Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | AUGUST 2015

Dirk Meyer
hat mit DCH ein neues Gebäude bezogen
Seite 6

Ticker: Konzeption für die Kinder +++ Verkehrskorridor Rhein weiter stärken +++ Herausragende Architektur für das Kraftwerk +++ Krefeld schreibt schwarze Zahlen +++ Neue Geschäftsführer bei der RheinCargo +++ Uferpark hervorragend angenommen +++

Tief in sein Bett zurück gezogen

Warmes und trockenes Wetter hat den Pegel des Rheins deutlich sinken lassen

Man kann fast meinen, dass Vater Rhein extra für die Ferien einen besonders breiten Strand zur Verfügung gestellt hat. So niedrig schlängelt sich der sonst so mächtige Fluss derzeit an unseren Städten vorbei. Dabei ist der sommerliche Rückgang nicht ungewöhnlich: „Durch die warme und trockene Wetterlage sowie das Ausbleiben länger anhaltender Niederschläge in den letzten Wochen und Monaten im Einzugsgebiet des Rheins, also am Ober-, Mittel- und Niederrhein, sind die Pegelstände gefallen", erläutert Dipl.-Ing. Jan Böhme. Als Gewässerkundler des Wasser- und Schifffahrtsamtes Rhein in Duisburg Homberg hat er den großen Fluss nicht nur von Beruf her im Blick – der Rhein fließt tatsächlich an seinem Büro vorbei.

Und der Fachmann kann auch beruhigen: „Für diese Jahreszeit sind Niedrigwasserstände nicht ungewöhnlich. Die typische Niedrigwasserperiode liegt in den Spätsommer- und Herbstmonaten." Zudem sei der Fluss derzeit weit weg von einem Rekordniedrigwasser, „jedoch ist es für den Monat August, im Vergleich zu den Vorjahren, schon ungewöhnlich niedrig. Bleiben die Niederschläge in den nächsten Wochen und Monaten aus, kann es weiter Richtung extremes Niedrigwasser gehen." Aber auch der Umkehrschluss gilt: Je nach Wetterlage und entsprechender Niederschlagsmengen und -dauer können die Wasserstände jederzeit auch wieder schnell ansteigen.

Steigerung

Foto: xxxxx

Im ersten Halbjahr hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen des Rheinhafen Krefeld den Güterumschlag von 662.000 Tonnen auf 816.000 Tonnen gesteigert.

Erfolgreich

Foto: HHM

Bei der 29. Verleihung des Asian Freight, Logistics and Supply Chain Awards (AFLAS) in Hong Kong war der Hamburger Hafen gleich in zwei der 39 Kategorien erfolgreich.

Droht der Wache die Schließung?

Da auch die Wasserschutzpolizei sparen muss wird derzeit überlegt, ob die drei Wachen in Düsseldorf, Bonn und Emmerich geschlossen werden können. Die Aufgaben könnten auch von Land aus beziehungsweise von den Kollegen der drei dann noch verbleibenden Wachen etwa in Köln und Duisburg wahr genommen werden, so die Argumentation hinter den Plänen.

Gegen die Pläne formuliert sich Kritik der kommunalen Politik und auch in den Häfen selber. Die Außensicherung der ISPS-Anlagen sowie des Hafenareals gemäß Hafensicherheitsgesetz sei von Land und von Wasser aus zu gewährleisten, weswegen man auf die Wasserschutzpolizei angewiesen sei.

Dem Vernehmen nach liegt das Sparkonzept bereits beim Innenministerium.

KONTROLLE

Fahrer, die den Terminal von APM Terminals MVII auf der Maasvlakte 2 verlassen, können schnell und gratis den Reifendruck des Fahrzeugs kontrollieren. Dieser sog. „Free Tyre Check" ist mit Sensoren im Boden installiert. Wenn der Lkw mit geringer Geschwindigkeit darüber fährt, zeigt ein Smiley, ob der Reifendruck in Ordnung ist. Die Anlage ist eine Initiative des Hafenbetriebs Rotterdam und der „Verkeersonderneming".

Industrie 4.0

Entwicklungen aufmerksam verfolgen

In diesen Tagen geistert ein neuer Begriff durch die Medien. Ich meine „Industrie 4.0". Unter dieser noch sehr diffusen Bezeichnung findet sich Altbekanntes wie GPS-verfolgbare Container ebenso wie absolute Science Fiction (3D-Drucker) und Absurdes wie die Drohung, dass Google und Amazon die Logistikketten übernehmen werden.

Ich denke die Wahrheit wird sich irgendwo in einer Mitte einpendeln, die wir jetzt noch gar nicht erahnen. Ich weiß aber, dass sich unsere Kunden, die Industrie ebenso wie die Logistikkonzerne, bereits sehr intensiv mit diesen Themen auseinander setzen. Und auch wenn wir nicht jedem Trend folgen müssen, der in der nachrichtenarmen Zeit proklamiert wird, so tun wir doch gut daran, die Entwicklung zumindest im Auge zu behalten. Denn wer von uns hätte vor 20 Jahren mit Internet, iPad und Handys gerechnet. ULRICH GROSS

Finanzierungsfragen

Wichtige Partner nicht verschrecken

In Zeiten leerer Kassen und nicht einmal genug Mittel, die Infrastruktur zu erhalten geschweige denn bedarfsgerecht auszubauen ist die Frage nach einer Nutzerbeteiligung nicht nur legitim sondern erforderlich. Der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen warnt nicht nur seit Jahren vor den immensen Auswirkungen, die Mitglieder diskutieren ebenso lange intensiv mit allen Beteiligten über Finanzierungsmöglichkeiten und -formen. Und das national wie international. Wichtig ist es, jede Möglichkeit zu betrachten, abzuwägen und zu bewerten. Natürlich gerät dabei auch eine so wichtige Wasserstraße wie der Rhein in das Blickfeld. Für seine Nutzung Gebühren oder Abgaben zu erheben wird jedoch an seinem Status als internationale Wasserstraße scheitern. Eine weitere Verfolgung des Themas verschwendet nicht nur die Zeit – sie verunsichert auch unsere Partner in den Seehäfen. Das können und dürfen wir uns nicht leisten. RAINER SCHÄFER

Reger Austausch

Vertreter des Hafen Nanjing besuchten die Standorte

Im Rahmen der Beteiligung des Rhein-Kreis Neuss an der Landesweiten Standortmarketing-Kampagne „Germany at its best" haben der Rhein-Kreis Neuss, die RheinCargo und die NRW.Invest GmbH im Umfeld der Logistikmesse „transport logistic shanghai" im letzten Jahr Investorenseminare in Shanghai und Nanjing durchgeführt. Ein Teil der Delegationsreise war auch der Besuch des Hafens Nanjing. Gemeinsam wurden erste Kontakte mit Vertretern des Hafens aufgenommen.

Im Rahmen eines Gegenbesuches am 14. und 15. Juli kam eine Delegation von sechs Vertretern des Hafens Nanjing in den Rhein-Kreis Neuss um sich über die Logistikaktivitäten der Region zu informieren. Darüber hinaus sollten Anknüpfungspunkte für eine zukünftige Zusammenarbeit der Häfen Nanjing und der RheinCargo erörtert werden. Dazu gehört auch, anhand der wirtschaftlichen Strukturen der Regionen gemeinsame Interessen der Industrie und/oder der Absatzmärkte zu lokalisieren. Es gilt die Kontakte zwischen beiden Häfen zukünftig weiter zu intensivieren.

Die Nanjing Port Group ist selbst Betreiber eines Binnenhafens und im Eisenbahn, Immobilien und Logistikgeschäft tätig. Nanjing liegt mit rund 7,6 Mio. Einwohnern im Zentrum der wirtschaftsstärksten Region Chinas, der Provinz Jiangsu. Der Hafen Nanjing ist der größte Binnenhafen am Yangtse-Fluss.

Im Rahmen des Besuchsprogramms wurde die beiden Häfen in Neuss und Düsseldorf besichtigt. Die Aluminiumproduktion in Neuss stand ebenso wie der Besuch bei Deutschlands größtem Hersteller von Hafenmobilkränen der Firma TEREX-Gottwald auf dem Programm. Mit Vertretern aus der Logistikwirtschaft wurden erste Kontakte hergestellt, darunter auch mit den Fachleuten des Düsseldorfer Container Hafen DCH.

Einschätzung

Foto: Hessisches Ministerium für Verkehr

Tarek Al-Wazir, Hessischer Minister für Verkehr

Die Strategie jetzt ändern

Häfen mit trimodaler Ausstattung

Wir müssen uns darüber im Klaren sein, dass wir eine neue langfristige Strategie benötigen, nachdem wir in den vergangenen 50 Jahren den Schwerpunkt auf die Straße gelegt haben. Dazu brauchen wir trimodale Häfen. Wir müssen Verknüpfungspunkte schaffen, wir müssen zeigen, dass in vielen Fällen Alternativen zum Transport per Lkw möglich sind.

Binnenhäfen wurden in letzter Zeit eher als Flächen für die Entwicklung von Immobilienprojekten betrachtet. Aber wo ein Hafen einmal entwidmet ist, wird man nicht wieder Güter umschlagen.

Also sollten wir die, die wir haben, sichern und ertüchtigen, und das am besten eben trimodal. Das wird nicht überall funktionieren. Aber es muss so oft wie möglich passieren.

