Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | DEZEMBER 2014

Thomas Schlichting hat Konzepte für die „letzte Meile"
Seite 3

Ticker: Lange Nacht der Industrie erfolgreich +++ Serie: Die Häfen in NRW – Lünen +++ Ein grüner Weihnachtsmarkt +++ Hafen Krefeld ist ein Hotspot +++ Fachleute diskutieren auf dem RheinCargo Hafentag +++ Quirinus wacht über den Rhein +++

Ein außergewöhnlicher Kraftakt

Pierburg feiert Werks-Eröffnung mit einem großen Fest und Feuerwerk

Mit einem großen Fest und anschließendem Feuerwerk hat die Firma Pierburg GmbH den Bezug ihres neuen Werkes ‚Niederrhein' auf der Neusser Hafenmole gefeiert. „Wir möchten mit unserer Belegschaft anstoßen, dass es uns gelungen ist, hier einen ganz neuen Standort zu errichten, ihn bei laufender Produktion zu beziehen und so einen ganz großen Schritt in eine für alle sichere Zukunft zu tun", bedankte sich Peter Sebastian Krause, Mitglied des Vorstandes der Mutter KSPG. „Ohne die Unterstützung unserer Mitarbeiter wäre das nicht gelungen."

Es war tatsächlich ein außergewöhnlicher Kraftakt, der sich in den vergangenen Monaten auf der Hafenmole unter den Augen der Neusser abgespielt hat. Nicht nur, dass quasi über Nacht das Areal hochwassersicher angeschüttet und dann Hallen und Bürogebäude errichtet wurden. Einem detaillierten Zeitplan folgend wurden seit dem Frühjahr schrittweise Fertigungsanlagen aus den beiden Standorten Neuss und Nettetal in das Werk Niederrhein transportiert und dort aufgebaut.

Parallel dazu verlief die Einweisung der Mitarbeiter am neuen Standort. Mittlerweile sind im 50 Mio. Euro teuren Werk Niederrhein 520 Mitarbeiter beschäftigt. Damit sind alle Mitarbeiter aus dem Werksstandort Neuss sowie 100 Mitarbeiter aus Nettetal bereits am neuen Standort aktiv. Für die Mitarbeiter aus Nettetal wurde dazu extra ein Shuttle-Dienst nach Neuss eingerichtet.

Krefeld

Im Krefelder Hafen wird geprüft, ob ein Flüssiggaslager entstehen könnte. Flüssigerdgas (LNG) gilt nicht nur in der Binnenschifffahrt als Brennstoff der Zukunft.

Begrüßt

Die Verankerung der Überjährigkeit in der Haushaltsgesetzgebung sowie höhere Investitionen für den Verkehrshaushalt hat Klaus-Peter Müller, DVF-Präsidiumsvorsitzender, begrüßt.

Rheinbrücke bleibt weiter gesperrt

Das sind richtig schlechte Nachrichten für Speditionen und Logistiker ebenso wie für Pendler: Weil die Fachleute von strassen.nrw weitere Schäden an der Leverkusener Rheinbrücke fest gestellt haben, bleibt das Bauwerk mindestens ein weiteres halbes Jahr für den LKW-Verkehr gesperrt. Mit den bekannten Folgen.

Diese Entscheidung fällte das Expertenteam aus Statikern, Materialwissenschaftlern und Schweißfachleuten, die die bislang durchgeführten Sanierungsarbeiten begutachtet hatten. Dabei sind leider weitere Risse entdeckt worden. Aufgrund dieser Schäden muss die Sperrung für weitere sechs Monate verlängert werden. Die Hoffnung der Fachleute war eigentlich, die Brücke Anfang 2015 für den Schwerverkehr wieder freigeben zu können.

WINTER

Die Neuss–Düsseldorfer Häfen weisen ausdrücklich darauf hin, dass in Neuss und Düsseldorf wegen der weitläufigen Hafengebiete der Winterdienst (Straßen, Wege, Kaimauern, Landgänge, Böschungs- und Kaimauertreppen) nicht umfassend durchgeführt werden kann. Dieser Hinweis gilt bis auf Widerruf. Mieter von Immobilien werden gebeten, allerschnellstens Leitungen zu leeren und Anschlüsse zu sperren.

Mit Weitblick

Anstehende Aufgaben jetzt angehen

Was wäre, hätte Napoleon seinen „Grand Canal du Nord" von Antwerpen nach Neuss fertig gestellt? Wäre ein Teil der damals expandierenden Stahlindustrie nicht an der Mündung der Ruhr sondern an der Erft entstanden? Hätte Henkel sein Werk nicht in den Düsseldorfer Süden sondern rund um das (bis dahin weiter ausgebaute) Epanchoir verlegt, wäre Bayer mit seiner Produktion nicht nach Leverkusen gezogen? Das sind mehr als Gedankenspiele. Sie sind Ausdruck, dass scheinbar kleine Entwicklungen über logistische Infrastruktur weitreichende Auswirkungen haben könnten. Und es bleibt die grundliegende Situation: Der Gedanke des „Grand Canal du Nord" findet sich heute zum Beispiel im „Eisernen Rhein" wieder. Solche Gedanken mahnen uns, die anstehenden Aufgabenstellungen beherzt und mit einem über den Tellerrand reichenden Weitblick anzugehen. RAINER SCHÄFER

Thema geht alle an

Das Gemeinwohl nicht vergessen

Der Werteverzehr, den wir in den letzten Jahrzehnten erlebt haben und den wir nicht in der Lage sind, in absehbarer Zeit nachzuholen, ist ein Thema, das uns alle angeht. Wir müssen festhalten, dass es Mitbürger gibt, die gegen den notwendigen Ausbau und schon gegen den Erhalt der Infrastruktur sind. Wir müssen weiter feststellen, dass wir das Problem langer Planungs- und Genehmigungszeiträume haben. Und dass die Rückendeckung durch die Politik oftmals besser sein könnte, auch wenn sie gestiegen ist. Was mir fehlt ist die Diskussion „Gemeinwohl geht vor Eigenwohl". Denn unsere Infrastruktur ist wie unser Nervensystem. Wenn diese Infrastruktur nicht mehr da ist, sterben Gliedmaßen ab, nämlich die Industrie. Ich habe manchmal den Eindruck, dass wir uns entschuldigen müssen, dass wir noch produzieren, dass wir noch Arbeitsplätze zur Verfügung stellen wollen und dass das Bruttosozialprodukt durch uns noch wächst. ULRICH GROSS

Nachhaltige Investition

Pierburg-Neubau erfüllt strengste Nachhaltigkeits-Kriterien

Foto: KSPG Automotive

Auch wenn die Belegschaft gemeinsam mit Freunden und Nachbarn in der großen, noch leeren Gießereihalle den erfolgreichen Umzug in das neue Pierburg-Werk feierte, so ging schon einen Tag später nebenan die Arbeit weiter. Im November begann zudem der Umzug eben der Gießerei aus Nettetal mit der auch die 180 aktuell in Nettetal verbliebenen Mitarbeiter bis Mitte 2015 nach Neuss wechseln werden. „Die erfolgreiche Umsetzung des Gesamtkonzeptes Werk Niederrhein war nur so möglich", so KSPG-Personalvorstand Peter Sebastian Krause, „durch eine klare Zielvorgabe seitens der Unternehmensleitung sowie der engagierten Beteiligung aller Pierburg-Mitarbeiter in Deutschland". Dabei hätten die mit der IG Metall und den zuständigen Arbeitnehmervertretungen verhandelten Tarifvereinbarungen eine entscheidende Rolle gespielt.

Bereits in der Planung des Bauvorhabens hatte Pierburg großen Wert auf eine nachhaltige Bauausführung gelegt und schon im Vorfeld erklärt, dass eine DGNB-Silberzertifizierung angestrebt werde. Pierburg-Chef Olaf Hedden: „Wir sind als Automobilzulieferer spezialisiert auf Komponenten zur Schadstoffreduzierung und zur Verbrauchsminderung. Daher ist es für uns selbstverständlich, dass auch unser neues Werk strengen Nachhaltigkeits-Kriterien entsprechen muss. Ich freue mich sehr, dass uns dies gelungen ist." Hedden weiter: „Dieses Werk wird zu einem Leitwerk in seinen Produktbereichen innerhalb der internationalen Standortstruktur von Pierburg werden."

In der Tat stellt die zertifizierende ‚Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen' immer härtere Anforderungen an eine Vergabe ihrer begehrten Zertifikate und der Pierburg-Bau dürfte das ersten Produktionswerk mit einer Gießerei sein, das seine Zertifizierung nach dem aktuellsten Standard erhält.

Einschätzung

Foto: Peter Boettcher

Dr. Ulrich S. Soénius, stellv. Hauptgeschäftsführer IHK zu Köln

Das Rheinland braucht Häfen

Zukunftsentwicklung nicht verhindern!

Man kann es nicht oft genug sagen: Die Wirtschaft braucht Häfen. Für die internationale Logistik und insbesondere für die Chemiebranche als eine der führenden Branchen im Rheinland sind die Häfen ein wichtiger Standortfaktor. Sie sind Jobmotor, denn mit jedem Hafenarbeitsplatz sind viele weitere Arbeitsplätze verknüpft. Sie sind schon heute die Umschlagspunkte für einen umweltschonenden und nachhaltigen Transport von Waren und bieten zudem das Potenzial für weitere Verkehrsverlagerungen.

Die Industrie- und Handelskammern als Vertreter des Gesamtinteresses der rheinischen Wirtschaft fordern die Politik auf, die Rahmenbedingungen für eine solide Hafenwirtschaft zu schaffen. Häfen benötigen Entwicklungsmöglichkeiten, vor allem in der Fläche und bei Investitionen in Zukunftstechnik. Sie müssen die Chance erhalten, wie das Beispiel des Hafens Köln-Godorf zeigt, am Markt zu agieren und dringend benötigte Umschlagskapazitäten anbieten zu können.

Die Unternehmen der Region Rheinland erwarten von der Politik Planungs- und Investitionssicherheit. Dies gilt insbesondere für große Infrastrukturvorhaben, die der Allgemeinheit dienen.

Foto: UPS

LETZTE MEILE

Logistiker feilen an weltweiten Konzepten, globalen Verbindungen, dem schnellen und sicheren Umschlag in den Häfen. Doch was nutzen diese ganzen Mühen und Anstrengungen, wenn am Ende die Zustellung nicht klappt. UPS hat bei Paketen ein neues System entwickelt, das die Bedürfnisse der Empfänger in den Vordergrund stellt. Ein Beispiel wie flexibel und kundenorientiert Logistik heute sein kann und muss.

Damit Lina ihren Teddybären erhält

Mit Flexibilität und einem europaweiten Netz aus Shops sorgt UPS für Zufriedenheit bei großen und kleinen Kunden

Selten wird uns die Bedeutung der Logistik so deutlich wie in diesen Tagen, in denen nicht nur die kleine Lina mit großen Augen sehnsüchtig auf den Paketzusteller wartet. Fachleute sprechen von der „letzten Meile", wenn die Lieferungen, die teilweise aus der weiten Welt den Empfänger erreichen – oder auch nicht. Ob und wie dieser letzte Schritt in der Logistikkette funktioniert, entscheidet oftmals, wie zufrieden der Kunde ist. Nicht nur mit der Lieferung, sondern sogar dem gekauften Produkt.

