundbaustein der Plattform ist die Wechselstromlokomotive TRAXX AC. Die modulare Elektrolok mit asynchroner Drehstrom-Antriebstechnologie ist für normalspurige 15 kV- und 25 kV-Netze verfügbar. Sie ist bereits für volle Kompatibilität mit dem zukünftigen Zugsteuerungs- und Sicherheitssystem ETCS/ERTMS ausgelegt.

Die aktuelle Variante ist die TRAXX AC Last Mile-Diesel. Der Wechsel der Lok auf der häufig nicht effizienten letzten Meile soll damit der Vergangenheit angehören. Das erhöhe die Flexibilität etwa an Systemwechselbahnhöfen, Terminals, Werksbahnhöfen oder eben auch Häfen. Am Ende steht eine höhere Effizienz des Schienenverkehrs.

Die Ingenieure haben das neue Modell in enger Abstimmung mit den Kunden entwickelt. Das Dieselaggregat erfüllt die Stage IIIB / VERT-Anforderungen für emmissionsarme Motoren, ist also ausgesprochen umweltfreundlich. Zudem erreicht es schon bei kleineren Geschwindigkeiten maximale Zugkräfte, die Last Mile-Funktion ist in den gesamten Traktionsstrang eingebunden.

Diese Vorteile haben die Lok nach Herstellerangaben in vielen Ländern Europas zu einer Standardlokomotive gemacht. Ihre große zusätzliche Flexibilität erreiche die Lok dann in den jeweiligen Varianten und maßgeschneiderten Zusatzpaketen für die spezifischen Betreiber- und Länderanforderungen. Das komplette TRAXX-Lokportfolio verfügt über Zulassungen für 17 europäische Länder.

Hotelschiffe entdecken Anlegestelle Neuss

Internationale Messebesucher bescheren Gaststätten und Geschäften ein willkommenes Zusatzgeschäft

Es ist ein Anblick an den sich die Neusser inzwischen gewöhnt haben: Ende November lagen anlässlich der Messe „Medica" gleich neun Hotelschiffe im Hafenbecken 1 nahe der Innenstadt, wie Jan Eckel, Abteilungsleiter Hafenbetriebe bei der RheinCargo berichtet. Für den Standort ein neuer Rekord – und ein willkommenes Zusatzgeschäft für die hafennah gelegenen Geschäfte der Innenstadt.

Seit drei Jahren wird Neuss inzwischen nicht nur als Anlegestelle für Eventschiffe genutzt, sondern auch als Ankerplatz für Hotel- bzw. Flusskreuzfahrtschiffe während der großen Messen in Düsseldorf. In diesem Jahr neben der Kunststoff-Leistungsschau „K" eben auch die „Medica". „Die Stadt Neuss hat die Chance erkannt und das Angebot inzwischen sehr gut angenommen", berichtet Eckel. Denn die zahlreichen Aussteller und Besucher sind inzwischen auch ein Wirtschaftsfaktor. Nach einer Studie gibt ein Kreuzfahrer pro Nacht rund 100 Euro in dem Gasthafen aus. Und jedes, der für die „Medica" vor Anker gegangenen Schiffe bietet bei Messen rund 100 Besuchern Platz und Bett.

Wie viel es bei Business-Reisenden ist, weiß niemand. Doch lehrt die Erfahrung aus anderen Kommunen, dass die Besucher nach einem harten Messetag nicht nur entspannen und etwas Essen möchten, sondern oft auf der Suche nach kleinen und großen Geschenken und Mitbringseln für die Lieben daheim sind.

Gerade das macht für sie Neuss zu einem besonders angenehmen Ankerpunkt: Die City mit ihren Lokalen und Geschäften ist nur wenige Meter entfernt. Und nach der Neugestaltung des Hafenkopfes wird dies sogar ein attraktiver Fussweg sein.

Auch der morgendliche und abendliche Transfer zum Düsseldorfer Messegelände ist dank der günstigen Anbindung von Neuss völlig problemlos. Viele Reedereien bieten als Service einen Shuttleverkehr an. Doch hat Eckel auch beobachtet, dass die Neusser Taxiunternehmen ein gutes Geschäft machen können – und Dank dem guten Ausbau des Hafenbeckens 1 auch eine problemlose An- und Abfahrt haben. Darüber hinaus ist die nächste Straßenbahnhaltestelle in wenigen Gehminuten erreichbar.

Die Neusser Hotels müssen im Übrigen keine „Konkurrenz" fürchten: Sie sind ebenso wie die andere Unterkünfte in der Region Düsseldorf meist schon auf Monate im Voraus ausgebucht.