Mehr denn je ist die gesamte Wirtschaft auf leistungsfähige Alternativen zu landseitigen Transporten angewiesen. Auch die Bevölkerung profitiert vom preiswerten Warenfluss auf dem Binnenschiff, das künftig wieder eine stärkere Rolle erlangen soll.

Dazu ist es jedoch erforderlich, die Hafenstandorte als zukunftsfähige Güterverkehrsdrehscheiben zu sichern.

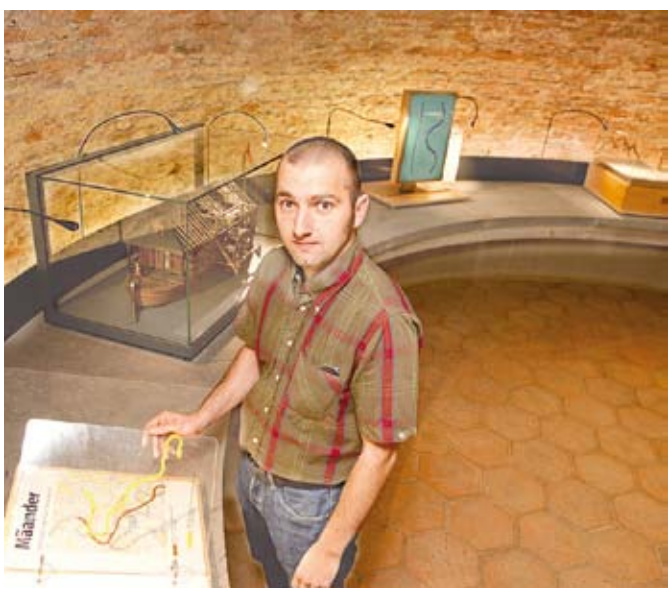
EINTRITT

Das SchifffahrtMuseum direkt am Rheinufer der Altstadt öffnet dienstags bis sonntags von 11 bis 18 Uhr, Schulklassen und Kindergärten haben auf Wunsch ab 9 Uhr Zugang.
Der Eintritt ist bis 18 Jahre frei, ab 18 Jahren kostet er 3,00 Euro, und für Schüler/ Studenten/ Auszubildende 1,50 Euro. Die Familienkarte kostet 2,40 Euro.
Mehr Informationen unter http://freunde-schifffahrtmuseum.de

Aus jahrelanger Erfahrung geboren

Bei der Neukonzeption des SchifffahrtMuseum setzte das Team um Leiterin Dr. Annette Fimpeler auf die eigenen Erfahrungen

Dr. Annette Fimpeler hatte eine Chance, die im Museumsalltag eher selten ist. In den vergangenen Monaten durfte sie bereits zum zweiten Mal das von ihr geleitete Museum, das SchifffahrtMuseum im Düsseldorfer Schlossturm, nach ihren Ideen und Vorstellungen umgestalten.
Na ja, fast. Es gab Beschränkungen durch das enge Budget, natürlich konnte auch die engagierte Leiterin eine solch große Aufgabe nicht alleine stemmen sondern stützte sich gerne auf ein ebenso engagiertes wie kompetentes Team. Dabei durfte der ehrwürdige Schlossturm selbstverständlich auf gar keinen Fall angetastet werden. Aber sonst setzte nur die Phantasie den Planern Grenzen. Und die uferte, wie sich Dr. Fimpeler heute mit einem Lächeln erinnert, manchmal regelrecht aus.
„Im Grunde ist das ein völlig neues Museum, ich erkenne hier kaum etwas wieder" wunderte sich vergangene Woche eine staunende Mutter, während ihre Kinder begeistert von einem Schaustück zur nächsten Vitrine liefen. Sorgsam studierten sie die Infokarten und tauschten flüsternd Wissenswertes aus.
Selbstverständlich hat das Schifffahrtsmuseum mit der Neugestaltung seinen wissenschaftlichen Auftrag nicht aufgegeben. Bei der Neukonzeption wurden jedoch in erster Linie nach intensiver Recherche die beiden wichtigsten Besuchergruppen in den Fokus genommen. Die ausländischen Gäste, die oftmals auch mit Passagier- oder Kreuzfahrtschiffen an der Altstadt fest gemacht haben, und eben die jüngsten Besucher, die Kinder.
Anschließend ging das Team in eine genaue Analysephase. Was möchten unsere Besucher sehen, was interessiert sie ganz besonders, was ist wissenschaftlich zwar interessant, für das Publikum aber schwer zu vermitteln? Dabei konnte das Team auch auf die jahrelange Erfahrung mit den erfolgreichen Führungen durch den Schlossturm bauen. „Wir merken ja, wo die Besucher besonders aufmerksam werden, oder was sie eher nicht interessiert", berichtet die Leiterin, die selbstverständlich auch selbst Gruppen durch die Sammlung führt.



Markus Todric im Gewölbe des Schlossturmes.

Es schloss sich eine weitere Recherchephase an: Wie zeigen andere Häuser ihre Schätze, vor allem welche pädagogischen und didaktischen Konzepte liegen den Präsentationen der verschiedenen europäischen Schifffahrtsmuseum zugrunde? Was gefällt, was hat sich bewährt, was nehmen die Besucher nicht an? Nur einige Fragen eines langen Kataloges.
All diese Schritte erfolgten immer in enger Abstimmung mit den Vorstellungen, Wünschen und Ideen des ganzen Teams. Neben Annette Fimpeler auch die Mitarbeiter Ulrike Stursberg und Markus Todric sowie dem Architekten Frank Liethmann.
Herausgekommen ist tatsächlich ein neues Museum. Auch wenn man in dem alten, um nicht zu sagen altertümlichen Gemäuer geblieben ist und natürlich viele Ausstellungsstücke bereits bekannt sind. Aber es ist eben ihre Präsentation, die einer Gruppe Kinder in jeder Etage aufs Neue Laute „Oohhhhs" des Staunens hervor locken. Zum Beispiel bei einer Führung „Nachts im Museum" bei der Mitarbeiter Rüdiger Matthes in Hommage an Ben Stiller selbstverständlich eine MagLite im Gürtel trägt. Und mit ebenso interessanten wie eben auch witzigen Details zu der Sammlung den Spannungsbogen zu halten weiß. Denn nachts scheinen zwar alle Schiffe grau, verbirgt das Dunkel aber auch viele bunte Geschichten, die er und seine Kolleginnen und Kollegen zu erzählen wissen.
Annette Fimpeler beobachtete das Treiben aus einer Ecke. Der berechtigte Stolz über die erfolgreiche Arbeit ihres Teams ist ihr deutlich in das Gesicht geschrieben. Trotzdem weiß sie auch, dass die Arbeit immer weiter geht, versucht aus den Rückmeldungen der großen aber noch mehr der kleinen Besucher weitere Hinweise zu erhaschen, wie das Museum noch besser, noch informativer und noch unterhaltsamer werden kann. Denn aus Erfahrung weiß sie, nach der Neugestaltung ist vor der Umgestaltung.

In den Häfen ist Baden gehen verboten

Das Schwimmen am Rhein und an Baggerseen birgt zahlreiche Gefahren auch für erfahrene Sportler

Sommerliche Temperaturen locken zum Bad ins kühle Nass. Doch das erfrischende Vergnügen birgt zum Beispiel an Baggerseen, die nicht als Badeseen betrieben werden, große Gefahren. Außerdem ist es verboten. Darauf weist das Umweltamt des Rhein-Kreises Neuss hin.

Grundsätzlich ist Baden nur erlaubt, wo Betreuung gegeben ist – im Rhein-Kreis also in den Freibädern sowie in den Freizeitanlagen Kaarster und Straberg-Nievenheimer See. Für alle anderen Baggerseen gilt Badeverbot. In den Grundwasser-Seen herrschen gerade im Sommer zum Teil große Temperaturunterschiede zwischen warmem Oberflächen- und kaltem Tiefenwasser, die auch beim geübtesten Schwimmer zum Kälteschock mit Herzversagen führen können.

Erholung vor der Haustür? Ja, gerne. Aber das Schwimmen im Rhein ist gefährlich.

Aber auch an den Rändern von Sand- und Kiesgruben und nahe den steilen Abbauwänden ist besondere Vorsicht geboten. Vor allem an Seen, an denen noch gearbeitet wird, besteht akute Absturzgefahr. Auch Untiefen unterhalb der Wasseroberfläche, Stromkabel und technisches Gerät sind nicht immer erkennbar. Darüber hinaus, so das Kreisumweltamt, begeht Hausfriedensbruch, wer solche Betriebsflächen unbefugt betritt.

Wer sich über die vielen Möglichkeiten zum unbeschwerten und auch legalen Badegenuss in Nordrhein-Westfalen informieren möchte, wird auf der Strandkarte des Landesumweltamts im Internet fündig. Die Strandbäder der Kreiswerke Grevenbroich GmbH am Kaarster und am Straberg-Nievenheimer See sind dort mit ausgezeichneter Wasserqualität vertreten.

In Düsseldorf ist der Rhein oft Ziel von Badefreunden, die sich mit einem Sprung ins kühle Nass dabei aber allzu oft leichtsinnig in Gefahr bringen. Denn: „Selbst geübte Schwimmer können bei Unterströmungen oder Strudeln im Rhein in Schwierigkeiten geraten", ist der Tenor bei den Experten und Lebensrettern.