United Parcel Service (UPS) hat dazu Optionen entwickelt, die die Bedürfnisse des Empfängers in den Vordergrund stellen. Diese Optionen sind seit kurzem auch bei uns verfügbar. „Die Menschen sollten sich nicht darüber sorgen, ob sie zu Hause sind, wenn Ihr Paket ankommt. Sie brauchen eine Option, mit der Sie Ihr wertvollstes Gut – Ihre Zeit – verwalten können", erläutert Thomas Schlichting, Manager Externe Kommunikation, in seinem Büro an der Görlitzer Straße. Aus dem sechsten Stock hat er nicht nur das Logistikdrehkreuz Hafen, sondern auch die Stadt im Blick – und damit unzählige Kunden wie die kleine Lina, die auf die schnelle und sichere Zustellung warten. „UPS My Choice", auf deutsch „meine Wahl", nennt sich das Angebot, das der Logistiker im Oktober, rechtzeitig für das Weihnachtsgeschäft in zwölf europäischen Staaten ausgerollt hat, nachdem es zwei Jahre lang in den USA erfolgreich getestet und weiter verfeinert wurde.

Auf der Internetseite von UPS findet sich unter „UPS My Choice" genau das, was der Name verspricht, nämlich eine Vielzahl von Möglichkeiten für den sogenannten Endverbraucher. Es stellen sich typische Fragen wie: Möchte ich über eine Sendung einen Tag vorher informiert werden? Erwarte ich in den kommenden Tagen oder Wochen noch weitere Pakete, bei denen es unter Umständen Sinn macht, diese umzuleiten oder zu einem Termin zusammen zu fassen? Möchte ich die Pakete nach Hause haben, zu einer anderen Adresse als der Arbeit oder zu einem anderen Termin, oder möchte ich sie in einem UPS Kunden-Center oder einem von 2.800 Shops, einem UPS Access Point, abholen, wenn ich Zeit und Lust habe?

„Wir haben herausgefunden, dass es nicht die eine Lösung gibt, sondern dass die Kunden, Versender wie Empfänger, gerne wählen möchten", erläutert Schlichting. Das schließt die Kontaktaufnahme ein – Linas Vater könnte bei der UPS-Hotline anrufen oder über das Internet eine Nachricht senden, die Kontaktaufnahme mit UPS ist über die gängigen Kanäle sehr einfach möglich. Auf jeden Fall kann auch noch eingegriffen werden, wenn eine Sendung bereits unterwegs ist, und darum geht es in vielen Fällen. Aber auch „Grundeinstellungen" können gewählt werden, beispielsweise, wenn jemand regelmäßig nicht zuhause ist und deshalb alle seine Sendungen direkt in einen UPS Access Point geliefert haben möchte. Natürlich bestimmt dabei der Empfänger, in welchen.

UPS hat jedoch nicht nur den Empfänger im Blick, wie Schlichting betont: „Natürlich sprechen wir auch mit den Versendern, dass sie zum Beispiel bei einem Internetshop UPS in ihre Versandoptionen mit aufnehmen." Dann kann der Kunde schon vor dem Kauf entscheiden, welche Variante er bevorzugt. Einzige Voraussetzung: Kunde wie Versender müssen sich nur ein Mal im Internet registrieren.

Seit dem 6. Oktober funktioniert „UPS My Choice" in zwölf Ländern Europas, nachdem sich das System in den vergangenen beiden Jahren bereits in den USA bewährt hat – bei insgesamt neun Millionen Kunden, wie Schlichting stolz bilanziert. Für ihn ist „UPS My Choice" ein weiterer, aber wichtiger Baustein, wie UPS den B2C Markt bedient. Eine wichtige Rolle kommt dabei auch dem neuen Netzwerk von Shops zu: Mehr als 2.800 dieser Anlaufstellen hat UPS seit dem vergangenen Jahr geschaffen. „Bei der Auswahl haben wir genau überlegt und die besten Möglichkeiten ausgesucht", erläutert Schlichting. „Wir haben schon immer Privatkunden beliefert und das bis zu drei Mal, um eine Zustellung sicher zu stellen. Trotzdem sind die Shops, ist der UPS Access Point, eine gute Ergänzung unseres Angebotes und tragen zur Flexibilisierung des Systems bei." Europaweit sind es bereits mehr als 12.500 Shops in sieben Ländern, neben Deutschland auch in Spanien, Frankreich und Benelux sowie UK. Einen UPS Access Point findet man seit Oktober auch in Polen und Italien, das Netzwerk wird auch dort kontinuierlich ausgebaut. Für den Fall, dass die kleine Lina auch mal ein Geschenk an ihre Ferienfreundschaft Natalie sendet.

Für Schlichting sind die erweiterten Dienstleistungen ein wichtiger Bestandteil, UPS auf die Zukunft auszurichten. Experten gehen davon aus, dass der grenzüberschreitende Internethandel bis 2020 sieben Mal schneller und dynamischer wachsen wird als das Wirtschaftswachstum. „Mit unserem Netzwerk und „UPS My Choice" bieten wir Versendern tolle Optionen und den Empfängern ein Maximum an Wahlmöglichkeiten."

Neuausrichtung im laufenden Engagement

Neusser Verkehrsverein engagiert sich für Baumpflanzungen, „Historischen Rundgang" und Kinderrechtepfad

Eine positive Bilanz zieht Henriette Wouters-Schumbeck, Vorsitzende des Neusser Verkehrsvereins, für das zu Ende gehende Jahr. Nach der Neuwahl des Vorstandes (Klaus Karl Kaster, stellvertretender Vorsitzender, Elisabeth Heyers und Dr. Ron Brinitzer) ist es gelungen, an der bisherigen erfolgreichen Arbeit anzuknüpfen. So war der Verein wieder bei der Touristikmesse in Essen vertreten und unterstützte Neuss Marketing bei den Hansetagen, um für die Stadt zu werben. Und auch beim heimischen Hansefest waren die Mitglieder – ebenfalls in Zusammenarbeit mit Neuss Marketing – erneut sehr aktiv.

Mit den zahlreichen Aktivitäten sind in diesem Jahr rund 540 Stunden zusammen gekommen, die die Mitglieder dem Verein und damit der Stadt gewidmet haben. Ein wichtiges Standbein der Arbeit, so versichert die Vorsitzende, dass wegen des großen Erfolges im kommenden Jahr fortgesetzt werden soll.

Darüber hinaus will man aber auch überlegen „in welche Richtung sich der seit hundert Jahre bestehende Verein weiterentwickeln kann", wie es die Vorsitzende beschreibt. „Wie können wir in Zukunft unsere Ziele noch besser erfüllen?"

Viele Pläne hat der Vorstand des Verkehrsvereins Neuss für die nächste Zeit.

Ein Unterfangen, das deutlich anspruchsvoller ist, als man zuerst meinen mag: Der Verkehrsverein ist nach Einschätzung der Vorsitzenden die Institution, die es sich zum Ziel gemacht hat, Neuss über die Grenzen bekannt zu machen. „Und das in Bezug auf Kunst, Kultur, Brauchtum und Tourismus. Deshalb – und das liegt schon in der Aufgabe begründet – ist es leider so, dass wir in der Stadt selber gar nicht so bekannt sind. Auf Messen und Ausstellungen kennt man uns dagegen, wenn wir mit vereinten Kräften und einem hohen und ehrenamtlichen Engagement auftreten."

Hier will die neue Vorsitzende gezielt ansetzen. So wurde ein Arbeitskreis gegründet, der sich um neue Mitglieder bemüht. Andere Mitglieder haben sich – ebenfalls ehrenamtlich – um die eigene Vermarktung des Vereins Gedanken gemacht. Denn nur aus einer Position der Stärke, so die einleuchtende Begründung, lässt sich auch adäquat die satzungsmäßige Aufgabe erfüllen, die vielen positiven Seiten der Stadt Neuss noch bekannter zu machen und noch weiter zu verbreiten.

Ein weiteres Ergebnis der regelmäßigen Treffen: Spontan haben sich die Mitglieder des Verkehrsvereins bereit erklärt, nach dem verheerenden Unwetter eine Baumspende von 2500 Euro zu überweisen, verbunden mit dem Wunsch, diese nach Möglichkeit nahe dem Rosengarten zu verwirklichen, einem Projekt, das der Verkehrsverein seit langem mit betreut.

Neu sind auch die Kontakte zum Kinderschutzbund. Der hat, gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung, einen Kinderrechtepfad geschaffen. Gerne teilte der Verkehrsverein seine Erfahrungen mit dem seit Jahren erfolgreichen Barfußpfad und beteiligte sich als Kooperationspartner an dem Projekt. „Eben weil wir sofort gesehen haben, dass neben dem ganz wichtigen inhaltlichen Aspekt für die jungen Menschen in der Stadt und der Region ein solcher Pfad den Bekanntheitsgrad der Stadt erhöht", wie die Vorsitzende erklärt. „Denn Kinderrechte sind ein Thema, mit dem wir Neuss über die Grenzen der Region profilieren können."

„Schließlich haben wir nach einem Zeitungsartikel über den historischen Rundgang in Gnadental sofort diesen als Aufgabe für den Verkehrsverein erkannt", zählt Wouters-Schumbeck weiter auf. „Auch die lokale Politik ist dankenswerter Weise aktiv geworden, aber die Mitglieder haben die Neugestaltung des historischen Rundganges federführend übernommen. Und ich hoffe, dass wir, wenn die Genehmigungsverfahren zeitnah laufen, im Frühjahr das Projekt neu einweihen können."

SCHMUCK IN DER STADT

Die Wahrnehmung des städtischen Raums verändern und neue urbane Räume der Interaktion und Partizipation entstehen lassen – das ist das Ziel des Forschungs- und Ausstellungsprojekts des Fachbereichs Design der Fachhochschule Düsseldorf und des Stadtmuseums der Landeshauptstadt Düsseldorf. Unter dem Titel „Schmuck als urbaner Prozess" untersuchten Studierende Erscheinungsformen von Schmuck im städtischen Raum. Dabei wurden sie von den Professorinnen Elisabeth Holder und Gabi Schillig angeleitet. Die Ausstellung bietet einen Einblick in das breite und vielfältige Spektrum der entwickelten künstlerischen Prozesse, die den Stadtraum auf unterschiedliche Weise beeinflussen. Mehr unter www.duesseldorf.de/stadtmuseum/

Foto: Stadt Düsseldorf

Bagger bereitet Bett für Restaurierung

Historische Wasserkreuzung Epanchoir in Neuss soll im Herbst in neuem Glanz wieder erstehen

Beinahe täglich schaut Klaus Karl Kaster auf der Baustelle des Epanchoir nach dem Fortschritt der Arbeiten.

Klaus Karl Kaster ist die Freude deutlich anzusehen: Endlich geht es los am Epanchoir, der historischen Wasserkreuzung in der Neusser Innenstadt. Nicht, dass der engagierte Ruheständler und seine Mitstreiter vom Verein „Freunde & Förderer des historischen Nordkanals" die vergangenen Monate untätig gewesen wären – ganz im Gegenteil. Aber auf dem Gelände an der Kreuzung Selikumer Straße zur Nordkanalallee tat sich verhältnismäßig wenig. Doch wenn alles gut geht, rollt noch vor Weihnachten der erste Bagger.

Gut Ding braucht Weile, weiß der Volksmund. Und meint damit genaue Planung, einen strikten Projektablauf und die erforderlichen Mittel. Entsprechend war Kaster unterwegs, traf sich mit Stadtplanern und Denkmalschützern, Nachbarn und Historikern. Vor allem aber suchte er Sponsoren, um die auch finanziell gewaltige Aufgabe zu stemmen.

Da hatte es der ursprüngliche Planer des technischen Meisterwerkes einfacher: der französische Kaiser Napoleon wollte seinen ebenso ehrgeizigen wie weitsichtigen Plan, die beiden Hafenstandorte Antwerpen und Neuss zu verbinden, mit Einnahmen aus der Brandweinsteuer finanzieren – alles andere als eine Schnapsidee.