Kanadier staunen über Hafen

Hafenrundfahrt: Delegation aus Hallifax staunten über die Möglichkeiten in der Region

Eine kanadische Wirtschaftsdelegation aus Halifax in der Provinz Nova Scotia besuchte am 6. und 7. November im Rahmen ihrer Europareise den Logistikstandort Nordrhein-Westfalen. Erste Kontakte zur Region Nova Scotia knüpften Nordrhein-Westfalen, die Neuss Düsseldorfer Häfen und der Rhein-Kreis Neuss im Rahmen einer Investorenreise im September bei den „Port Days" in Halifax. Dessen Hafen gehört zu den größten Häfen in Nordamerika. „Wir freuen uns, dass Nordrhein-Westfalen als führender Logistikstandort Deutschlands und der Rhein-Kreis Neuss auf so großes Interesse gestoßen sind und wir nun die Kontakte weiter ausbauen und vertiefen können", so Petra Wassner, Geschäftsführerin von NRW.INVEST.

Foto: L. Berns/Rhein-Kreis Neuss

Geoff Machum (Halifax Port Authority), Landrat Petrauschke, Rainer Schäfer (Neuss Düsseldorfer Häfen), Karen Oldfield (Halifax Port Authority), Landratsvertreter Steinmetz sowie Stephan Jungen und Michael Kordus von NRW.INVEST.

„Die Großprojekte, die zurzeit in unserer Region laufen, bieten hervorragende Chancen für europäische Zulieferer", sagt Joyce Carter, die das Halifax Gateway Council und den Halifax International Airport vertritt. „Die Zusammenarbeit unserer Partner eröffnet europäischen Unternehmen einen unbegrenzten Zugang zu Transport- und Logistik-Leistungen."

Die Delegation mit Vertretern der Hafenbehörden und des Flughafens wollten sich ein Bild von der zentralen Lage und der ausgezeichneten Logistik-Infrastruktur machen, aber auch von der Papier- und Chemieindustrie in Nordrhein-Westfalen. „Der Rhein-Kreis Neuss bietet viele Ansätze für Kooperationen. Wir möchten die Zusammenarbeit mit Halifax daher weiter stärken und den Wirtschaftsverkehr zwischen den Standorten ausbauen", so Landrat Hans-Jürgen Petrauschke. Auf dem Programm der Delegation aus Halifax standen Besichtigungen der Neuss Düsseldorfer Häfen, des Flughafens Köln-Bonn mit den Logistikunternehmen UPS und FedEx sowie des CHEMPARKs in Dormagen.

Am Donnerstag wurden die Kanadier bei den Neuss Düsseldorfer Häfen empfangen. Deren Geschäftsführer Rainer Schäfer, Landrat Petrauschke und sein Vertreter Jürgen Steinmetz begrüßten sie vor Ort.

Bauverein lud zum Kindertheaternachmittag

„Theater am Schlachthof" begeisterte kleine und große Gäste mit dem Stück „Als Frau Holle den Schnee verlor"

„Als Frau Holle den Schnee verlor" – so heißt das diesjährige Weihnachtsmärchen für Menschen ab vier Jahren, das im November und Dezember 2013 im Theater am Schlachthof gezeigt wird. Am Samstag, den 23. November 2013 hatte die Neusser Bauverein AG junge Familien mit Kindern im Vor- und Grundschulalter, die in Bauverein-Wohnquartieren leben, im Rahmen eines Kindertheaternachmittags zu zwei Sondervorstellungen eingeladen.

Über 200 große und kleine Zuschauer konnten an diesem Nachmittag wieder etwas ganz Besonderes erleben. Denn die Kinder verfolgten nicht nur gebannt die liebevoll inszenierte Geschichte um das verlorene magische Kissen von Frau Holle, auf sie wartete zudem ein Mitmach-Programm aus Tanz, Musik und Bastelangeboten. Auch für das leibliche Wohl der Besucher war mit großen Körben Weckmännern sowie jeder Menge Kakao bestens gesorgt.

Foto: Neusser Bauverein AG

Das Ensemble des Theaters am Schlachthof überzeugte auch die Besucher der Neusser Bauverein AG.

„Bei uns wohnen viele Familien mit kleinen Kindern. Besonders für unsere Mieterkinder wollten wir zum Abschluss unserer diesjährigen Mieterfestsaison erneut ein Erlebnis schaffen, das ihnen nachhaltig in guter Erinnerung bleibt. Das scheint uns auch in diesem Jahr wieder gelungen zu sein", freute sich der Vorstandsvorsitzende der Neusser Bauverein AG, Frank Lubig.

Nicht die einzige Überraschung: Pünktlich zu Beginn der Adventzeit erhielten die fünf Kindertagesstätten an der Tulpen-, der König- und der Heerdter Straße sowie Am Baldhof und Am Henselsgraben von der Neusser Bauverein AG einen Tannenbaum.

Absolventen verabschiedet

Berufsbegleitender Bachelorstudiengang bei der EUFH in Neuss

Die erfolgreichen Absolventen der EUFH in Neuss.