Weil dennoch im Sommer immer wieder Menschen im Rhein baden oder ihre Kinder am Rande plantschen lassen, hat die Landeshauptstadt in Zusammenarbeit mit Wasserschutzpolizei, DLRG, Wasser- und Schifffahrtsamt Köln und Rotem Kreuz eine „Gelbe Karte" entwickelt. Sie weist auf die Risiken des Rheinschwimmens hin. Andererseits ist darauf auch vermerkt, was am Ufer des Rheins gestattet ist. Die gelben Karten werden an die Passanten am Rhein verteilt.

Im Rhein ist das Schwimmen nach dem Verordnung über das Baden in den Bundeswasserstraßen Rhein und Schifffahrtsweg Rhein-Kleve in bestimmten Zonen verboten. So gilt 100 Meter oberhalb und unterhalb von Rheinhäfen absolutes Badeverbot. An Brücken, Schiffs- und Fährlandestellen, Schleusen, Vorhäfen, Umschlagstellen und Werften darf auf keinen Fall geschwommen werden.

Auch andernorts ist Baden im Rhein nach Angaben der zuständigen Wasserschutzpolizei sehr gefährlich. Beispielsweise an so genannten Kribben, ins Wasser ragende Kiesflächen, die dazu da sind, die Fließgeschwindigkeit des Stromes in seiner Mitte zu erhöhen, bilden sich oft gefährliche Strudel und Strömungen. Starke Strömung herrscht auch in der Fahrrinne. Wer versucht, den Strom schwimmend zu überqueren, kommt, wenn er es überlebt, weit unterhalb der Stelle an, an der er ins Wasser gestiegen ist.

Der Eindruck des niedrigeren Wasserstandes verlockt besonders Kinder, dem Wasser hinterher in den Fluss zu waten. Unterschätzt wird die Gefahr des „Rückschwalles": Das Wasser kehrt schnell in Wellen zurück, Kinder werden umgerissen und abgetrieben. Daher sollten Eltern ihre Kinder an den Gewässern und besonders am Rhein nicht aus den Augen lassen.

Foto: Irène Zandel

SONATENAUSWAHL ZUM ANFANG

Rund viereinhalb Jahrhunderte der westlichen Musikgeschichte, verteilt auf zehn außergewöhnliche Abendveranstaltungen: Das sind die Aussichten, auf die sich die Freunde der Neusser Zeughauskonzerte in der kommenden Spielzeit freuen können. Zur Saisoneröffnung am 29. September wird der junge koreanische Wahlmünchner William Youn, Absolvent der Hannoveraner „Pianistenschmiede" von Karl-Heinz Kämmerling, eine Sonatenauswahl von Wolfgang Amadeus Mozart vorstellen. Einzelkarten können ab dem 27.08.2015 an den bekannten Vorverkaufsstellen, über die Karten-Hotline unter 02131-5269 9999 oder über das Internet unter www.zeughauskonzerte.de bestellt werden (zuzüglich Versandkosten). Dort gibt es auch weitere Informationen.

Wissenswertes rund um das Schützenfest

Heimatfreunde bereiten mit Vortrag auf das Volksfest vor – Museum zeigt Historisches und Wissenswertes

Wenn die Schützen durch die Neusser Innenstadt ziehen, schlagen die Herzen der hunderttausenden Besucher höher.

Am kommenden Wochenende ist es wieder soweit: Dann steht wieder die gesamte Stadt Kopf, wenn es wieder heißt „Kirmes, Kirmes, du des Neussers Freud und Lust" wie es so treffend in einem bekannten Lied formuliert wurde.

Schützenfest, kenn ich, mag der eine oder andere denken. Doch das Neusser Volksfest sucht auch im bundesweiten Vergleich seinesgleichen. Wenn selbst das städtische Presseamt von einem „freudigen Ausnahmezustand" spricht, ist das mitnichten Über- sondern eher Untertreibung.

Für Besucher, die erstmals den Weg an die Stadt wagen, kann das Erlebnis überraschend sein. Ihnen sei die Vereinigung der Heimatfreunde Neuss e. V. ans Herz gelegt, die sich am Dienstag, 25.August, ab 18.30 Uhr, im Foyer des Rathauseszu ihrem beliebten Vortragsabend „Schützenfest für Anfänger" treffen. Ursula Boss, Katharina Hall, Simeon Breuer, Dr. Heinz-Günther Hüsch, Peter Krupinski, Dr. Jens Brauneck und Achim Tilmes werden Wissenswertes rund um das Schützenfest vortragen. Unter der Chorleitung von Peter Veiser werden zum Schluss die ersten Kirmeslieder gesungen. Der Abend steht unter der Leitung von Christoph Napp-Saarbourg. Karten sind an der Infotheke im Rathaus, in der Geschäftsstelle der Heimatfreunde sowie in der Einhorn-Apotheke erhältlich. Und sicherlich werden Interessenten auch erfahren, was sie schon immer über das Schützenfest wissen wollten aber niemals zu fragen wagten.

Eine Alternative: Auch wenn das Schützenfest alles andere als antiquiert ist, hat es doch schon ein eigenes Museum. Und das ist auch richtig so, denn schließlich können die Schützen auf eine Jahrhunderte alte Geschichte zurückblicken.

Im 2004 gegründeten Rheinischen Schützenmuseum werden die Anfänge der Bruderschafen und Gilden in der Frühen Neuzeit, die Entwicklung hin zum bürgerlichen Verein des 19. Jahrhunderts und die aktuellen Erscheinungsformen des Schützenwesens in der Gegenwart erforscht und sichtbar gemacht. Bestaunt werden können unter anderem Uniformen, Orden und Fahnen. Der Standort des Museums könnte nicht besser sein: Das historische Haus Rottels liegt nur wenige Meter vom Obertor, einem der Neusser Wahrzeichen, entfernt – und natürlich auch am Marschweg der Schützen.

Unter dem Motto „Schützen marschieren durch die Zeit" bietet das Museum in seiner Dauerausstellung einen Gang durch die Geschichte des Rheinischen Schützenwesens - von Mittelalter und Früher Neuzeit über das 19. Jahrhundert bis in die unmittelbare Gegenwart. Unter anderem sind folgende Bereiche zu sehen: „Das Neusser Regiment", „Kirmes und Fackelzug" sowie „Zugleben und Zuglokal". Das Rheinische Schützenmuseum ist jeweils mittwochs und sonntags von 11 bis 17 Uhr geöffnet. Im Rahmen von Führungen können darüber hinaus gehende Zeiten vereinbart werden. Der Eintritt ist frei. Mehr Informationen unter www.rheinisches-schuetzenmuseum.de.

Foto: kunstpunkte.de

AKTION „KUNSTPUNKTE"

Zum 19. Mal geben die Düsseldorfer Künstlerinnen und Künstler Einblick in ihre Arbeit. Sie öffneten bereits an diesem Wochenende des 22./23. August im Düsseldorfer Norden ihre Ateliers.

Die Besucherinnen und Besucher können dann wieder den zahlreichen Malern, Bildhauern, Fotografen, Videokünstlern und sonstigen Kunstschaffenden in ihrem Arbeitsumfeld über die Schulter schauen. Dies ist die Gelegenheit, fernab von Galerien und Museen, den direkten Kontakt zu Künstlern und ihren Werken zu finden.

Wie in jedem Jahr wird auch 2015 wieder ein Shuttle-Service zwischen den Ateliers angeboten. Die Ateliers sind samstags von 14 bis 20 Uhr und sonntags von 12 bis 18 Uhr geöffnet. Infos: http://www.kunstpunkte.de/lq/index.html

Erfolgreiches Ende einer langen Reise

Mitarbeiter der DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH finden im Büroneubau Platz für weiteres Wachstum

Als die Mitarbeiter der DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH im April endlich ihr neues Bürogebäude beziehen konnten, endete für sie eine lange Reise – die am Ende jedoch ganz schnell ging, wie Geschäftsführer Dirk Meyer berichtet.

Bereits 2005 stieß das Terminal in seinem Gebäude erstmals an die räumlichen Grenzen. Denn das Geschäft mit den Blechkisten florierte, die Umschlagszahlen wuchsen beständig.

Zunächst behalf sich das Team mit Umbauten. „Wir haben versucht, das Beste daraus zu machen", berichtet Meyer rückblickend. „Aber 2006 haben wir uns das erste Mal mit einem Architekten zusammen gesetzt um auch nach anderen Möglichkeiten zu suchen." Eine Alternative: ein bedarfsgerechter Neubau. In der Zwischenzeit nahmen die Logistiker erst einmal ein Angebot der Neuss Düsseldorfer Häfen dankbar an, an der Cuxhavener Straße Ausweichflächen für zwei Abteilungen anzumieten.

Stolz ist Geschäftsführer Dirk Meyer auf den Neubau der DCH im Düsseldorfer Hafen.

Die Wirtschaftskrise stoppte dann erst einmal alle Vorstellungen einer Investition. Doch die wider erwarteten starke Erholung sowie die Ausbaupläne an den Seehäfen machten es 2011 erforderlich, sich erneut über die Büromöglichkeiten Gedanken zu machen. Nach reiflicher Planung und Abwägung aller Möglichkeiten wurden die Verträge im Juli 2014 unterzeichnet, im September erfolgte der erste Spatenstich. „Und im April sind wir dann eingezogen", erläutert Meyer mit einem Lächeln. „Und finden es hier richtig gut."