Der Bau führte am Ende nicht über die geplanten 160 Kilometer von Antwerpen bis zum Rhein sondern nur teilweise, etwa über 16 Kilometer von Neuss bis nach Neersen. Ein Herzstück der Kanalbaumaßnahme, das Epanchoir, wurde realisiert: Wo die Obererft den Kanal kreuzte sollte sie nicht den Treidel-Schiffsbetrieb durcheinander wirbeln, aber ihre Kraft behalten, die für die bedeutenden Neusser Mühlen erforderlich war.

Mit den Jahren gerieten Kanal und Epanchoir in Vergessenheit. Bis die „Vereinigung der Heimatfreunde Neuss" sich ihrer anlässlich des 200-jährigen Jubiläums der Einweihung 2009 wieder erinnerte. Eine gute Idee, die schnell Mitstreiter fand, die mit Rat, Tat und finanziellen Mitteln unterstützten.

„Wir spüren jetzt, der Start ist durch", bilanziert Kaster erfreut. Im ersten Schritt wurden bereits die beiden Spundwände zur Stützung des Bauwerkes in der Erde versenkt. Als nächstes soll ein Bagger auf einer Fläche von 45 mal 22 Meter das Hauptwasserbecken frei legen. Was dem einen oder anderen wie ein grober Eingriff erscheinen mag, wird sich nach der Fertigstellung im Herbst 2015 nicht nur in die historische Anlage einfügen. Denn auch das Landschaftsplanungsbüro konnte gewonnen werden, das schon das benachbarte Klinikgelände sehr anspruchsvoll gestaltet hat.

Anschließend erhält die Obererft einen „Bypass" Richtung Obertor und Hafenbecken 1, da der Wasserfluss erhalten beleiben soll und muss. Zudem lassen sich dann die Böschungskegel frei legen und restaurieren. „Das ist ein ganz großer Glücksfall, eine Sensation", berichtet der Hobbyhistoriker begeistert von dem Moment, als die Restauratoren die bislang nur aus alten Bildern bekannte Konstruktion wieder entdeckten. „Sie sahen aus, als wären sie erst gestern errichtet worden, die Jahrhunderte alte Bauweise hat sich hier bestens erhalten."

LECKERE HILFE FÜR DIE KINDER

Sie sind inzwischen eine schöne und ansprechende Tradition: Die „La Noche para Colombia", mit der der Verein „Eine bessere Zukunft" Spenden für lateinamerikanische Flüchtlingskinder sammelt. Auch in diesem Jahr kamen viele Mitglieder und Freunde, um im Restaurant „Rennbahn" zu speisen, zu feiern, vor allem aber die Patenkinder per Skype zu erleben und sich über die Neuausrichtung des Vereines zu informieren, der im inzwischen fünften Jahr seines erfolgreichen Bestehens noch professioneller werden will. Das erklären die Mitglieder auch wieder zahlreichen Besuchern auf dem Neusser Weihnachtsmarkt, auf dem sie ebenso traditionell mit einem Stand vertreten waren. Aber auch Gelee, Marmelade, Schmalz und Canelazo fanden wieder reißenden Absatz.

Werben um Nachwuchs und Verständnis

Positive Bilanz eines gelungenen Abends: Walter Rau beteiligte sich erstmals an der „Langen Nacht der Industrie"

Eine positive Bilanz der „Langen Nacht der Industrie" zieht Svenja Pasch, Marketingexpertin des Neusser Unternehmens Walter Rau Neusser Öl und Fett AG. Das Unternehmen hat sich erstmals an der inzwischen schon traditionellen Reihe beteiligt. „Der Zuspruch war überwältigend, die Besucher enorm interessiert."

German Navarrete, ein Mitarbeiter, hatte die Idee, dass sich Walter Rau ebenso wie andere Hafenfirmen und die NDH an der Reihe beteiligen könnte. „Als wir uns Anfang des Jahres erfolgreich mit dem neunten Platz an der Ausschreibung der IHK zum Forschungs- und Innovationspreis beteiligt haben, habe ich mich nach dem Termin erkundigt", berichtet die Marketingmanagerin. Auch viele Kollegen waren sofort Feuer und Flamme und begannen, sich Gedanken zu machen, was und wie sie sich vorstellen könnten.

Foto: IHK Mittlerer Niederrhein/ Braun

Groß war das Interesse an der Nacht der Industrie im Hafen, etwa bei Walter Rau.

„So konnten wir einen umfassenden Einblick in das Gesamtunternehmen geben, wenn wir auch in einigen Teilbereichen wegen der laufenden Produktion keinen Zutritt hatten", berichtet Pasch. Wo ein direkter Zugang nicht möglich war erklärten Schaubilder die Abläufe, etwa den Raffinationsprozess, oder erhellte ein Blick in die zentrale Schaltwarte die Zusammenhänge. „Von dort aus konnten wir auch auf die Desodorierungsanlage steigen von wo aus wir in 36 Meter Höhe den Blick über unser Betriebsgelände und den Hafen im Allgemeinen hatten." Eine Aussicht, die auch die Fachfrau als imposant und beeindruckend beschreibt.

Im Abpackbereich im Werk 2 erläuterten dann der Leiter und sein Stellvertreter die Abläufe. „Das hinterließ noch einmal einen tiefen Eindruck", bedankt sich Pasch. Nächste Station war die Anwendungstechnik, in der die Mitarbeiter eine Verkostung mit zwei verschiedenen Proben, vorbereitet hatten. Walter Rau hat zudem verschiedene Kundenprodukte ausgelegt, in denen ihre Öle und Fette verarbeitet wurden. „So konnten wir zeigen, was aus unseren Produkten im Querschnitt durch die Branchen gemacht wird." Zu guter Letzt wurden die Gäste noch mit süßem und herzhaftem Gebäck des selbst entwickelten Blätterteigfetts beköstigt.

„Es hat sich auf jeden Fall gelohnt, jeden Moment Spaß gemacht und alle Beteiligten waren begeistert." Die Besucher hätten nun ein besseres Verständnis über die Bedeutung der Arbeit im Unternehmen, aber auch Bedürfnisse und Voraussetzungen von Produktion. Und: Einige erkundigten sich, ob Walter Rau ausbildet. „Das hilft uns in Zukunft bei der Suche nach dem engagierten und gut ausgebildeten Nachwuchs, den wir benötigen, um in Zukunft erfolgreich weiter arbeiten zu können."

Außergewöhnlicher Einsatz der Belegschaft

Nur sechs Wochen nach Brand läuft die Produktion bei Thywissen Dank professioneller Abwicklung wieder

Gute Vorbereitung und professionelles Handeln – das sind die beiden Erfolgskomponenten, Dank denen das Neusser Unternehmen Thywissen im Hafen bereits sechs Woche nach einem Brand in den betreffenden Bereich wieder produzieren kann. Und, wie Dominik Baum, Mitglied der Geschäftsführung, betont, der unermüdliche und beispielhafte Einsatz der Belegschaft aus allen Bereichen, die sich weit über das zu erwartende Maß für ihr Werk eingesetzt habe, wie er sich bedankt.

Schnelles und beherztes Handeln halfen Krise zu bewältigen.

Nicht die einzigen Lehren, die Beobachter aus dem Ereignis ziehen können: Von der ersten Minute an kommunizierte das Unternehmen offen und ehrlich. Und das nicht nur mit Feuerwehr und Presse, auch die Mitarbeiter und Kunden wurden zu jedem Zeitpunkt über den aktuellen Stand der Lage informiert. Für die Kunden wurden zudem Alternativen organisiert und umgesetzt – das zeige nicht nur Professionalität, sondern stärke auch die Verbundenheit.

Dazu hatte das Unternehmen für verschiedene Vorfälle vorgeplant, Rollen und Kommunikationswege vorbereitet. „Nach meiner Erfahrung macht es Sinn, das eine oder andere Ereignis im Vorfeld in der Theorie in Gedanke durch zu spielen", bilanziert Baum. Natürlich ließe sich nicht alles planen, aber es gebe einige Dinge, die man vorher überlegen könne und sollte. Das helfe, sich in solchen Momenten zu fokussieren. Dazu gehört auch, dass sich ein Unternehmer regelmäßig anschaut, wie die Firma versichert ist. Das erleichtere dann die professionelle Kommunikation mit den Versicherungen.

Eine Maxim habe sich besonders bewährt: „Wenn Eigenhilfe nicht mehr zum Ziel führt, schaltet die Maschinen ab, ruft die Feuerwehr und sagt den Kollegen Bescheid. Wir brauchen keine Helden. Wir benötigen unsere Freunde und Kollegen, um den Betrieb wieder ans Laufen zu bringen."

An und mit den neuen Aufgaben gewachsen

Stadthafen Lünen hat sich von einem Kohle-Umschlagsort in ein trimodales Drehkreuz verwandelt

Es ist eine Geschichte, wie sie nicht nur im Ruhrgebiet geschrieben wird, aber typisch ist für diese Region: Seit seiner Inbetriebnahme hat sich das Geschäftsfeld des Stadthafen Lünen vom reinen Kohlenumschlagplatz über die Erweiterung zum Lagergeschäft bis hin zum Recyclingstandort weiterentwickelt.

Heute ist der Hafen im östlichen Ruhrgebiet aufgrund seines vielseitigen Dienstleistungsangebotes zentrale Anlaufstelle für Kunden aus unterschiedlichen Branchen. „Wir sind also nicht nur flächenmäßig gewachsen, sondern auch in unserem Leistungsangebot und Equipment" betont Betriebsleiter Andreas Hüsing den Strukturwandel.

Lünen kommt dabei seine besondere Lage zu Gute: Der Standort zählt zu den logistischen Kernregionen in NRW, das wiederum in einer der wirtschaftsstärksten Gebieten der Welt liegt. Entsprechend wird im Hafen eine den Aufgaben entsprechende Infrastruktur bereitgehalten: Die Stadthafen Lünen GmbH verfügt über ein ca. 15 km langes Gleisnetz, dass die beiden Kanalhäfen Stadthafen und Stummhafen verbindet.

Zwischen Kilometer 11,400 und 12,105 am Ufer des Kanals stehen zwölf Liegeplätze zur Verfügung, dazu die erforderlichen Krane und Stapler.

Weitere Informationen unter www.stadthafen-luenen.de

Fotos: Stadthafen Lünen GmbH

Kunden aus unterschiedlichen Branchen nutzen die Möglichkeiten des Stadthafen Lünen.

100 JAHRE

In diesem Jahr konnte auch der Stadthafen Lünen seinen einhundertsten Geburtstag feiern. Viele Bürger nutzten die Chance, nicht nur ein großes Programm mit Ausstellung, Hafenrundfahrten auf dem Schiff und der Dampflok, Musik, Kabarett sowie Essen und Getränken zu genießen, sondern auch einen Blick hinter die Kulissen zu werfen.

Gesundheit

Sicherheit und Gesundheitsschutz existieren im Stadthafen Lünen nicht nur in Verordnungen, sondern werden vorbildlich gelebt. Das bestätigte das vom Mannheimer BGHW verliehene, international anerkannte Gütesiegel. Damit zählt der Stadthafen zu den fünfzig Unternehmen in Deutschland, die diese Auszeichnung bisher erhalten konnten. Die Berufsgenossenschaft Handel und Warendistribution (BGHW) übergab das Zertifikat Anfang 2014.

Kompetenz

„Erfolg bedeutet für uns, dass wir erst dann zufrieden sind, wenn es die Kunden sind", erklärt Betriebsleiter Andreas Hüsing das Unternehmensleitbild, das Kompetenz und Verantwortung als Schlüssel zum Erfolg beschreibt. „Jeden Tag aufs Neue verfolgen wir unsere selbst gesteckten Ziele – jeder an seinem Platz und gemeinsam in einem starken Team. Unsere Geschäftsfelder betreiben wir kompetent mit hoher Qualität, Effizienz und Wirtschaftlichkeit. Neuen Herausforderungen und anspruchsvollen Aufgaben begegnen wir aktiv, offen und vorausschauend."