Am Campus Neuss der Europäischen Fachhochschule (EUFH) fand jetzt die feierliche Verabschiedung von 20 Absolventen des berufsbegleitenden Bachelor-Studiengangs General Management statt. Erst im vergangenen Jahr hatte die Hochschule die ersten „General Manager" entlassen, die mit ihrem zuvor erlangten Fachschul-Abschluss ihre Studienzeit erheblich verkürzen konnten und einen Weg von nur 3,5 Semestern bis zum akademischen Grad hatten.

EUFH-Vizepräsident Prof. Dr. Hermann Hansis, der viele Lehrveranstaltungen im berufsbegleitenden Studium geleitet hatte, betonte: „Investieren und ein Risiko eingehen, das machen Unternehmer. Sie haben viel in Ihre Bildung investiert und sind auch ein Risiko eingegangen, für mich sind auch Sie Unternehmer." Prof. Hansis gratulierte den Absolventen und lobte insbesondere den großen Zusammenhalt und die Hilfsbereitschaft der Studiengruppe untereinander, die aus ganz unterschiedlichen Berufen und mit ganz verschiedenen inhaltlichen Schwerpunkten zur EUFH gekommen und schnell zu einem starken Team zusammengewachsen sei.

Stellvertretend für alle mit der EUFH kooperierenden Fachschulen in der Region gratulierte Heinz-Peter Etscheid, Bereichsleiter Tourismus am Berufskolleg Bachstraße in Düsseldorf, den frisch gebackenen General Managern zu ihrer Leistung. Für alle Absolventen dieser und anderer Fachschulen, die Staatlich Geprüfte Betriebswirte ausbilden, stehen die Türen zum verkürzten Bachelorstudium an der EUFH weit offen. „Ich gratuliere Ihnen nicht nur zum Abschluss, sondern auch zu den sehr guten Bedingungen, unter denen Sie an dieser Hochschule studieren konnten. Die EUFH hat Ihnen kein Massenstudium, sondern eine persönliche Atmosphäre geboten, in der Sie nie allein gelassen wurden." Heinz-Peter Etscheid würdigte besonders auch die Tatsache, dass die EUFH bereits erbrachte Leistungen von Fachschul-Absolventen auf das Studium anrechnet. „Ich freue mich auch in Zukunft auf die gute Zusammenarbeit."

In der Campus-Lounge feierten die Absolventen bei Sekt und Finger Food anschließend gemeinsam mit dem Hochschulteam ihren tollen Erfolg, mit dem sie ihre beruflichen Chancen durch viel Einsatz neben dem Job deutlich verbessert haben.

Impressum

Herausgeber: *Rainer Schäfer (verantwortlich)* ■ *Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG* ■ *Hammer Landstr. 3* ■ *41 460 Neuss* ■ *Telefon: (0 21 31) 53 23 - 0* ■ *Fax: (0 21 31) 53 23 - 1 05* ■ *info@nd-haefen.de*

Redaktion und Verlag: *Schrift-Steller, A. Fröning* ■ *Antoniusstraße 18* ■ *45 470 Mülheim a. d. Ruhr* ■ *afroening@hafenzeitung.de* ■ *Chefredakteur: Andreas Fröning* ■ *Telefon: (01 51) 52 56 56 34*

Art Direction und Produktion: *Rainer Jurk Design GmbH, Meerbusch* **Foto:** *Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)*

Druck: *Druck- und Versanddienstleistungen Südwest GmbH* ■ *Flomersheimer Straße 2-4* ■ *67071 Ludwigshafen* ■ *www.dsw-druck.info*

Auftrag

Foto: Terex Port Solutions (TPS)

Terex Port Solutions hat von der Hans Lehmann KG (Lehmann) mit Sitz in Lübeck einen Auftrag über einen Terex® Gottwald Hafenmobilkran Modell 5 sowie drei Terex® Reach Stacker CS 45 KS erhalten. Die Geräte haben ihren kommerziellen Betrieb bereits zur Eröffnung des am Nordufer der Trave neu gestalteten Cargo Terminal Lübeck (CTL) aufgenommen.

Massengüter

In den ersten neun Monaten dieses Jahres wurden im Rotterdamer Hafen über 332 Mio. t an Gütern umgeschlagen, nahezu ebenso viel wie im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Am besten schnitten die trockenen Massengüter wie Kohle, Eisenerz und Agrarmassengut ab. Der Umschlag von Rohöl lag deutlich niedriger als 2012, vor allem bedingt durch den schwachen Markt für Kraftstoffe in Europa und Wartungsstopps bei den Raffinerien.