NACHHALTIG

Der Neubau der DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH setzt gezielt auf Nachhaltigkeit: Geheizt beziehungsweise gekühlt wird per Geothermie. Ein anderes Beispiel für den Grundgedanken: Die Beleuchtung der angenehm hellen Räume erfolgt ausschließlich über modernste und vor allem stromsparende LED-Leuchten.

Weiträumig

Im Neubau der DCH stehen gegenüber dem Terminal drei Etagen mit 1470 Quadratmeter Bürofläche zur Verfügung, wobei davon 150 Quadratmeter noch nicht ausgebaute Reserveflächen sind. „Wir sind zuversichtlich was das Verkehrswachstum der nächsten Jahre angeht und sind vorbereitet", erläutert der Geschäftsführer Dirk Meyer den Grund. Auch die Büros sind so gestaltet, dass sie weitere Experten aufnehmen können. Zudem finden die Mitarbeiter Pausen- und großzügige Aufenthaltsräume. „Ihre Zufriedenheit liegt uns sehr am Herzen."

Weitsichtig

Um den mit dem Verkehrswachstum einher gehenden Personalbedarf zu decken bildet DCH bereits seit Jahren im Berufsbild Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistungen aus. „Unser Ziel ist es, nach Möglichkeit unsere Auszubildenden in ein Angestelltenverhältnis zu übernehmen", berichtet Geschäftsführer Dirk Meyer. Entsprechend konnte in den vergangenen Jahren die Zahl der Mitarbeiter kontinuierlich gesteigert werden.

Zuverlässiger Partner der Industrie

Intermodale Lösungen bis hin zur kompletten Gestaltung der Supply Chain

Das trimodale Terminal der DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH liegt im Süden der Stadt am Schnittpunkt der Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen der Region. Ideale Anbindungen an das Schienennetz und regelmäßige Schiffsverkehre in die Küstenmetropolen erlauben den termingenauen Transport auch großer Containermengen.

„Im Terminalverbund der neska-intermodal zählen alle namhaften Spediteure und Reedereien zu unseren Kunden, die uns als zuverlässigen Partner schätzen", erklärt Geschäftsführer Dirk Meyer. Und fährt weiter fort: „Für diese Branchen verbinden wir höchste Flexibilität und Dynamik mit umweltfreundlichen Logistikdienstleistungen – eine starke Kombination, die bei Verladern und deren Kunden zunehmend an Bedeutung gewinnt."

Die Mitarbeiter auf dem Düsseldorfer Terminal können unter anderem auf drei Containerbrücken zurück greifen.

Die 50 Mitarbeiter ermöglichen mit klugen intermodalen Lösungen den Kunden die Realisierung einer kompletten Supply Chain, die alle Anforderungen nach Wirtschaftlichkeit, Planungssicherheit und Umweltverträglichkeit erfüllt.

Dabei ist es von Vorteil, dass die beiden Gesellschafter DB Intermodal Services GmbH (51 Prozent) und CTS Container-Terminal GmbH, Rhein-See-Land-Service (49 Prozent) im trimodalen Containerverkehr optimal ausgerichtet sind. Meyer: „Die DCH überzeugt durch ihre Vorteile als Komplettanbieter im Containerverkehr. Unsere Gesellschaften verfügen über ein umfangreiches Portfolio mit zielgerichteten und marktorientierten Dienstleistungen."

Die Geschichte des Unternehmens begann bereits 1982 im Düsseldorfer Hafen mit der Gründung des Container-Depots DCD (Deutscher Container Dienst) als 100%-ige Tochter der Hapag Lloyd AG, Hamburg. Das wurde 1990 an die beiden heutigen Gesellschafter verkauft, DCH gegründet.

Heute verfügt das Terminal unter anderem über drei Containerbrücken mit maximal 50 t Tragkraft, drei Reachstacker bis 45 Tonnen und einen Containerstapler bis 20 Tonnen.

TEN-T Mittel für Projekte in Aussicht

Bundesverband freut sich, dass von der Regierung angemeldete Vorhaben berücksichtigt wurden

Die EU-Kommission hat Anfang Juli ihre Vorschläge für die Förderung von Projekten in den Transeuropäischen Transportkorridoren (TEN) veröffentlicht. Diese Verkehrsprojekte werden im Rahmen Connecting European Facility (CEF) gefördert. Bei der Prüfung sind deutsche Wasserstraßenprojekte positiv bewertet und zur Förderung vorgeschlagen worden.

Boris Kluge, Geschäftsführer des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen BÖB zufrieden: „Wir sind sehr froh, dass die von der Bundesregierung angemeldeten Wasserstraßenprojekte in diesem Förderaufruf berücksichtigt wurden. Die nächste Möglichkeit hierzu bestünde erst wieder im Jahr 2016. Die Bundesregierung bestätigt mit ihren Projektanmeldungen, dass sie dem Gütertransport auf der Wasserstraße eine hohe Priorität einräumt und die angemeldeten Projekte finanziell rechtzeitig umsetzen will. Sie bekennt sich damit eindeutig zu den Transeuropäischen Korridoren und ihren Zielen."

Auch Projekte in Binnenhäfen können auf Förderungen durch die EU-Kommission hoffen.

Alle angemeldeten Binnenwasserstraßenprojekte sind nach den vorliegenden Informationen durch die EU bestätigt worden. Darunter sind Projekte am Mittellandkanal und am Dortmund-Ems-Kanal, als auch an den ostdeutschen Wasserstraßen sowie an der Donau. Kluge: „Wir würdigen, dass das Bundesverkehrsministerium diese Projekte trotz der Kontroversen über die Kategorisierung von Wasserstraßen, auch bei aus ihrer Sicht nachrangigen Wasserstraßen, als wichtige Projekte angemeldet hat. Das sind starke Signale der Bundesregierung."

Bei der Förderung von Verkehrsinfrastruktur durch TEN-T kommen nur Wasserstraßenprojekte, Schienenverkehrsprojekte, als auch mit Telematik verbundene Straßenverkehrsprojekte, zum Zuge. Allgemeiner Straßenbau ist nicht förderfähig.

Boris Kluge freut besonders, „dass mit der Fortsetzung des UpperRhine-Projektes und einem Projekt im Kölner Hafen auch deutsche Binnenhäfen TEN-T-Mittel nutzen können. Die deutschen Binnenhäfen stehen zu der Idee der Transeuropäischen Korridore." Weitere Projekte aus deutschen Binnenhäfen sind für die nächsten Förderaufrufe in der Vorbereitung. Die Annahme der Vorschläge obliegt nun formal dem CEF-Committee.

Die vollständigen Listen der Projekte: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2015-06-29-cef/selection-decision-awp-2014.pdf und: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2015-06-29-cef/selection-decision-map-2014.pdf

Verband: Wohin steuert die Elbeschifffahrt?

Bundesverkehrsministerium stellt bisheriges Unterhaltungsziel an der Elbe in Frage, so der Vorwurf des BDB

Über 10 Jahre galt die zwischen Bundesverkehrs- und Bundesumweltministerium verabredete Absichtserklärung: „Für die Fahrrinne der Binnenelbe wird bei Niedrigwasser unterhalb von Dresden eine Fahrrinnentiefe von 1,60 Meter unter GIW* an 345 Tagen im Jahr angestrebt, oberhalb von Dresden soll die Fahrrinne 1,50 Meter* tief sein." Doch davon will das Bundesverkehrsministerium nun nach einer Pressemitteilung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) nichts mehr wissen – und stößt dem Binnenschifffahrts- und Hafengewerbe in dieser Region vor den Kopf. „Vorfestlegungen, insbesondere zu den zukünftigen Fahrrinnentiefen an der Elbe, sind kontraproduktiv", heißt es in einem Schreiben von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, an zwei Bundestagsabgeordnete, das dem BDB vorliegt.

Foto: BDB

Projektladung auf der Elbe: vier Kollis, je 6,3 Meter hoch

Ferlemann fegt, so der Verband, mit dieser Aussage vom Tisch, was bereits seit 2002 beschlossene Sache war und zuletzt noch im Jahr 2011 im gemeinsamen Eckpunktepapier des Bundesverkehrs- und des Bundesumweltministeriums für ein Gesamtkonzept Elbe als Unterhaltungsziel bestätigt wurde. Dieses Unterhaltungsziel stellt für das Schifffahrtsgewerbe eine absolute Mindestanforderung an die Fahrwasserverhältnisse an der Elbe dar: Über weniger als 1,60 Meter* Fahrrinnentiefe kann die Bundesregierung mit dem Binnenschifffahrtsgewerbe nicht ernsthaft diskutieren, so der BDB, denn selbst dies stellt einen äußerst schmerzhaften Kompromiss dar: Ursprünglich war zusätzlich zur Fahrrinnentiefe von 1,60 Meter* an der gesamten Elbe im Bundesverkehrswegeplan eine Fahrrinnentiefe von 2,50 Meter* an etwa der Hälfte des Jahres vorgesehen.