Eine wichtige regionale Rolle

Standort verfügt über Anschlüsse an die wichtigen europäischen Verkehrsachsen

Als der Stadthafen Lünen 1914 zeitgleich mit dem 47,5 Kilometer langen Datteln-Hamm-Kanal in Betrieb genommen wurde, diente er dem Kohleumschlag für das Bergwerk der nahe gelegenen Zeche Victoria. Die war eine der wichtigen Energielieferanten für die Eisen- und Stahlindustrie des Ruhrgebietes: Der erste Jahresbericht des Hafens aus dem Jahre 1917 dokumentierte einen wasserseitigen Umschlag von 174.251 Jahrestonnen.

In den 60er-Jahren führten dann diese einseitige Ausrichtung, die Abhängigkeit von wenigen großen Kunden sowie der Rückgang des Kohleumschlags zum ökonomischen Engpass. Die Hafenverwaltung reagierte: Das Lagergeschäft wurde ausgebaut und Lagerhallen errichtet.

Verschiedenste Güter werden an den Kais umgeschlagen.

Seit 1961 ist der Stadthafen Lünen ein öffentlicher Hafen. 1975 übernahmen die städtischen Hafenbetriebe auch die Anteile der STUMM GmbH. Ab 1994 wurde der Hafen zum Recyclingstandort und für den Abfalltransport ausgebaut mit mehr als 214 genehmigten Abfallarten nach EAK zum Umschlag, Lagern, Aufbereiten, Verwerten und Entsorgen.

Der Stadthafen nimmt heute zum einen wichtige regionale Verteilfunktionen wahr: Von Lünen aus können das Ruhrgebiet, das Sauerland, Ostwestfalen und das Siegerland erreicht werden.

Aber die Verbindungen reichen noch weiter: Als Stichkanal verbindet der Datteln-Hamm-Kanal die Stadt Hamm mit dem Dortmund-Ems-Kanal – dem Anschluss an das europäische Wasserstraßennetz. Allein im Kreis Unna schließen vier Autobahnkreuze die Nord-Süd- und Ost-West-Achsen zusammen. Eine dritte Transportmöglichkeit ist der Gütertransport über den Schienenweg.

Damit sind die Tore zu den bedeutendsten Handels- und Umschlagsplätzen Europas geöffnet, die mit individuellen Logistikkonzepten, bei denen der Hafen unterstützt, im kombinierten Verkehr von Tür zu Tür erreicht werden können.

Berlin: Binnenschifffahrt hat Zukunft

Parlamentarier einig: Wasserstraßen erfordern die gleiche Sorgfalt wie Verkehrsträger Schiene und Straße

Vor 160 Gästen aus Bundestag, Ländern und den betroffenen Branchen hat die Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt (PGBi) das erste Mal in dieser Legislaturperiode einen Parlamentarischen Abend veranstaltet, den der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und der Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt (BDB) traditionell unterstützen.

Gustav Herzog, Sprecher der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt, eröffnete den Parlamentarischen Abend in Berlin mit der Erwartung, dass das Ausrufezeichen des Veranstaltungstitels „Binnenschifffahrt mit Zukunft?! Infrastruktur und Nachhaltigkeit" künftig zu einer vielzitierten Aussage wird. Er zeigte sich im Namen der PGBi erfreut über die positive Entwicklung, dass die Diskussion um verkehrspolitische Themen in Deutschland in der Mitte der Gesellschaft angekommen ist.

Foto: www.berlin-event-foto.de

Engagierte Diskussionen um ein vielschichtiges Thema prägten den Parlamentarischen Abend.

An diesem Abend wurde die Frage diskutiert, welche Erwartungen die verladende Wirtschaft an die Infrastruktur hat und wie Politik, Schifffahrt und Häfen diesen gerecht werden können. Alle Beteiligten waren sich in der Diskussion einig: Wasserstraßen in Deutschland verdienen die gleiche Sorgfalt wie Straße und Schiene, um im europäischen Vergleich weiterhin bestehen zu können. Es müssen Wege gefunden werden, die zur Verfügung stehenden Mittel des Bundes zügig zu verbauen.

Dabei stellte Roland Hörner, Vizepräsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), heraus: „Die derzeitig stärkere Verlagerung von Transporten auf die Schiene oder Straße liegt einerseits an der harten europäischen Konkurrenz in der Binnenschifffahrt, aber vor allem am Zustand der Verkehrswege und der Wasserwege in Deutschland."

Die langwierigen Planfeststellungsverfahren im Bereich Wasserstraßen müssen, so Hörner, überarbeitet beziehungsweise künftig vereinfacht werden. Derzeit wird immer mehr darauf gesetzt, die Bevölkerung in solche Planungen mit einzubeziehen. Anders herum wird für Roland Hörner aber erst ein Schuh daraus. „Man sollte die Betroffenen einmal fragen, was sie zum Beispiel von der sich nähernden Wohnbebauung halten und wie sie damit umgehen."

Zum Thema Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung waren sich MdB Gustav Herzog und MdB Herbert Behrens einig. Mit einem erstmaligen Anwachsen von Stellen seit vielen Jahren ist ein Paradigmenwechsel eingeleitet worden..

Zum Schluss appellierte Roland Hörner an alle Beteiligten: „Wir sind alle gefordert die bevorstehenden Aufgaben objektiv zu betrachten und nicht immer nur dem anderen den Schwarzen Peter zuschieben. Nur gemeinsam sei dies zu schaffen."

Mit Hafen Rotterdam Chancen nutzen

Promotion Council und Unternehmen luden Freunde und Partner aus NRW zu Gespräche und Diskussionen

Mit einer großen Delegation aus Mitarbeitern und Unternehmen kam jetzt das Rotterdam Port Promotion Council an den Rhein. Wie der Vorsitzende Steven Lak betonte, unterstreiche dies „die große Bedeutung, die die Wirtschaft in NRW und unsere Kunden hier für uns in Rotterdam haben."

Und kurz vor Nikolaus hatten die Gäste auch ein besonderes Geschenk für die zahlreichen Gäste: Prof. Klaus Schweinsberg Referierte zum Thema „Chancen und Risiken". Das Fazit des Fachmannes: Auch wenn die zweite Dekade des Jahrhunderts mehr Unsicherheit und auch mehr Risiken bärgen – wie es in der Geschichte in regelmäßigen Abschnitten immer wieder zu beobachten sei – so bieten sie gerade für Länder wie die Niederlande und Deutschland gerade jetzt auch große Chancen.

Fotos: Port of Rotterdam/ Freek van Arkel

Der Seehafen Rotterdam wirbt um die Hinterlandstandorte.

Chancen, wie sie zum Beispiel Rotterdams Lage als Tiefwasserhafen biete: Rund 50 Mio. Tonnen Eisenerz und Kohle würden an den bestens ausgebauten Kais jedes Jahr bewegt – vor allem für Industrie und Wirtschaft in NRW. Auf die immer größer werdenden Schüttgutfrachter stelle sich der Hafen mit ständigen Investitionen ein, um die Mengen noch schneller und effizienter zu löschen.

Ein weiterer Schwerpunkt sei nicht nur im Neubaugebiet der Maasvlakte II ein verbesserter Datenaustausch. Dazu wurde das erfolgreiche System „portbase" entwickelt, das unter anderem auch die Zollabwicklung erleichtere. Zum Jahreswechsel müssen alle Container über das System angemeldet werden, um an den Terminals abgefertigt zu werden.

Die Verbindung ins Hinterland ist einer der Schwerpunkte des Systems „nextlogic". Lak erläutert: „Das System stützt sich auf drei Säulen: Eine neutrale, integrierte Planung, Optimierung der Calls und Leistungsmessung. Ein reibungsloser Informationsaustausch bildet das Fundament dieser drei Säulen."

Grüne Weihnachten in Düsseldorf

Millionen von Lichtern erhellen die Stadt umweltfreundlich gespeist von grünem Ökostrom

Auch in diesem Jahr wird der Weihnachtsmarkt in der Landeshauptstadt garantiert „grün". Denn die Stadtwerke Düsseldorf haben wieder die Stromversorgung übernommen. Und werden dafür auch in diesem Jahr wieder ausschließlich Ökostrom verwenden. Auch die Weihnachtsbeleuchtung auf der Kö und die Eisbahn auf dem Gustav-Gründgens-Platz werden erneut mit „Naturrhein"-Ökostrom versorgt. „Naturrhein" ist als Ökostrom vom TÜV-Nord zertifiziert.

Das Projekt ist eine deutlich größere Aufgabe, als es im ersten Moment scheinen mag: Denn die rund 210 Buden und Stände schlucken mehr Strom als die Besucher Glühwein. Und es gilt nicht nur, festliche Getränke und ihre Genießer auf Temperatur zu bringen, an anderer Stelle ist der Weihnachtsmarkt eiskalt – auch die 450 Quadratmeter große Eisfläche am Gustav-Gründgens-Platz wird mit Ökostrom gekühlt, was in den vergangenen Jahren angesichts teils zweistelliger Temperaturen auf dem Thermometer eine Herausforderung war. Entsprechend verbraucht die Eisbahn rund ein Viertel des Stroms.

Der Weihnachtsamrkt in Düsseldorf wird von den Stadtwerken grün mit Energie versorgt.

Fritteusen, Öfen, Grills, Heizung, Kühlschränke und viele weitere große und kleine Geräte summieren sich am Ende auf mehr als 400.000 Kilowattstunden, die die festliche Kulisse verbraucht.

Es ist nicht das einzige Großereignis, das die Fachleute der Stadtwerke Düsseldorf mit grünem Strom versorgen: Seit 2010 wird auch die große Kirmes auf den Oberkasseler Rheinwiesen mit „Naturrhein"-Strom versorgt, 2011 erstmalig auch das Schadowstraßen-Fest.

In rund 210 weihnachtlich dekorierten Hütten wird kunstvolles Handwerk vom glitzernden Christbaumschmuck über filigrane Schöpfungen aus Glas bis hin zu Schnitzereien aus dem Erzgebirge feilgeboten. Glühwein, Punsch und viele weitere kulinarische Genüsse laden neben den Angeboten der Altstadt zum Verweilen und Genießen ein.

Ein Teil des Weihnachtsmarktes in der Düsseldorfer Altstadt ist der Engelchen-Markt auf dem Heinrich-Heine-Platz vorm Carsch-Haus, ein weiterer Teil des Weihnachtsmarktes in der Düsseldorfer Altstadt findet auf der Flinger Straße, auf dem Marktplatz und am Stadtbrückchen statt.

Der Weihnachtsmarkt der Düsseldorf Marketing & Tourismus GmbH hat täglich von 11.00 bis 20.00 Uhr (sonntags bis donnerstags), und bis 21.00 Uhr (freitags und samstags) geöffnet.

Produktenmarkt bestätigt Vorstand

Neusser Zusammenschluss diskutiert über die verschiedenen Aspekte des Begriffes „Nachhaltigkeit"

Nachhaltig ist die Arbeit des Vorstandes des Neusser Produktenmarktes, des Zusammenschlusses Neusser Öl- und Mehlmüller, Getreidehändler, Agrarproduktemakler, Futtermittelproduzenten und Spediteure. Die 1900 gegründete Getreidebörse diente früher der Preisfindung und heute der Durchführung von eventuell anfallender Schiedsgerichtsverfahren im Rohstoffhandel. Entsprechend nachhaltig wurde der Vorstand von den 33 Mitgliedern bei der diesjährigen Versammlung einstimmig wiedergewählt. Damit sind der Vorsitzende Johann-Andreas Werhahn sowie seine Stellvertreter Detlef Volz (C. Thywissen GmbH) und Julian Sels (O. & L. Sels GmbH & Co. KG) für drei weitere Jahre im Amt.