Ehrung

Anfang November gab Manfred Boes nach 33-jähriger Vorstandstätigkeit im Landesverband Spedition + Logistik – davon 32 Jahre als Vorsitzender – den Stab an seinen jüngeren Kollegen Norbert Redemann weiter. Im Rahmen der Delegiertenversammlung in der Stadthalle Werl wurde Boes für seine außerordentlichen Verdienste einstimmig zum Ehrenvorsitzenden ernannt. Der neue Vorsitzende des Landesverbandes überreichte ihm die entsprechende Urkunde und die goldene Ehrennadel des Verbandes und erwähnte in seiner Laudatio die unzähligen Ehrenämter, die Boes darüber hinaus noch bekleidet hatte.

Logistiker – kein leichtes Spiel

In „Bremerhaven" von Robert Auerochs leiten die Akteure Hafenarbeiter an

Die Abläufe in einem Hafen sind logistische Meisterleistungen. Schiffe legen an und ab, Spediteure warten auf die Erfüllung ihrer Aufträge, Waren müssen umgeschlagen und zwischengelagert werden – dabei sind Zeit und Platz stets knappe Ressourcen.
Wer es jedoch schafft, den Transport eingehender und ausgehender Waren zeitlich gut zu synchronisieren und die logistischen Abläufe zu optimieren, der hat damit bereits den halben Weg zum Erfolg gemeistert und wird gutes Geld verdienen. Geld alleine macht aber bekanntlich noch nicht glücklich. Ein Hafen will auch erweitert und industrialisiert werden, damit sich sein Ruf in Windeseile verbreitet. Investitionen in die Hafeninfrastruktur und das Abfertigen möglichst imposanter Schiffe erhöhen daher sein Prestige, aber erst die gelungene Kombination aus Geld und Prestige garantiert viele Siegpunkte und führt letztendlich zum Erfolg.

Fotos: Asmodee

Erst Geld verdienen und dann weiter investieren – das ist die spannende Aufgabe in „Bremerhaven".

Kernelement des im Herbst erschienenen Spiels „Bremerhaven" sind die fünf Hafenarbeiter, die auf den Einflusskarten der Spieler abgebildet sind. Sie sind unterschiedlich stark und wollen Runde für Runde möglichst effizient eingesetzt werden. Dadurch, dass alle Spieler gleichzeitig in das Spielgeschehen involviert sind, entstehen (auch bei 3 bis 4 Spielern) dabei keine nennenswerten Denkpausen – man ist im Grunde permanent am Zug.
„Bremerhaven" ist ein Strategiespiel von Robert Auerochs für 1 bis 4 erfahrene Spieler ab 12 Jahren. Die Spieldauer beträgt bei geübten Spielern für das Kurzspiel rund 60 Minuten sowie 90 bis 120 Minuten für das Langspiel. Mit an Bord ist auch eine Solospiel-Variante.
„Bremerhaven" ist im Verlag „Lookout Spiele" erschienen und wird von Asmodee vertreiben.

Seehafen ans Hinterland anbinden

„Le Havre – der Binnenhafen" kombiniert Ideen aus zwei beliebten Familienspielen

Am Binnenhafen von Le Havre ist immer viel los! Wer schafft es am besten, seine Warenlager zu füllen und bei Spielende die meisten Franc zu besitzen?
Das beliebte Logistik-Familienspiel „Le Havre" von Uwe Rosenberg ist nun auch als kurzweiliger Spass für zwei Personen erschienen. Das bekannte Spielprinzip von Le Havre wird in dieser Fassung mit dem Aktionsrad aus dem ebenfalls bekannten Spiel „Ora et Labora" kombiniert und erschafft so ein völlig neues Spielgefühl. Leichte Regeln ermöglichen einen schnellen Einstieg in das Spiel.
„Le Havre – der Binnenhafen" ist ebenfalls bei dem Verlag „Lookout Spiele" erschienen

und wird von Asmodee vertrieben. Zwei Spieler ab zehn Jahren benötigen etwa eine halbe Stunde. Auch dieses Spiel gibt es im gut sortierten Fachhandel (Händlerliste auch unter http://lookout-spiele.de/bezugsquellen/)

Empfehlenswert ist auch der große Bruder „Le Havre", ebenfalls von Uwe Rosenberg, ein Spiel, das inzwischen zu Recht als Klassiker gilt: Das Spielprinzip ist denkbar einfach. Der Zug eines Spielers besteht aus zwei Teilen: Erst verteilt er den Warennachschub auf die Angebotsfelder, danach führt er eine Aktion aus. Bei dieser Aktion hat er die Wahl, entweder alle angebotenen Waren der gleichen Sorte von einem Angebotsfeld zu nehmen oder die Funktion eines der ausliegenden Gebäude zu nutzen. Über Gebäudeaktionen verarbeiten die Spieler gesammelte Waren weiter, verkaufen sie oder nutzen sie zum Bau eigener Gebäude und Schiffe.