Inwiefern diese seit 13 Jahren ressortübergreifend gültige Verabredung nun eine „kontraproduktive Vorfestlegung" sein soll, erkläre der Staatssekretär nicht, so der Verband. Die bisherigen Erklärungen der Bundesregierung zu den Unterhaltungszielen an der Elbe werden damit jedoch zu Makulatur und stellen die Wirtschaftsverbände im Prozess für das Gesamtkonzept Elbe vor veränderte Tatsachen.

* Werte jeweils bezogen auf Gleichwertigen Wasserstand (GIW).

Rheinkorridor zukunftsgerichtet entwickeln

Länderkonferenz Rhein in Mannheim beleuchtete die besondere Bedeutung der transeuropäischen Achse

Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Rheinachse sind verlässlichere Rahmenbedingungen des Bundes zur Finanzierung und Planung der Verkehrsinfrastruktur erforderlich. Dazu gehören ausreichende finanzielle Mittel für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur, die Schaffung von Planungskapazitäten und die Sicherung von regionalen Ansprechpartnern im Zuge der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Diese Forderung erhoben die Verkehrsminister Winfried Hermann (Baden-Württemberg), Roger Lewentz (Rheinland-Pfalz) und Tarek Al-Wazir (Hessen) bei der diesjährigen „Länderkonferenz Rhein" in Mannheim. Der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Michael Groschek, der an der Veranstaltung nicht teilnehmen konnte, unterstrich die Forderung seiner drei Ministerkollegen. Er lud zur nächsten „Länderkonferenz Rhein" nach NRW ein.

Der Rhein ist eine der wichtigsten europäischen Verkehrsachsen.

Unter dem Motto „Verkehrsachse mit Zukunft" diskutierten ExpertenInnen aus der Hafen- und Logistikbranche im Mannheimer Konferenzzentrum Rosengarten vor Teilnehmern aus der Politik und Fachpublikum über die Bedeutung und Zukunft des Rheinkorridors für die Transport- und Logistikketten. Die Rheinanlieger-Länder haben angesichts des prognostizierten Anstiegs des Transportaufkommens ein großes Interesse an einer zukunftsorientierten Weiterentwicklung des Rheinkorridors. Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2015, der ganz oben auf der Agenda der Verkehrspolitik der aktuellen Legislaturperiode steht, werden auch für die Rheinachse die Verkehrsprojekte bis zum Jahr 2030 bestimmt.

Gemeinsam mit Bayern hatten sich die Rhein-Länder im Jahr 2013 auf die sogenannte „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. Angesichts des weiter steigenden Transportaufkommens müssen diese bei der Infrastrukturplanung des Bundes und der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans bevorzugt berücksichtigt werden, so die Rhein-Anrainerländer.

„Der Ausbau der Infrastruktur muss schneller vorankommen und deren Erhalt gesichert werden. Überlastete Straßennetze werden das weiter steigende Transportaufkommen im Güterverkehr zukünftig nicht mehr aufnehmen können", betonten die Vertreter der Anliegerländer. Zudem sei im Rheintal die Belastung durch den Bahnlärm bereits jetzt so hoch, dass auch die Schiene kaum noch Kapazitäten biete. Auf den Wasserstraßen gebe es hingegen noch freie Kapazitäten, die es mit intelligenten Konzepten zu nutzen gelte. Dies sei auch ökologisch der sinnvollste Weg, so der einhellige Tenor

Die Mannheimer Akte nicht antasten

Verkehrsminister geben Überlegungen zu einer Nutzerabgabe auf dem Rhein eine Absage

Unter den Besuchern der „Länderkonferenz Rhein" waren nicht nur Fachleute aus Deutschland sondern neben einer Delegation aus dem Seehafen Rotterdam auch weitere Gäste aus den Nachbarländern gekommen. „An alle, die an der Mannheimer Akte rütteln wollen kann ich nur sagen, Vorsicht", erklärte Verkehrsminister Winfried Hermann besonders in ihre Richtung. „Das wäre ganz schlecht."

Er beschrieb die Mannheimer Akte als ein wegweisendes Beispiel dafür, dass sich sehr früh Länder zusammen getan hätten, weil sie erkannten, dass die Rheinachse nicht nur ein ganz wichtiger Verkehrsweg sei, sondern eine der wichtigsten Verkehrsachsen Europas. „Um es deutlich zu machen, ich das halte für schlechte und kontrakonstruktive Idee", so Hermann in der anschleißenden Pressekonfrenz noch einmal deutlich. „Wir werden doch nicht nach fast 150 Jahren etwas ändern, was damals wegweisend geregelt wurde. Nämlich, dass man auf dem Rhein fahren kann ohne zu zahlen." Die Idee, Gebühren für die Nutzung zu erheben sei auf dem Rhein nicht machbar und karrikiere alle Bemühungen für eine Verkehrsverlagerung.

Foto: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur BW

Tarek Al-Wazir (v.l.n.r.), Winfried Hermann und Roger Lewentz.

Der Leiter der Unterabteilung Wasserstraße im Bundesverkehrsministerium, Hartmut Spickermann, prophezeite, dass sich zentrale und herausragende Position des Rheins in den kommenden Jahren noch weiter verstärken wird. Er erklärte, dass die Herausforderungen der Zukunft nur gemeinsam gelöst werden könnten. „Länder, Vertreter aus der Wirtschaft und natürlich das Bundesverkehrsministerium als Eigentümer der Wasserstraße." Der Rhein sei bereits heute ein existenzieller Standortfaktor, von dem mehrere Millionen Arbeitsplätze abhängen. „Es ist unsere gemeinsame Aufgabe dass das so bleiben wird und dass sich die Infrastruktur auf allen Ebenen besser gestaltet."

„Fortunas“ grünes Kleid entsteht

Zahlreiche Fachleute wirkten bei der Entstehung des optischen Konzeptes für das neue Kraftwerk im Hafen mit

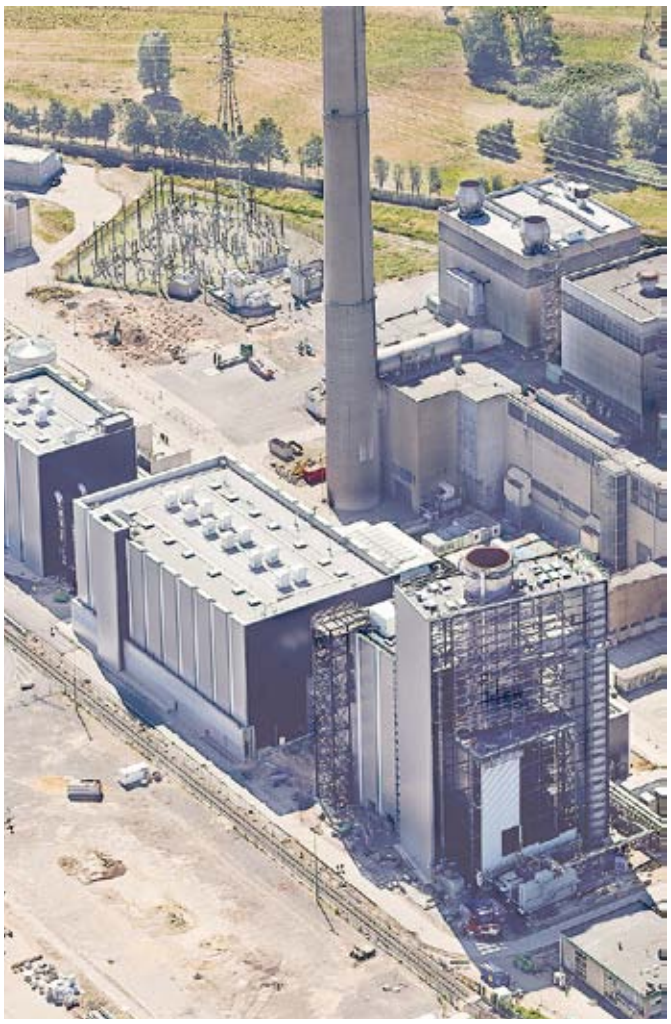


Foto: Stadtwerke Düsseldorf AG

Wenn über das neue Kraftwerk „Fortuna“ im Düsseldorfer Hafen berichtet wird, stehen meist die beeindruckenden, tatsächlich weltmeisterlichen technischen Daten im Vordergrund. Doch neben diesen „inneren Werten“, können sich auch die „äußeren Werte“ durchaus im weltweiten Vergleich sehen lassen. Das können insbesondere die Spaziergänger im Hafen und am Rhein beobachten, denn derzeit entsteht die faszinierende Außenarchitektur von Block „Fortuna“. Auch diese sichtbare Eigenschaft des Kraftwerkes ist das Ergebnis langer und harter Arbeit von zahlreichen Experten: Sie haben sich viele Gedanken gemacht, wie ein solcher technischer Meilenstein auch die entsprechende optische Würdigung erfahren kann.

Zu Beginn stand die Erkenntnis, das bahnbrechende Konzept von „Fortune“ auch optisch zu dokumentieren. Und das nicht nur, weil es sich um die größte Investition der Stadtwerke Düsseldorf handelt und diese einen Meilenstein bedeutet. Der Standort Lausward ist mit seiner Nähe zur City ebenso wie für das umliegende Hafengebiet stadtbildprägend. Gleichzeitig, so der Auftrag, sollte eine Gestaltung gefunden werden, die sich über die Landesgrenzen hinaus als Signet modernster Energiegewinnung im Rheinverlauf für den Standort Düsseldorf positioniert. Deshalb entschlossen sich die Verantwortlichen, einen Wettbewerb aus zu rufen. Und einige der besten und kreativsten Architekten nicht nur aus Deutschland, sondern ganz Europa antworteten. Mit mehrseitigen Skizzen, beeindruckenden Montagen und faszinierenden Modellen. Und das, obwohl während des zweistufigen Wettbewerbes wegen dem laufenden Angebotsverfahrens die tatsächlichen Maße des Komplexes noch gar nicht endgültig feststanden.