Ihnen stehen auch in der kommenden Amtszeit zahlreiche Aufgaben bevor, wie im Anschluss Volz berichtete: Erfreut sind die Mitglieder über die Eröffnung des neuen Pierburg-Werkes, das den Hafen um ein wertvolles Industriegebiet bereichert. Aber nicht nur in diesem Areal stelle sich die Frage, wie sich städtische Nutzung und Wirtschaftshafen vereinbaren lassen, um nachhaltig den Handels- und Produktionsstandort zu stärken.

Eine Entwicklung, die die Mitglieder weiter kritisch aber konstruktiv begleiten werden.

Werhahn wies darauf hin, dass derzeit der Entwurf für den Landesentwicklungsplan ausliege. Der wiederum sei Voraussetzung unter anderem für Bebauungspläne. „Deshalb ist es unglaublich wichtig, dass auch an dieser Stelle aufgepasst wird", bat er um Anregungen der Mitglieder, die er speziell für den Rhein-Kreis Neuss aufnehmen wird. „Wenn man nicht mitredet, bewegt man gar nichts", mahnte er nachdrücklich.

Was der Begriff der Nachhaltigkeit und Ökobilanzen für Lebensmittelprodukte bedeuten erläuterte anschließend Dipl.-Ing. Gerhard Brankatschk, Referent für Wissenschaft und Technik beim Verband der Ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland (OVID). Nur ein Einblick, wie er selbst voraus schickte, weil der Begriff mit seinen ökologischen, ökonomischen und sozialen Komponenten sehr komplex sei, es zudem keine einheitliche Interpretation gebe. Er habe sich aber als Teil von Marketingstrategien und zur Beurteilung von der Produktion von Lebensmitteln etabliert.

Auch wenn die tatsächlichen begleitenden Aufgaben, die dies bedinge, derzeit der Öffentlichkeit aber auch verschiedenen Unternehmen noch unbekannt seien. Die Gestaltung der Nachvollziehbarkeit des Herstellungsprozesses von Nahrungsmitteln, vom Acker bis zum Teller, muss vor allem da neu erarbeitet werden, wo benötigte Nahrungsmittel eben nicht nur in der EU entstehen, so ein Fazit des Vortrages.

Werhahn dankte auch der Geschäftsführung von Dr. Brinitzer (IHK Mittlerer Niederrhein) für die geleistete Arbeit und die Vorbereitung des Abends, der dann in anregenden Gesprächen und gutem Essen in der Essenz ausklang.

Neues Gate reduziert Warteschlangen

Contargo Neuss investiert erfolgreich in Schnelligkeit und Sicherheit der Terminalabläufe

Das Weihnachtslied „Macht hoch die Tür, die Tor macht weit" hat für die Mitarbeiter der Contargo Neuss GmbH eine besondere Bedeutung. Kurz vor Beginn der Weihnachtszeit konnten sie an der Tilsiter Straße ein neues „Gate" in Dienst nehmen. Eine deutliche Verbesserung aller Abläufe, wie Heiko Neddermann, Mitglied der Geschäftsleitung Contargo Neuss GmbH erläutert. „Wir haben das ehemalige Rhenania Terminal mit eigener Zu- und Abfahrt versehen um die Containerverkehre zu entzerren da die Contargo am Standort in Neuss seit Oktober das alte Rhenania-Terminal für schiffsseitige Umschläge wieder selbstständig und mit eigenen Assets betreibt."

Das „Gate" zum Terminal der Contargo Neuss GmbH begeistert Betreiber und Trucker.

Damit gehören die Warteschlangen der Containertransporter endlich der Vergangenheit an, freut sich das Mitglied der geschäftsleitung. Das schone nicht nur die Nerven der Autofahrer. Gerade in der Logistik ist Zeit immer auch Geld: „Wir konnten die Abfertigungsdauer auf etwa 30 Minuten verringern. Das ist schon gut" bewertet Neddermann das Ergebnis.

„Wir sind sehr zufrieden, es läuft wie erhofft. Das ist sehr angenehm für alle Beteiligten", fügt er an.

Auch die Mitarbeiter des terminals haben Grund sich zu freuen: 21 wurden vom bisherigen Betreiber übernommen, acht im Zuge der Übernahme sogar neu eingestellt werden.

Neben der Baumaßnahme ist das Erfolgsgeheimnis hinter der zeitersparnis ein neu installiertes Terminalmanagement System, mit dessen Unterstützung die LKW automatisiert abgefertigt werden.

Ein weiterer Vorteil: Auch im Terminal wurden Funktionen wie die Deponierung, das Controlling und das Einleiten von Folgeprozessen noch einmal verbessert.

„Wir haben für die Kunden und den Hafen einen sechsstelligen Betrag allein in die Umbauarbeiten investiert. Aber es ist ein richtiger Schritt zur richtigen Zeit, der uns noch besser aufstellt und Spielraum für die erwarteten Wachstumsschübe gibt", lautet die erfreuliche Bilanz von Neddermann nach den ersten Wochen.

Quirinus wacht jetzt auch über den Rhein

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung tauft ihr neues Aufsichtsschiff auf den Namen des Stadtpatrons

Quirinus wacht seit Ende letzten Monats nicht nur über die Stadt, sondern auch über den Schiffsverkehr auf der verkehrsreichsten Binnenschifffahrtsstraße Europas. Der Außenbezirk Neuss des Wasser- und Schifffahrtsamtes Köln hat das neue Aufsichts- und Arbeitsschiff auf den Namen des Stadtpatrons getauft, in dessen Hafen es stationiert sein wird. „Ein leistungsstarkes Schiff ausgerüstet mit modernster Technik" lobte Birgitta Beul das neue Schiff. Die Baudirektorin leitet das Wasser- und Schifffahrtsamt Köln, zu dem auch der Außenbezirk Neuss gehört. Der ist in etwa vergleichbar mit einer Autobahnmeisterei auf dem Land.

Dabei ist das Aufgabenspektrum der Experten extrem vielfältig. Sie kontrollieren regelmäßig den Rhein zwischen Krefeld und Dormagen, peilen dazu sogar genauestens die Flusssohle. Dazu stehen Linienpeilgerät und eine Sidescan-Anlage zur Verfügung.

Das neue Arbeitsschiff des Wasser- und Schifffahrtsamtes.

Die Mitarbeiter überwachen vom Wasser aus den Zustand von Bauwerken wie Buhnen und Anlegern, haben die Uferböschungen im Blick und achten darauf, dass die Schifffahrtszeichen noch stehen. Sollte es zu einer Havarie kommen, kann der anschließende Einsatz von Bord der „Quirinus" gesteuert und geleitet werden, das neue Schiff bietet sich aber auch für Wahrschaudienste z.B. bei Schifffahrtssperren und Schwergutverladungen an – so nennen die Binnenschiffer die Streckensicherung und Warnung der Schifffahrtbei Gefahr. Und das bei jedem Wetter, zu jeder Uhrzeit, unter anderem Dank Radar und modernsten Navigationssystemen.

Der Aufwand ist gerechtfertigt: Bis zu 600 Schiffe passieren die Deutsch-Niederländische-Grenze auf dem Rhein pro Tag. Und sie transportieren jedes Jahr rund 170 Mio. Tonnen Güter. Tendenz steigend. Da ist eine sichere Wasserstraße essentiell.

Leistungsstark

Unter dem Deck bringen zwei mächtige MAN-Motoren jeweils 279 kW auf die beiden fünfflügeligen Festpropeller. Das macht Quirinus bis zu 20 Kilometer pro Stunde schnell. Zur Ausstattung gehören ein Schleppgeschirr sowie eine Schubschulter für Prahme.

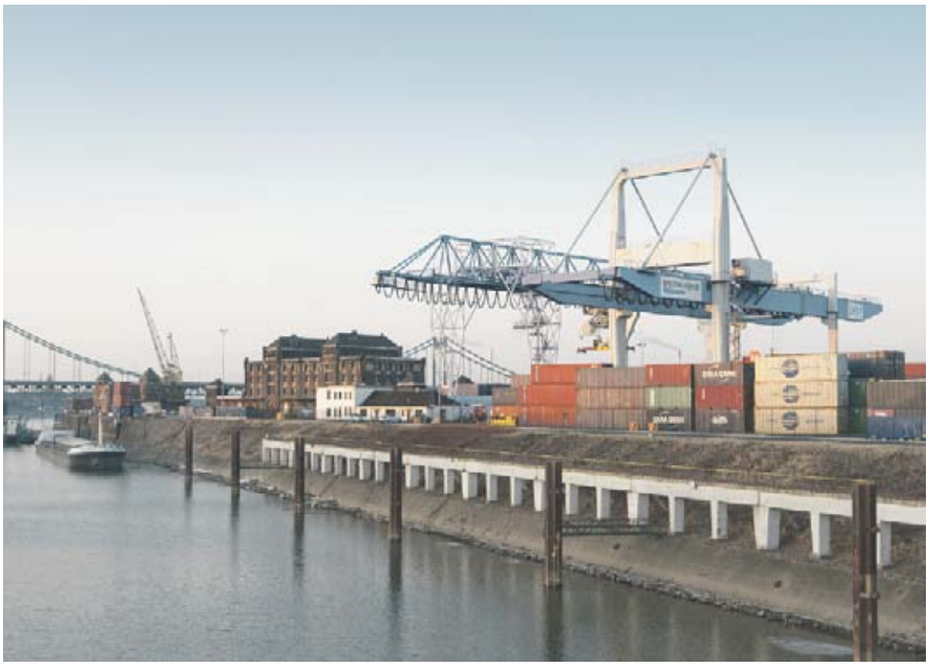
Auch im Steuerstand nur modernste Technik: Der Schiffsführer kann alle nicht sicherheitsrelevanten Steuerungen über einen Touchscreen vornehmen. Zu der weiteren technischen Ausstattung gehören ein Bugstrahlruder, die das 20 Meter lange und fast fünf Meter breite Schiff enorm manövrierfähig machen. Übrigens auch in Ufernähe: Quirinus liegt nur etwa 1,1 Meter tief im Wasser.

Der Haupttrend: Es wird immer mehr

Initiative und Anlieger sprachen in Linn über aktuelle Trends und Entwicklungen in der Logistik

Wie lassen sich die Anforderungen eines exportorientierten, zukunftsfähigen Industriestandorts und die Bedürfnisse der Bürger übereinbringen? Wie entwickelt sich der Logistikdrehpunkt Krefeld? Unter dem Titel „Krefeld im Dialog – Logistik und Flächen" haben Mitglieder der Initiative „Zukunft durch Industrie – Krefeld" und die Arbeitsgemeinschaft Krefelder Bürgervereine diese und viele weitere Fragen diskutiert.

„Wir werden die Probleme heute nicht lösen können, aber wir können sie adressieren und gemeinsam nach Lösungsansätzen suchen", erklärte Dr. Bernd Diener, Sprecher der Initiative, zu Beginn des Treffens. Die Stadt zeichne sich durch eine Exportquote von 54 Prozent aus. „Wir müssen alles daran setzen, diesen Industriestandort nicht nur zu erhalten, sondern auch zu entwickeln", so Diener. „Nur eine Lieferkette, die flutscht, ermöglicht die Wertschöpfungskette, die für den Wohlstand wichtig ist."



Nur eine funktionierende Industrie sichert Wohlstand und Arbeitsplätze. Dafür benötigt sie Logistik.

„Die Bürger wissen, dass sie die Industrie brauchen. Sie sorgt für Arbeitsplätze und Steuereinnahmen", betonte Hans Jürgen Herzog, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Krefelder Bürgervereine. „Auf der anderen Seite gibt es Dinge, die uns nicht so sympathisch sind, wie zum Beispiel Schmutz, Lärm und Abgase."