38 Entwürfe gingen der Expertenjury als erster Rücklauf zu. Aus denen wählten sie acht Arbeiten aus, die sich in einer zweiten Stufe intensiver mit der Ausgabenstellung auseinander setzen sollten und entsprechend weiterentwickelte Entwürfe abliefern wollten. Wieder übertrafen die Einsendungen alle Erwartungen. Am Ende entschied sich die Auswahlkommission eben nicht, sondern verlieh den ersten Rang sowohl an die Arbeiten von Grimshaw Architects, London, als auch an kadawittfeldarchitekten aus Aachen. Kriterien waren so unterschiedliche Konzepte wie Funktionalität und Nutzungsqualität sowie Nachhaltigkeit des Vorhabens, schwer zu fassendes wie Architektur und Gestaltungsqualität und selbst scheinbar Profanes wie das Einhalten der planungsrechtlichen Vorgaben.

Am Ende wurde es dann der Entwurf der Aachener Fachleute, der derzeit verwirklicht wird. Und das mit nur minimalen Änderungen beziehungsweise leichten Anpassungen die allein der technischen Funktionalität geschuldet sind. Ausschlaggebend war auch, dass die zurückhaltende Eleganz bei einer gleichzeitig anmutenden Bodenständigkeit gut zum traditionsreichen Dienstleistungsunternehmen Stadtwerke Düsseldorf passt.

Der Baufortschritt lässt sich auch unter http://www.swd-ag.de/ueber-uns/erzeugung/neues-gaskraftwerk.html verfolgen.

Auffällige Musterung verrät flinke Flieger

Die Glefleckte Heidelibelle ist „Libelle des Jahres 2015“ – schwindende Biotope bedrohen das Überleben

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und die Gesellschaft deutschsprachiger Odonatologen (GdO) haben die Gefleckte Heidelibelle (Sympetrum flaveolum) zur Libelle des Jahres 2015 gekürt. Während die Libellenart früher häufig war, ist sie heute nur noch selten zu entdecken. Dies liegt vor allem am Biotopschwund: Feuchtwiesen, Überschwemmungsflächen in Flussauen und Moortümpel, an denen sich die Libellenart von Mai bis Oktober bevorzugt aufhält, werden immer seltener. Daher steht die Gefleckte Heidelibelle mittlerweile bundesweit als gefährdete Art auf der Roten Liste. In Bayern, Baden-Württemberg, Thüringen, im Saarland und in Rheinland-Pfalz ist sie sogar „stark gefährdet“. In Norddeutschland kommt die Gefleckte Heidelibelle noch deutlich häufiger vor als im Süden.

Foto: bund.net - Günter J. Loos

Die schönen Teichbewohner sind sehr selten geworden.

Die Libelle des Jahres 2015 gehört zur Familie der Libellulidae, eine Gruppe der Großlibellen. Das auffälligste Unterscheidungsmerkmal zu anderen Arten der Gattung Heidelibellen sind die großen gelben Flecken an der Basis ihrer Flügel. Sie sind sowohl bei den orange-rot gefärbten Männchen als auch bei den beigegelben Weibchen sehr auffällig. Bis sich aus den Eiern die farbenprächtige Libelle mit einer Flügelspannweite von 50 bis 60 Millimetern entwickelt, dauert es knapp ein Jahr.

Die Gefleckte Heidelibelle besiedelt vor allem stehende Gewässer, in welchen viele Wasserpflanzen wachsen und der Wasserstand stark schwankt oder im Sommer sogar austrocknen.

„Eine Lebensader, die uns verbindet“

Antwerpener Hafen und seine Firmen luden nordrhein-westfälische Unternehmen zu einem Dialog ein

Ein Zeichen für die verbesserte Zusammenarbeit und gegenseitige Wertschätzung entlang der Logistikketten sind die regelmäßigen Besuche, die sich See- und Binnenhafen machen. Der Hafen Antwerpen war jetzt mit einer großen Delegation aus eigenen Mitarbeitern und von Hafenbehörden und –Firmen nach NRW gereist. Die Gäste konnten nicht nur zahlreiche interessante Gespräche führen sondern auch einen hervorragenden Eindruck über die wirtschaftliche Bedeutung der beiden Regionen gewinnen. Zudem wurden die Bemühungen vorgestellt, um die intermodalen Verbindungen kontinuierlich zu verbessern.

Foto: Port of Antwerp

Viele Freunde und Partner folgten der Einladung des Hafens Antwerpen.

„Der Rhein ist die Lebensader die uns verbindet“, begann dann auch Luc Arnouts, CCO Hafenbetrieb Antwerpen, seine Begrüßung. Und er bezeichnete die nordrhein-westfälischen Standorte als unverzichtbare Hinterlandhubs. Der Manager zeigte sich zuversichtlich, dass Antwerpen mit einem Rekordumschlag von beinahe 200 Mio. Tonnen 2014 und einem kräftigen Start in das Jahr 2015 (ein Plus von fast sechs Prozent) seine Position als bedeutender Gateway und zweitgrößter Hafen festigen könne, wenn der Trend weiter anhalte.

„Deutschland bleibt unserer wichtigster Handelspartner und NRW auf Platz 1 im Güteraustausch. Wir sind praktisch Nachbarn. Viele Industrieunternehmen und Firmen aus dieser Region nutzen Antwerpen für Vorprodukte oder exportieren ihre Produkte mit und über uns in die ganze Welt.“

Deswegen investiere der Hafen Antwerpen im Gegenzug auch in ein ehrgeiziges Ausbauprogramm, „denn die Freundschaft benötigt Investitionen und Infrastruktur.“ Und da setzen die Belgier gleichermaßen auf das Schiff und die Schiene, um die zu erwartenden Verkehrssteigerungen bewältigen zu können.

„Ohne die Seehäfen könnte unsere Industrie nicht mit dem Erfolg exportieren wie sie es derzeit tut“, stimmte Dr. Stefan Dietzfelbinger, Hauptgeschäftsführer Niederrheinische IHK Duisburg-Wesel-Kleve zu. „Und die Importe aus der ganzen Welt könnten nicht ohne Probleme eine der wirtschaftsstärksten Regionen erreichen.“

Andersherum wäre aber auch Antwerpen ohne die starke Industrie an Rhein und Ruhr nicht der bedeutende Hafen, der er heute sei. Denn auch ein so starker Standort wie Antwerpen sei auf eine funktionierende Infrastruktur angewiesen. „Und das bietet unsere Region in herausragender Weise.“

Schnelle Entscheidungen und Urteile

Niederrheinische IHK gründet auf Empfehlung der Schifferbörse ein Schiedsgericht für die Binnenschifffahrt

Im Rahmen einer Feierstunde in der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve wurde die offizielle Einrichtung des ersten Schiedsgerichts für die Binnenschifffahrt verkündet. Zuvor hatte der Börsenvorstand der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort e. V. eine Schiedsgerichtsordnung verabschiedet. Das Schiedsgericht der Schifferbörse erlaubt der Binnenschifffahrtsbranche, Streitigkeiten zu lösen, ohne die stark überlasteten öffentlichen Gerichte anrufen zu müssen.

Foto: Schifferbörse

Der Vorstand der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort und die 25 Schiedsrichter, in der Mitte Frank Wittig

„Das ist ein historischer Tag in der Geschichte der Schifferbörse“, sagte Frank Wittig, Vorsitzender der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort e.V., als er in der Niederrheinischen IHK vor 40 geladenen Gästen die offizielle Einrichtung des ersten Schiedsgerichts für die Binnenschifffahrt in Deutschland verkündete. Mithilfe des Schiedsgerichts können nun Streitigkeiten eigenständig und sehr viel schneller gelöst werden, ohne die oftmals stark überlasteten öffentliche Gerichte anrufen zu müssen. Verfahren, bei denen die Parteien nach einer Entscheidung die nächste Instanz anrufen können, um Entscheidungsprozesse hinauszuzögern, sind nicht vorgesehen. Das Schiedsgericht bietet abschließende Entscheidung. Das spart Zeit und Geld.

Verhandelt werden alle Fälle, die in einem Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt stehen. Die Abwicklung der Verfahren für die Schifferbörse wird die Niederrheinische IHK übernehmen.

Fachleute

Die Urteile des Schiedsgerichts für die Binnenschifffahrt werden von Fachleuten gefällt. Diese kommen aus allen Bereichen der Schifffahrt und können von den streitenden Parteien selbst benannt werden. Das erleichtert die Entscheidungsfindung und führt zu fachlich fundierten Urteilen. Das Schiedsgericht der Binnenschifffahrt leiste einen Beitrag um die Branche zu stärken. „Es besteht ein hohes Interesse, Streitigkeiten schnell, kostengünstig und kompetent beizulegen“, begründet Frank Wittig, Vorsitzender der Schifferbörse, die Initiative zur Einrichtung eines Schiedsgerichts.

Positive Bilanz erwartet

Rheinhafen Krefeld wird 2015 voraussichtlich im Plus schließen

Der Rheinhafen Krefeld brummt – und auch die Zukunftsaussichten sehen gut aus.

Die Bezirksvertretung Uerdingen interessiert sich nach den guten Nachrichten für die weitere Entwicklung im Krefelder Hafen. Am 1. September erhalten deshalb die beiden Geschäftsführer Sascha Odermatt und Elisabeth Lehnen die Gelegenheit, über aktuelle Entwicklungen und vor allem die weiteren Perspektiven des Unternehmens berichten.

Und die sehen gut aus: Aufgrund der aktuellen Ansiedlungen aber auch der überzeugenden Leistung der Hafenmannschaft wird das Unternehmen in diesen Jahr voraussichtlich schwarze Zahlen schreiben. Damit machen sich auch die erheblichen Investitionen der vergangenen Jahre in den Logistikstandort bezahlt.

Unterstützung erhalten die beiden Geschäftsführer auch von dem neuen Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Niederrhein, Jürgen Steinmetz. Dieser mahnte mehrfach in Interviews die Erweiterung des Hafens an, sprach von einer „Erfolgsgeschichte", die er auch jenseits der Stadtgrenzen zu Meerbusch weitergeschrieben wissen möchte. Als einen guten Grund für seine Einschätzung weist Steinmetz auf die in der Logistikbranche seit 2008 in Krefeld neu geschaffenen 900 Arbeitsplätze hin.

Ausbau der Südwerft

Ehemaliges Firmengelände bietet sich für Schiffsumschlag an

Noch sind die neuesten Ansiedlungsprojekte im Krefelder Hafen in der Entstehungsphase (die Hafenzeitung berichtete), da denken die beiden Geschäftsführer Sascha Odermatt und Elisabeth Lehnen bereits über weitere Möglichkeiten nach. Einen Ort haben sie bereits ausgemacht: Das derzeit brach liegende Südwerft, den älteren Bürgern vielleicht eher als Areal der ehemaligen Metallwerke Bender bekannt, bietet sich für neue verschiedenste Möglichkeiten und eine weitere Ausdehnung in südlicher Richtung an.

Voraussetzung ist allerdings ein Bebauungsplan, dessen Aufstellung die Kommunalpolitik beschließen müsste. Das jedoch könnte noch in diesem Jahr erfolgen, wie der Vorsitzende des Aufsichtsrates der Krefelder Hafen GmbH & Co KG der „Rheinischen Post" gegenüber in Aussicht stellte.

Ein erfolgreiches Verfahren und der anschließende Ausbau könnte direkt am Rhein das Laden und Löschen von Schiffen ermöglichen.

Ein großer Vorteil auch für bereits angesiedelte Unternehmen: Gleich gegenüber haben sich 2012 IMR Innovative Metall Recycling GmbH und 2015 Holz Brockmann angesiedelt. Die Geschäftsführung von IMR hat bereits erklärt, als Teil des weitreichenden Umweltschutzgedankens nach Möglichkeit den ökologisch sinnvollen Verkehrsträgern Bahn und Binnenschiff den Vorzug geben zu wollen. Der mit Lkw angelieferte Rohstoff wird nach der umfangreichen Aufbereitung auf dem Firmengelände an Kunden in ganz Europa und teilweise darüber hinaus versendet. Bislang – etwa in den Finland-Verkehren – ausschließlich mit der Bahn.

Kurzfristige Lösung finden

Steiger Uerdingen derzeit stillgelegt

Es war ein bedeutender Moment für Uerdingen, als 2013 nach rund 20-jähriger Pause erstmals mit der „Calypso" wieder ein Kreuzfahrtschiff vom Steiger ablegte. Etwa 100 Passagiere waren der Einladung der Ehrenamtlichen Initiative, einer Abteilung des Kaufmannsbundes, gefolgt. Dieser hatte aufgrund der besonderen Bedeutung des Steigers für die Stadt und die Bürger auch im Juni einen Vorstoß gestartet, ein großes Schild mit der Aufschrift „Uerdingen am Rhein – Stadt Krefeld" aufzustellen um anlegende Touristen ebenso wie vorbeifahrende Schiffer darüber aufzuklären, wo sie sich befinden.

Um so größer die Bestürzung, als Ende Juni Fachleute des Wasser- und Schiffahrtsamtes den Steigern still legten. Grund: Bei der routinemäßig anstehenden TÜV-Überprüfung der schwimmenden Anlegestelle wurden Mängel an der Vertäuung sowie der Dicke der Bleche des Schwimmkörpers festgestellt, wie Hafengeschäftsführer Sascha Odermatt erläutert. Beides muss nun repariert werden. „Das wollen wir auch, um jederzeit die Sicherheit unserer Gäste garantieren zu können."

Klingt einfach – ist es aber nicht. Die fälligen Arbeiten kosten – Zeit ebenso wie Geld. Und einen Terminplan für die Reperaturen, die Spezialisten erfordert, gibt es auch noch nicht.

Die Fachleute des Hafens arbeiten jedoch mit Hochdruck an kurzfristigen Lösungen. Fällt die Kostenschätzung günstig aus, könnte der Hafen selbst die Reparaturen veranlassen. Sprengen die Schätzungen jedoch den Rahmen, könnte es auch länger dauern, warnt der Vorsitzende des Aufsichtrates der Hefen Krefeld GmbH & Co KG und Uerdinger Bezirksvorsteher, Jürgen Hengst.

Still ruht derzeit der Steiger.

Bis dahin wurden zwangsläufig erst einmal alle An- und Abfahrten abgesagt. und das, obwohl der Steiger bis zum Saisonende Oktober komplett ausgebucht war. Auch für eine weitere Fahrt mit der „Calypso" in die Niederlande.

Eine mögliche Lösung hat die SPD bereits in die Diskussion geworfen: Sollten sich die Arbeiten länger hinziehen könne man überlegen, einen Steiger aus einem anderen Hafen anzumieten.

HGK eröffnet neues Umschlag-Terminal

Erheblicher Beitrag zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und Stärkung des Standortes

Im Norden von Köln ist ein neues Güterverkehrszentrum entstanden. Das KV-Terminal Köln-Nord, das die Häfen und Güterverkehr Köln AG mit Förderung durch die Bundesrepublik Deutschland errichtet hat, dient dem Umschlag von Containern, Wechselbrücken und Sattelaufliegern vom Lkw auf die Bahn und umgekehrt.

„Ich freue mich, dass wir mit dieser wichtigen Investition in die Verkehrsinfrastruktur künftig einen erheblichen Beitrag dazu leisten können, Güterverkehre auf die Schiene zu verlagern. Das entlastet die Straßen, hält die Region mobil und stärkt den Wirtschaftsstandort Köln", betont HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt.

Foto: HGK

Das neue KV-Terminal Köln-Nord der HGK ermöglicht die weitere Verlagerung von Verkehren.

Die nun eröffnete erste Baustufe umfasst fünf Gleise mit einer Nutzlänge von rund 300 Metern, vier Abstellspuren und einen Containerkran. Aktuell können hier rund 42.000 Ladeeinheiten (67.000 TEU Standardcontainer) pro Jahr umgeschlagen werden. Die zweite Baustufe, die bis Ende 2017 realisiert werden soll, sieht eine Verlängerung der Gleise auf 700 Meter und einen zweiten Kran vor. Die Kapazität wird dadurch auf 93.750 Ladeeinheiten (150.000 TEU) erhöht.

Die erste Baustufe wurde mit Bundesmitteln in Höhe von rund 17 Millionen Euro gefördert, insgesamt wurden hier ca. 22 Millionen Euro investiert.

Das Terminal Köln-Nord liegt verkehrsgünstig in der Nähe der Autobahn-Anschlussstelle Köln-Niehl (A1/A57) und ist Teil des Industrieparks Nord, der auf dem Gelände einer ehemaligen Raffinerie entsteht. Auf einer Fläche von 150.000 Quadratmetern kann die Anlage künftig je nach Bedarf bis zu einer Umschlagkapazität von 250.000 Ladeeinheiten pro Jahr (400.000 TEU) ausgebaut werden. „Das modulare Konzept ermöglicht es, die weiteren Ausbaustufen entsprechend der Verkehrsentwicklung zu realisieren", unterstreicht Leonhardt.

Als erster Kunde der HGK wickelt die CargoBeamer AG im Terminal Nord innovative Zugverkehre von Köln nach Melzo bei Mailand ab. Die dabei zum Einsatz kommende Technik ermöglicht erstmals den Transport nicht kranbarer vier Meter hoher Lkw-Sattelaufflieger im Alpentransit auf der Gotthard-Achse. Weitere Verbindungen zu Zielen in Deutschland, Italien, der Schweiz und BeNeLux sind in Planung.

In einer dritten Baustufe könnte die Anlage um einen dritten Containerkran erweitert werden. Die Umschlagkapazität steigt auf 137.500 LE (220.000 TEU) pro Jahr. Die vierte und fünfte Baustufe wären dann abhängig von der weiteren Marktentwicklung.