Inwiefern diese Aspekte bei sämtlichen Planungen berücksichtigt werden müssen und dass einige Projekte gerade auch zur Entlastung der Bevölkerung realisiert werden sollten, zeigten drei Impulsvorträge. „Ein Haupttrend der Logistik ist: Es wird mehr", erklärte Andreas Hamm von den Neuss-Düsseldorfer Häfen, die mit 49 Prozent am Hafen Krefeld beteiligt sind, in seinem Vortrag „Trends und Entwicklungen in der Logistik". Man könne davon ausgehen, dass sich die Containermenge an der Rheinmündung bis zum Jahr 2030 verdopple, wenn nicht sogar verdreifache. Darauf müssten die Häfen reagieren: Transporte müssten verstärkt von der Straße auf Schiene und Wasserwege verlagert werden. Das könnten die Häfen leisten. „Aber dafür müssen sie fit gemacht werden", so Hamm. „Sie brauchen eine optimale Anbindung ans Schienen- und Straßennetz." Entsprechend müsse vor allem auch das Schienennetz ausgebaut werden. „Die grenzüberschreitenden Schienenwege werden heute von 749 Zügen befahren und stoßen damit schon jetzt an ihre Kapazitätsgrenzen." Er beruhigte aber die Zuhörer: „Es gibt überhaupt noch keine konkrete Planung."

Hafen Krefeld ist ein Hotspot geworden

Odermatt: Um von dem Verkehrswachstum zu profitieren, müssen sich die Standorte entsprechend positionieren

Auskömmliche Flächen und eine leistungsstarke Infrastruktur sind von erheblicher Bedeutung nicht nur wenn die gewünschte Verkehrsverlagerung gelingen soll. Diese Aufgabe stellt die Binnenhäfen vor immer größere Herausforderungen, wie Sascha Odermatt, Hauptgeschäftsführer des Rheinhafen Krefeld, beim ersten RheinCargo Hafentag eindringlich schilderte.

„Binnenhäfen erleben eine Renaissance, die Kunden erinnern sich an unsere Leistungsfähigkeit", lautet die gute Botschaft des Hauptgeschäftsführers. Aber das bedinge auch eine entsprechende Aufstellung des Standortes. Heute seien alle Partner der logistischen Kette miteinander verwoben und formulierten gleichlautende Interessen. Entsprechend bestehe die Erwartung an den Hafen, ein starker und kompetenter Partner in der logistischen Kette zu sein.

Krefeld profitiert von seinem Terminal mit Rheinlage.

Zudem gelte es, das aus Wachstum und Verkehrsverlagerung entstehende Verkehrswachstum zu gestalten. Dabei seien leistungsstarke Anbindungen essentiell. „Wir haben in Krefeld sehr früh erkannt, dass wir investieren müssen", verdeutlichte Odermatt den Krefelder Ansatz. „Wir haben den Containerterminal reaktiviert und direkt in Stromlage ausgebaut. Eine weitere Lagegunst ist der Hafenbahnhof, auf dem eine KV-Umschlageanlage projektiert wird. Unsere ganz deutliche Botschaft: Krefeld verfügt trimodal über sehr viele Möglichkeiten, die auch ausgebaut werden sollen."

Als Grundvoraussetzung müsste der Hafen den Unternehmen – bestehenden ebenso wie zukünftigen – den entsprechenden Wirkungsraum bieten. Und der wird in der Regel davon bestimmt, dass große Flächen und Formate ab etwa 100.000 Quadratmetern erforderlich sind. Die sind in den Standorten jedoch inzwischen sehr selten geworden.

Krefeld, so Odermatts Botschaft, verfügt über diese. „Und das hat sich bereits in Ansiedlungen niedergeschlagen. Krefeld ist ein richtiger Hotspot geworden. Der Markt ist auf den Hafen und seine freien Kapazitäten aufmerksam geworden." Über Flächen zu verfügen reiche heute jedoch nicht mehr aus, man müsse diese Räume auch schützen.

Jetzt auf Mengenzuwächse vorbereiten

Antwerpen und Rotterdam machen Standorte mit einem Mix aus Maßnahmen fit für die Zukunft

Sie sind die beiden größten Partner der Rheinhäfen an der Nordseeküste: Antwerpen und Rotterdam. Und beide Standorte stellen sich derzeit mit umfangreichen Maßnahmen auf das Wachstum ein, das sie in den kommenden Jahren erwarten, wie ihre Repräsentanten den Besuchern des RheinCargo Hafentages erklärten. Das umfasst den Ausbau wie auch die Abläufe.

Dr. Dieter Lindenblatt vom Hafen Antwerpen bezeichnete NRW als den wichtigsten Partner des Schelde-Umschlagspunktes. Dessen Planer gehen davon aus, dass der Verkehr zwischen Antwerpen und Deutschland bis 2030 von derzeit 61 Mio. Tonnen auf rund 90 Mio. Tonnen steigen wird. Der Hafen antwortet darauf mit dem Aufbau einer eigenen Infrastruktur, der Steigerung der operationellen Effizienz sowie einer Kooperation mit Binnenterminals ebenso wie mit den IHKen. Eine Idee ist das konsequente Weiterdenken des Modal Shifts, nach Möglichkeit auch die „letzte Meile" mit dem Schiff zu absolvieren. Aber auch mit den Rheinhäfen stehen die Belgier in engem und ständigem Austausch.

Foto: Port of Rotterdam/Freek van Arkel 2013

Die Seehäfen gehen davon aus, dass der Verkehr deutlich stärker wachsen wird als die Wirtschaft.

Andrea Vollebregt-Terpstra vom Deutschlandbüro des Hafenbetriebes Rotterdam wies vor allem auf die beiden Megatrends der größer werdenden Schiffe sowie der Energierevolution hin.

Auf die so genannten Megacarrier stellt sich der Hafen mit neuen Umschlagseinrichtungen ein. Für eine schnelle, sichere und verlässliche Abfertigung seien jedoch auch effizientere Logistikketten erforderlich. Dies soll unter anderem durch einen verstärkten Datenaustausch über das Internet aber auch bessere Abläufe in den Terminals sowie den sich anschließenden Verkehren erreicht werden. Die Energierevolution betreffe die Bereiche Chemie, Raffinerien sowie Energie selbst. Hier setzt der Hafen, der sich als „green port" aufstellt, unter anderem auf Flüssiggas.

Die Schiene für Verlagerungen nutzen

Der Hafen Hamburg setzt nicht nur aus der Historie auf seine Bahnverbindungen in das Hinterland

„Der Hafen an sich hat die Herausforderung sich selbst zu optimieren. Und das bedeutet auch zu schauen, wo können wir Anstoß und Antreiber für neue Systeme sein", beschreibt Axel Mattern; Vorstand der Hafen Hamburg Marketing, die Aufgabe aus Sicht des größten deutschen Nordseehafens. „Da müssen die Häfen – und das gilt für alle Standorte - gucken wie sie sich vernetzen, dass sie sich optimieren und dass sie die Hinterlandverbindungen optimieren, damit der Kunde seine Waren zu dem Standort bringen kann wo er sie hin haben möchte."

In dem Zusammenhang bezeichnete auch Mattern die Megacarrier, riesige Containerschiffe der neuesten Generation, als eine große Herausforderung. Sie würden innerhalb kürzester Zeit enorme Containerbewegungen erfordern. „Und es ist nicht nur eins, sondern zwei oder drei, die an einem Terminal liegen, die dann 7, 8 oder 9.000 Bewegungen pro Schiff verursachen."

Foto: HHM/ Hasenpusch Photo Productions

Die Bahn bringts – vor allem, wenn es sich um Waren handelt, die aus Hamburg nach NRW kommen.

Hamburg will auf diese Herausforderung mit einem intelligenten System antworten, das die Blechkisten so schnell wie möglich in die Verteilzentren oder zu den Empfängern bringt. „Und dieses System nennen wir in Hamburg Smart Port."

Dabei seien die Standorte aber auch von der Infrastruktur abhängig, die sie nicht oder kaum beeinflussen könnten. „Wir können uns nur dafür einsetzen, dass der Bund und die Länder gemeinsam dafür kämpfen, dass wir die Infrastruktur erhalten, die wir in Europa brauchen." Und das sei eine Aufgabe für alle Nordseehäfen auch über Ländergrenzen hinweg.

Hamburg setze dabei vor allem auf die Schiene – als der größte europäische Bahnhafen. Mattern: „Das hat sich aus der Historie entwickelt, allerdings haben wir auch das Beste daraus gemacht. Gerade im Bahnsystem sind sehr viele intelligente Anreizsysteme installiert worden und wir können auch schon die ersten Erfolge verzeichnen."

Mattern sieht ebenso wie Lindenblatt und Vollebregt-Terpstra bei der Schaffung von Informationsportalen für den effizienten Datenaustausch zunächst die Häfen in der Verantwortung. „Dabei sind die Häfen sehr gut beraten, wenn sie nach rechts und links gucken, was dort gemacht wird", forderte Lindenblatt zu einer engeren Kooperation der Standorte auf.

Binnenhäfen rüsten sich für die Zukunft

NRW Verkehrsminister Michael Groschek forderte 300 ha für neue Hafenflächen – davon die Hälfte im Rheinland

Die Binnenhäfen im Rheinland werden bei der Entwicklung des Güterverkehrs zwischen NRW und den Seehäfen eine zunehmend wichtigere Rolle spielen. Das war eine der zentralen Erkenntnisse beim 1. Rheincargo-Hafentag.

Vor mehr als 200 Vertretern aus Politik, Wirtschaft, Industrie und Logistik bekannte sich NRW-Verkehrsminister Michael Groschek klar zum Ausbau der Häfen. Angesichts der erwarteten Steigerung des Frachtaufkommens, insbesondere im Containerbereich, müsse der Anteil von Binnenschifffahrt und Bahntransport erhöht werden, um die verstopften Straßen zu entlasten. Dazu sei es unabdingbar, in Bahnstrecken und Häfen zu investieren, erklärte der Minister. Er gab das Ziel aus, dass man in den nächsten zehn Jahren in NRW rund 300 Hektar zusätzliche Flächen für intelligente Hafenlogistik bereitstellen müsse, die Hälfte im Rheinland.

Fotos: RheinCargo/Lothar Berns

Minister Michael Groschek (r.) will die Hafenstandorte weiter stärken, um die Straße zu entlasten.

Mit Blick auf marode Brücken und verfallende Infrastruktur einerseits sowie Bürgerproteste gegen Bauvorhaben andererseits forderte Groschek eine „neue Investitionskultur" in Deutschland. Man brauche ein gesellschaftliches Klima, in dem der Erhalt und Ausbau der Infrastruktur als notwendige Grundlage für Wachstum und Arbeitsplätze wieder mehr Wertschätzung und Verständnis erfahre.

Bei der zweitägigen Veranstaltung in Neuss diskutierten Experten über die Herausforderungen der Globalisierung für die Logistikbranche. Vertreter der Seehäfen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen stellten ihre Ausbaupläne vor. Dabei wurde deutlich, dass dem Rheinland eine Schlüsselfunktion bei der Bewältigung der Warenströme aus und zu den Seehäfen zukommt.

RheinCargo-Geschäftsführer Horst Leonhardt betonte: „Mit dem Zusammenschluss der Rheinhäfen in Neuss, Düsseldorf und Köln in der RheinCargo haben wir einen leistungsstarken Logistik-Verbund im Rheinland geschaffen, der in Kombination mit der international erfolgreichen Gütereisenbahn der RheinCargo eine solide Grundlage für die Zukunft bildet." Gleichwohl müsse man weiterhin in die Infrastruktur investieren, um erfolgreich zu bleiben. Als starker Partner der Industrie leiste RheinCargo einen wichtigen Beitrag zur Wertschöpfung in der Region und trage zur Entlastung der Straßen bei.

Industrie kann ohne Häfen nicht bestehen

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts schuf die Stadt mit einem Aus- und Neubau der Häfen die Grundlagen für Erfolg

Dr. Andreas Bruns ist Vorsitzender des Industriekreises Düsseldorf und Werksleiter des Chemie- und Industrieparks von Henkel in Düsseldorf. Beim RheinCargo Hafentag hielt er ein engagiertes Plädoyer für die Binnenhäfen: „Wenn wir als Industrie nicht die Logistik als Rückgrat hätten, dann könnten wir an diesem Rückgrat nicht wachsen und gedeihen. Für mich ist die produzierende Industrie in NRW und in Deutschland immer noch das Fundament, um nicht zu sagen das Herz, ohne die diese Volkswirtschaft nicht funktioniert."

Dr. Andreas Bruns erläuterte die Relevanz der Logistik.

Allein in der Landeshauptstadt als zweitgrößten Industriestandort NRWs nach Köln beschäftigen die rund 150 Unternehmen mindestens 50.000 Mitarbeiter, andere Schätzungen meinen sogar 70.000. Und von jedem Industriearbeitsplatz hängen jeweils zwei weitere in der Zulieferindustrie und im Dienstleistungsgewerbe ab. Um die Bedeutung eines Hafens, seiner adäquaten Ausstattung und einer konsequenten Weiterentwicklung der erforderlichen Infrastruktur für einen Industriestandort zu verdeutlichen, bediente sich Bruns eines historischen Vergleichs: Um die Jahrhundertwende des 19. zum 20. Jahrhundert beschloss die Stadt, die aus dem 1400er Jahren stammenden Hafenanlagen massiv aus- und teilweise sogar neu zu bauen, so kam es auch zum Neubau des Hafen Reisholz bereits 1901.

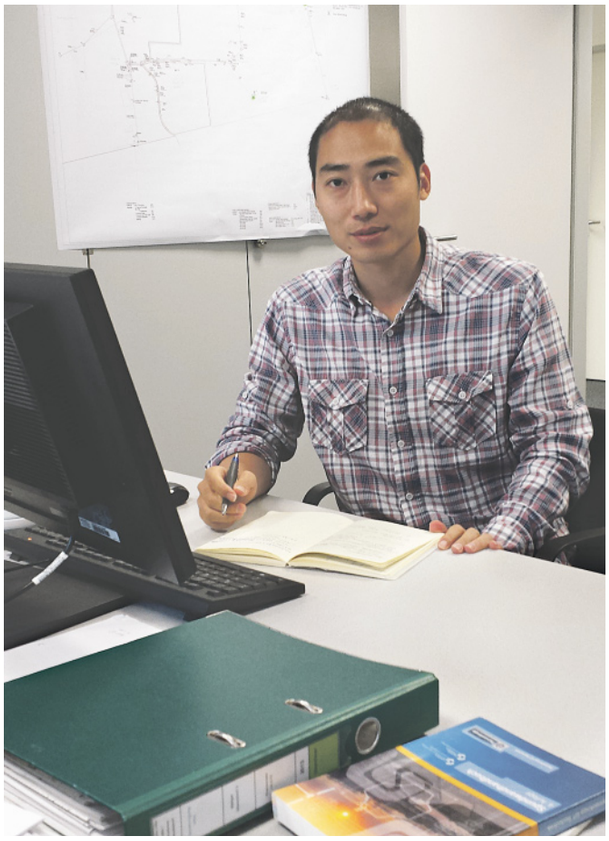
Es hatte sich gezeigt, dass die Unternehmen, die nicht zumindest an der Bahn oder besser noch an Bahn und Hafen lagen, massive Schwierigkeiten hatten, zu überleben.

Bruns spricht sozusagen aus eigener Erfahrung: Ein Beispiel ist das Unternehmen Henkel. In Aachen gegründet siedelte es mangels Expansionsraum und fehlender Verkehrsanschlüsse erst nach Flingern, dann nach Oberbilk um, bevor es im Düsseldorfer Süden eine Heimat fand. Dort stand nicht nur ausreichend Platz für das anschließende Wachstum zur Verfügung, die Stadt hatte auch den neuen Hafen Reisholz an das öffentliche Bahnnetz angeschlossen und vor Ort ein Kraftwerk errichtet.

„Und an diesem Rückgrat haben sich im Laufe der Jahrzehnte nicht nur wir sondern auch alle anderen heutigen Industrie-Unternehmen im Düsseldorfer Süden angesiedelt. Es war elementar, diese grundlegenden, strategischen, logistischen Entscheidungen zu treffen", mahnte er zu einer entsprechenden Einstellung heute.

Deutsche Gründlichkeit beeindruckte

Haiyuan Lu aus China arbeitete zwei Wochen mit den Kollegen in Neuss und Düsseldorf



Einen weit gereisten Besucher konnten jetzt die Mitarbeiter der Neuss Düsseldorfer Häfen begrüßen: Zwei Wochen lang begleitete Haiyuan Lu, als Ingenieur für die Überwachung von Bauprojekten bei der Waterway Bureau of Jiangsu Provincial Transportation Department zuständig, die Experten der Abteilung Technik.

Dem Gast fiel dabei das methodische Handeln der Deutschen auf: „Ich habe an zwei Sitzungen teilgenommen. Alle Themen waren in einer Tabelle aufgeschrieben und die Kollegen haben sie sehr effizient nacheinander diskutiert und abgearbeitet."

Nicht das einzige Mal, dass dem Gast eine gewisse Bewunderung für die deutsche Gründlichkeit anzumerken ist. So hat er sich auch mit der Abfallbehandlung beschäftigt. „Wir legen heute in China einen großen Wert auf den Umweltschutz – auch wenn wir noch nicht so strikte Vorschriften haben wie in Deutschland." Daneben fiel ihm die Sauberkeit des Rheines auf, der durch verschiedene Maßnahmen deutlich sauberer geworden ist. „China sollte von Deutschland Umweltschutz und -technologie lernen."

Kein Wunder, dass die Arbeitsweise des Unternehmens, jeden einzelnen Baum in einem Katalog aufzuzeichnen und dann auch auf seinen Zustand zu bewerten, das Interesse des Gastes erregte. Daneben war es ein Gleisbauprojekt, das den Technischen Direktor interessierte.

Neben den großen Projekten waren es aber auch die eher alltäglichen Dinge des Arbeitslebens, die Lu beobachtete. Er begleitete einen Fachmann bei einem Kontrollgang, bei dem die beiden auch prompt einen größeren Böschungsschaden in einer lokalisieren konnten. Genauso aufmerksam zeigte er sich bei der Kontrolle eines Schiffsliegeplatzes mit dem zuständigen technischen Sachbearbeiter Udo Derendorf, bei dem beide unter anderem ein lockeres Brett in einem der Gehwege bemängeln mussten.

„Die Kollegen sind sehr verantwortungsbewusst, sehr nett und geduldig", bedankt sich Lu zum Abschied bei seinen Gastgebern. Die sich im Gegenzug über das große Engagement, den Wissensdurst, das sehr hohe Interesse freuen.

Haiyuan Lu wurde durch eine Kooperation zwischen chinesischen Behörden aus der Provinz Jiangs und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes nach Neuss und Düsseldorf vermittelt.

EMBA-Studenten unterstützen RheinCargo

Ergebnisse eines Marketing-Praxisprojektes können den Aufbau der jungen Marke nachhaltig stärken

Erfolgreiche Praxis-Kooperation: Studenten der Europäischen Medien- und Business-Akademie (EMBA) in Düsseldorf haben jetzt für das Logistik-Unternehmen RheinCargo ein erfolgreiches Marketing-Praxisprojekt umgesetzt. In nur fünf Wochen entwickelten die Viertsemester der Studienrichtung Marketing, Marken und Medien ein anspruchsvolles Konzept zur Markenkommunikation. Begleitet von dem Dozenten Florian Dieterle erstellten sie verschiedene Ansätze, um die neue Marke langfristig zu positionieren und das Markenbewusstsein zu stärken.

Foto: Süleyman Kayaalp

Die engagierte Arbeit der Studenten überzeugte die Praxisexperten der RheinCargo.

Nach der Markenanalyse, Wettbewerbsbeobachtung und Positionierung legten die angehenden Marketing-Experten fest: Mit Hilfe ihrer Kampagne soll RheinCargo im Logistikmarkt eindeutig positioniert werden. Das klare und einheitliche Unternehmensleitbild einschließlich Claim und Kampagnenmotto soll die Identität stärken und die Größe des Unternehmens zeigen.

Im kreativen Prozess entwarfen die Studenten ein neues Logo inklusive Claim für das Unternehmen und entwickelten darauf basierend auch eine passende Kampagne. Ihre Vorschläge reichten von Tracking Services bis hin zu Sponsoringmaßnahmen, einem Corporate Branding, Direct Mailings sowie einem Customer Relationship Management. Darüber hinaus erarbeiteten sie Vorschläge für die Erweiterung des Produktportfolios.

Ihr großer Einsatz während der Projektphase wurde bei der abschließenden Präsentation vor dem Kunden gebührend honoriert. „Ich muss Ihnen ein großes Lob aussprechen! Sie haben trotz des Zeitlimits ganz ausgezeichnet gearbeitet. Gerade bei der Entwicklung des Slogans haben Sie hervorragende Ansätze gefunden. Das hat Agenturqualität", lobt Rainer Schäfer, Mitgeschäftsführer der RheinCargo, die Projektarbeit.

Mehr Informationen unter emba-medienakademie.de

Großes Kindertheater für die Mieter

Neusser Bauverein AG lud vor Weihnachten traditionell wieder die Kinder zu einem vergnüglichen Nachmittag

Auch in diesem Jahr machte die Neusser Bauverein AG ihren Mieterkindern bereits vor dem Weihnachtsfest ein besonderes Geschenk. Sie alle waren am 22. November 2014 wieder zu zwei exklusiven Aufführungen des diesjährigen Weihnachtsstücks ins Theater am Schlachthof (TAS) eingeladen worden. Einen Tag vor der eigentlichen Premiere der Inszenierung „Till Eulenspiegel rettet Weihnachten" von Dennis Palmen genossen rund 200 Kinder und ihre Begleitung einen unvergesslichen Nachmittag.

Begeistert verfolgten die kleinen Zuschauer das Geschehen rund um den jungen Clown Till Eulenspiegel mit seiner Freundin Anna auf ihrer Jagd nach zwei Geschenkedieben, die genau jetzt in der Vorweihnachtszeit ihr Unwesen treiben. Was beim jungen Publikum ganz besonders gut ankam: Alle Kinder waren aufgefordert, Anna und ihren Eltern sowie Till Eulenspiegel zu helfen. Zum Beispiel, indem sie ganz laut ein Weihnachtslied anstimmten und damit eine „Geschenke-Einpack-Maschine" für Annas Mutter antrieben. Der fünfjährige Robert sprang dafür sogar auf die Bühne und stimmte für alle das beliebte Adventslied von der kleinen Weihnachtsbäckerei an.

„Wir wollten unseren Mieterkindern auch in diesem Jahr wieder zum Abschluss der Mieterfest-Saison etwas ganz Besonderes bieten. Ein Besuch im Theater am Schlachthof in der Vorweihnachtszeit ist da fast schon ein Garant für einen wunderbaren Nachmittag, den sowohl die Eltern als auch die Kinder in vollen Zügen genießen können. Für uns ist klar: Wir laden auch im nächsten Jahr die bei uns lebenden Familien mit Kindern wieder zu einem Kindertheaternachmittag ins TAS", verspricht der Vorstandsvorsitzende Frank Lubig.

Foto: Neusser Bauverein AG

Die Mieterkinder der Neusser Bauverein AG waren begeistert vom diesjährigen Vorweihnachtsstück im TAS. Der kleine Robert traute sich sogar auf die Bühne und sang ein Weihnachtslied.

Neu ist ein Theaterabend für Erwachsene, zu dem die Neusser Bauverein AG ihre Mieter erstmals im Januar ins TAS einlädt. Bei dem Stück „Fiese Matenten" aus der Feder von Jens Spörckmann und Markus Andrae wird es dann viel zu lachen geben.

Fasziniert von der Dynamik der Häfen

Constanze Kriete entdeckte als Jungpolitikerin die NDH – und ist heute einer der dienstältesten Aufsichtsräte

Hafen – das ist doch Männersache. Fast ein bisschen Respekt vor der eigenen Courage hatte vor elf Jahren Constanze Kriete, als die frisch gewählte Politikerin von ihrem Fraktionsvorsitzenden gefragt wurde, in welchen Drittgremium sie mitarbeiten würde. Dann aber siegte der Mut. Heute ist die 36-jährige Politikerin eines der dienstältesten Aufsichtsratsmitglieder der Neuss Düsseldorfer Häfen.

2003 trat sie ein großes Erbe an: Willi Faller war nicht nur ein gestandener Politiker sondern auch das, was man als einen „richtigen Hafenarbeiter mit viel Ahnung" bezeichnete. Aber die beiden Städte hatten gerade zu den Neuss Düsseldorfer Häfen fusioniert und das fand die junge Politikerin „sehr, sehr spannend."

Constanze Kriete fühlt sich wohl in „ihrem" Hafen.

Ein Teil der Faszination begründet sie noch heute mit dem besonderen Stellenwert, den die Kais in ihrer Heimatstadt haben: „Der Neusser Hafen ist sehr prägend", bilanziert sie. „Der Hafen ist ein großer Teil der Stadt und macht auch die Stadt Neuss aus." Der Düsseldorfer Teil habe dagegen in der Landeshauptstadt bei den Menschen eine andere Wahrnehmung. „Ein ganz schlauer Mann hat einmal gesagt, Neuss ist eine Hafenstadt und Düsseldorf ist eine Stadt mit Hafen."

Dabei ist Constanze Kriete auch die Landeshauptstadt nicht fern. „Ich bin dort geboren und fahre auch gerne mal über den Rhein um Feiern zu gehen." Auch deshalb interessierte es sie, wie die beiden Häfen zusammen arbeiten würden.

Schnell merkte die Neusserin, dass sie auch in anderer Hinsicht Neuland betrat: Noch nie zuvor war eine Frau in einem Aufsichtsgremium einer der beiden Häfen aktiv gewesen, „generell waren es auch eher, ältere, erfahrene Männer", erinnert sie sich mit einem Schmunzeln. Um so herzlicher war die Aufnahme.

Um zwischen den Hafenleuten zu bestehen, würde es mehr benötigen, als Gesten, das wusste auch die Politikerin: Deshalb hatte sie sich akribisch auf die Sitzung vorbereitet, Akten und Unterlagen gewälzt – aber vor allem auch ein ums andere Mal Willi Faller um Rat und Informationen gefragt. Und vor allem suchte sie das Gespräch mit den Menschen im Hafen, Arbeitern wie Unternehmern. Und das ist noch heute für sie das Faszinierendste an ihrer Aufgabe.

Spielerische Geburtstagsfeier

In Panamax leiten die Spieler eine Firma am vor 100 Jahren errichteten Panama-Kanal

Auch nach einhundert Jahren seines Bestehens ist der Panamakanal immer noch eine der wichtigsten und beeindruckendsten Ingenieurleistungen des Modernen Zeitalters. Der Kanal wurde 1914 eröffet und spielte neben der Verlegung von Kriegsschiffen vor allem für die kommerzielle Schifffahrt eine große Rolle. Entsprechend ist wirtschaftliche Bedeutung enorm und war nicht nur für die Entwicklung dieser Region maßgebend, sondern hat die Schifffahrt weltweit beeinflusst.

Im Zuge der Kanaleröffnung wurde die Konstruktion von Schiffsrümpfen entsprechend geleitet; Schiffe wurden nun in drei Kategorien unterteilt. Es gibt die Schiffe, die den Kanal problemlos gruppenweise befahren können (Feederschiffe), die Ozeanriesen, die zu groß sind, um den Kanal benutzen zu können (ULCV – Ultra Large Container Vessels, auf Deutsch einfach Containerschiffe) und die neue Kategorie, die so konstruiert ist, dass der Panamakanal auf maximale Weise ausgenutzt werden kann. Diese Schiffe werden PANAMAX Schiffe genannt.

Im Spiel Panamax führt jeder Spieler eine Speditionsfirma, die in der Colón Freihandelszone angesiedelt ist. Die Firmen nehmen Aufträge von beiden Küsten der USA an, aus China und Europa und liefern Fracht aus, um Geld zu verdienen, Investoren anzulocken und Dividenden zu zahlen. Gleichzeitig sammeln die Spieler ihren eigenen Aktienbesitz an und versuchen, so viel Geld wie möglich anzuhäufen, um mit dem größten Privatvermögen das Spiel zu gewinnen. In diesem Spiel hat jeder Spieler sein eigenes Vermögen und volle Kontrolle über das Kapital der Firma, die er führt

Das Spiel geht über 3 Spielrunden. In jeder Spielrunde hat jeder Spieler 4 Spielzüge. In Spielerreihenfolge führt jeder Spieler eine Aktion aus, wenn er an der Reihe ist.

Panamax vereinigt mehrere Mechanismen, die zusammen kommen: Das Aussuchen und Spielen von Aktionswürfeln, die Beladung und Fahrt entlang einer (Kanal-)Route und ein Bewegungssystem bei dem Schiffe auf dem Kanal „geschoben" werden. Das Zusammenspiel wird dabei teilweise von den eigenen Interessen, teilweise dem Spielfortschritt geprägt.

Ziel ist es, Transportkosten zu minimieren um die Einkünfte zu erhöhen und Aktien zu kaufen, die Dividenden ausschütten. Man merkt dem Spiel an, dass es als einfaches Familienspiel geplant war und sich dann zu seiner jetzigen Form entwickelte, die sich an erfahrene Spieler richtet.

2 bis 4 Spieler ab 12 Jahren sind mit Panamax etwa 90 bis 120 Minuten beschäftigt. Das Spiel ist im Heidelberger Spieleverlag erschienen, Artikelnummer HE562, EAN 4015566100213, und kostet etwa 39,95 Euro.

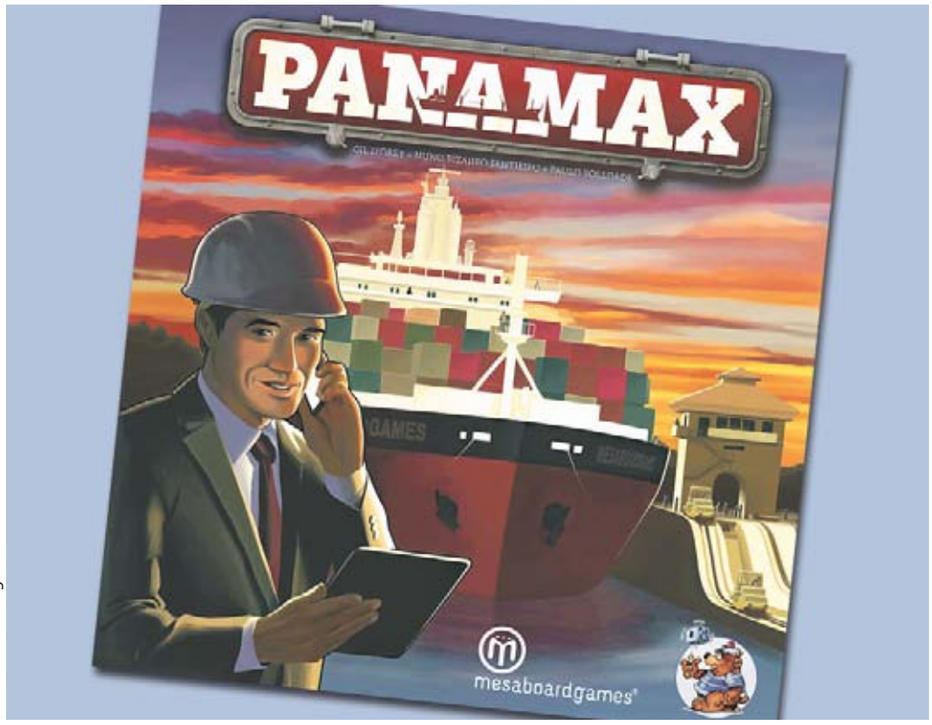


Foto: MESAboardgames

Schiffe beladen und möglichst kostengünstig auf den Weg bringen ist eine Aufgabe in Panamax.

Haushalt

Gegenüber 2014 steigen die Gesamtausgaben im Bundesverkehrsministerium 2015 um rund 420 Millionen Euro. Für Verkehrsinvestitionen stehen rund 10,8 Milliarden Euro zur Verfügung: Für den Bereich Schiene 4,6 Milliarden Euro, Straße 5,06 Milliarden Euro, Wasserstraße 1 Milliarde Euro sowie für den Kombinierten Verkehr und die nicht bundeseigenen Eisenbahnen 130 Mio. Euro.

Technologie

„Deutschland ist immer noch Vorzeigestandort für intelligente Mobilitätslösungen. Damit das so bleibt, müssen wir die entsprechenden Schlüsseltechnologien auch bei uns fördern und einsetzen", mahnte Thomas Hailer, DVF-Geschäftsführer auf der gemeinsamen Podiumsveranstaltung bei der Messe „New Mobility" in Leipzig nachdrücklich.

Bestätigt

Foto: IHK Duisburg

Die Börsenversammlung der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort, in der auch die NDH Mitglied sind, hat den Vorstand um dessen Vorsitzenden Frank Wittig im Amt bestätigt.

WEIHNACHTSENGEL RHEINCARGO

Statt Geschenke lieber Menschen in Not eine Freude machen – diesen Gedanken greift die RheinCargo auch in diesem Jahr wieder auf und wird ein Weihnachtsengel.

Denn Weihnachtsengel heißt eine Aktion der SOS-Kinderdörfer zu Gunsten von Kindern in Guinea. Das Land zählt zu den weltweit ärmsten und am wenigsten entwickelten Regionen. Rund 82 Prozent der Menschen leben in Armut. Der Zugang zur Grundversorgung mit sauberem Trinkwasser, sanitären Einrichtungen und einer medizinischen Infrastruktur ist für Zehntausende äußerst schwierig.

Besonders kleine Kinder leiden unter den schlechten medizinischen Voraussetzungen: viel zu viele sterben an vermeidbaren Krankheiten wie Polio, Masern, Malaria oder Gelbfieber.

Foto: Neuss Düsseldorfer Häfen/Susanne Dobler

Impressum

Herausgeber: Rainer Schäfer (verantwortlich)
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG
Hammer Landstr. 3 ■ 41460 Neuss
Telefon: (02131) 5323-0
Fax: (02131) 5323-105
info@nd-haefen.de
Redaktion und Verlag:
HAFENZEITUNG, A. Fröning
Antoniusstr. 18 ■ 45470 Mülheim a. d. Ruhr
afroening@hafenzeitung.de
Chefredakteur: Andreas Fröning
Telefon: (0151) 52565634
Art Direction und Produktion:
Rainer Jurk Design GmbH, Meerbusch
Foto: Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)
Druck: impress media GmbH
Heinz-Nixdorf-Str. 21
41179 Mönchengladbach
www.impress-media.de