Erfolgreiches Jahr trotz mehr Wettbewerb

Mit dem Ergebnis von 4,6 Mio. Euro setzt die HGK ihre positive Entwicklung fort

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2014 zurück. „Das Unternehmen hat sich im zunehmenden Wettbewerb auf dem Logistikmarkt sehr gut behauptet. Diesen Erfolg verdanken wir vor allem unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, denen wir für ihren Einsatz herzlich danken möchten", betonen die HGK-Vorstände Horst Leonhardt und Wolfgang Birlin.

Unter dem Strich erzielte die HGK 2014 einen Gewinn von 4,6 Millionen Euro (nach 6,0 Millionen im Jahr 2013 und 1,9 Millionen im Jahr 2012). „Mit diesem guten Ergebnis konnten wir die positive Entwicklung der vergangenen Jahre fortsetzen", unterstreicht Vorstandssprecher Horst Leonhardt.

Foto: HGK

Der Fokus liegt auf den umweltfreundlichen Transporten.

Die HGK habe ihren Weg zur Logistik-Holding im Stadtwerke Köln Konzern im Jahr 2014 konsequent weiter beschritten und verfüge inzwischen über eine Reihe von Tochter- und Beteiligungsunternehmen, die ihren Fokus auf den umweltfreundlichen Transport mit Binnenschiff und Bahn legen. „Damit leistet die HGK einen nachhaltigen Beitrag, um die Bedeutung Kölns und der Region als Wirtschaftsstandort zu sichern", ergänzt Wolfgang Birlin, der seit dem 1. Mai 2015 Mitglied des HGK-Vorstands ist.

Zu den wichtigsten Beteiligungen der HGK zählen die RheinCargo GmbH & Co. KG, die HTAG Häfen und Transport AG und die Neska Schiffahrts- und Speditionskontor GmbH.

RheinCargo, das Gemeinschaftsunternehmen der HGK und der Neuss-Düsseldorfer Häfen, in dem seit 2012 die Geschäftsfelder Hafenlogistik, Immobilien und Schienengüterverkehr gebündelt sind, legte 2014 beim Eisenbahntransport gegen den deutschlandweiten Trend zu und steigerte den Containerumschlag um 2,3 Prozent. Die Kölner Häfen konnten mit einem wasserseitigen Umschlag von knapp 9,1 Millionen Tonnen ihr gutes Vorjahresergebnis halten.

Ein besonderes Ereignis im Geschäftsjahr 2014 war der Auszug der HGK-Verwaltung aus dem historischen Hafenamt im Rheinauhafen, dem Sitz der Kölner Hafenverwaltung seit 1898. Seit Mai 2014 befindet sich die Unternehmenszentrale der HGK in Köln-Braunsfeld.

Neue Geschäftsführer bei RheinCargo

Mit Wolfgang Birlin und Dr. Christian Kuhn übernehmen zwei ausgewiesene Logistik-Experten

Beim Logistikdienstleister RheinCargo übergeben die Gründungsgeschäftsführer Horst Leonhardt (HGK) und Rainer Schäfer (NDH) die Leitungsfunktion in neue, bewährte Hände. Zum 1. Juli hat die Gesellschafterversammlung Wolfgang Birlin (51) zum Geschäftsführer bestellt. Birlin ist Nachfolger von Leonhardt (60), der sein Amt zum 30. Juni 2015 niedergelegt hat. Vorbehaltlich der Entscheidung in der Gesellschafterversammlung wird im Oktober Dr. Christian Kuhn (50) die Verantwortung von Rainer Schäfer (60) übernehmen.

Der Stabwechsel von Leonhardt auf Birlin geht einher mit einer Mitte Juni erfolgten Neuordnung der Vorstandsbereiche in der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), welche gemeinsam mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen zu gleichen Teilen an dem Gemeinschaftsunternehmen RheinCargo beteiligt ist. Rainer Schäfer (60) wird sich künftig auf seine Tätigkeit als Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen und Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) konzentrieren.

Wolfgang Birlin (links) und Dr. Christian Kuhn übernehmen die Leitung der RheinCargo.

Der gebürtige Kölner Wolfgang Birlin ist im Rheinland aufgewachsen und hat seine Ausbildung zum Bankkaufmann in Köln absolviert. Nach dem Studium der Betriebswirtschaftslehre in Saarbrücken und verschiedenen beruflichen Stationen, unter anderem in Köln, Essen und München, war der Diplom-Kaufmann seit 2000 in Niedersachsen tätig. Dort gehörte er sechs Jahre lang dem Vorstand der Osthannoverschen Eisenbahnen AG in Celle an – zunächst als Finanzvorstand, dann als Sprecher des Vorstandes und schließlich als Vorstandsvorsitzender. Vor dem Wechsel zur HGK und RheinCargo war er Alleingeschäftsführer der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH in Zeven.

Mit Dr. Christian Kuhn gewinnt die RheinCargo einen Logistikexperten mit mehr als 20 Jahren Berufserfahrung in Führungspositionen großer Unternehmen, wie der Connex-Gruppe und der Deutschen Bahn AG, bei denen er als Geschäftsführer bzw. Vorstand tätig war. Dr. Christian Kuhn studierte Bauingenieurwesen an der Technischen Universität Hannover und schloss dort mit der Promotion ab. Danach konnte er in den Bereichen Bahn- und Logistikvertrieb, Produktion und Betrieb sowie Technik und Infrastruktur umfangreiche Berufserfahrung sammeln.

Neuer Gefahrgutbeauftragter in Neuss

Helmut Baur wacht seit Mai über die Sicherheit im Hafen – weitreichende Ausbildung und erfolgreiche Prüfung

Im Hafen werden nicht nur viele sondern manchmal auch gefährliche Güter umgeschlagen. Dass dabei alle Vorschriften und Gesetze eingehalten werden, darüber wacht seit Mai diesen Jahres Helmut Baur, Hafenmeister der RheinCargo in Neuss. Für seine neue Aufgabe legte er seine Prüfung zum Gefahrgutbeauftragten bei der IHK Mittlerer Niederrhein ab. Die Ausbildung bei der ma-co in Hamburg und die darauffolgende Prüfung umfasste die Verkehrsträger Binnen- und Seeschiff, Eisenbahn und Straße.

Die beste Grundlage, mit der er seit Frühsommer als Gefahrgutbeauftragter des RheinCargo im Hafen ein aufmerksames Auge auf alle Umschläge hat. Denn der Anteil der Gefahrgüter speziell im Containerbereich steigt stetig und stellt auch die RheinCargo vor neue Aufgaben. „Ein vor Ort existierender Gefahrgutbeauftragter mit ausreichender Sach- und Fachkunde für alle bestehenden Verkehrsträger verbessert die Qualität und Sicherheit im hafenseitigen Umschlag- und Transportgeschäft." erläutert Jan Sönke Eckel, Bereichsleiter der Häfen Nord.

Helmut Baur hat ein genaues Auge auf alle Abläufe im Hafen.

Die breite Aufgabenpalette umfasst nicht nur ständige Kontrollen und das sofortige Eingreifen, wenn es einmal zu einem Vorfall kommen sollte. Auch regelmäßige Treffen mit den Rettungskräften wie Feuerwehr und Technischen Hilfswerk gehört zu seinen Aufgaben. Das dabei gewonnene Vertrauen wird regelmäßig bei Übungen gefestigt. „Wichtig ist nicht nur, dass jeder weiß, was zu tun ist, sondern auch, was die anderen gerade machen. Und natürlich darauf vertrauen kann, dass jeder seinen Job macht", so Baur.

Eine weitere Aufgabe ist die Besichtigung von Anlagen und Werksteilen sowie die Beurteilung, ob diese allen Auflagen genügen. Dazu wird Baur oft von den Firmen angesprochen und um seine fachliche Meinung gefragt. Entsprechend wichtig ist die Beratung der Unternehmen mit dem Umgang von gefährlichen Gütern. „Wir haben alle nur ein Ziel: Den Hafen jederzeit so sicher wie möglich zu machen."

Alle Arbeitsergebnisse und eventuellen Unfallberichte muss Baur im übrigen auch schriftlich dokumentieren. Diese werden anschließend für fünf Jahre aufbewahrt. Zur Dokumentationspflicht gehört zusätzlich das Erstellen eines Jahresberichtes zu den Tätigkeiten des Betriebes in Bezug auf Gefahrgüter. Der Bericht gibt dann genaue Auskunft über die Art der gefährlichen Güter im Hafen aufgeschlüsselt nach Klassen und Gesamtmengen.

Hafenunternehmen erleben

Die Lange Nacht der Industrie geht in die fünfte Runde

Foto: M. Walter Rau Neusser Öl und Fett AG

Am 29. Oktober 2015 startet die LANGE NACHT DER INDUSTRIE bereits zum 5. Mal in der Region. Bürgerinnen und Bürger erhalten die Chance, Industrie zu erleben und hinter die Kulissen spannender Unternehmen 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.

Und auch in diesem Jahr beteiligen sich wieder zahlreiche Unternehmen aus den Häfen. Und da laufen die Vorbereitungen bereits auf Hochtouren. So auch bei der Walter Rau Neusser Öl und Fett AG, die schon zum zweiten Mal dabei sein wird. „Wir haben gerade mit den Planungen angefangen, das Team steht und nach dem erfolgreichen Aufschlag im letzten Jahr wissen wir auch in welche Bereiche wir gehen werden", berichtet Marketing-Managerin Svenja Pasch. Den das Konzept des erfolgreichen Erstlings hat sich bewährt.

Interessenten, die sich schnell genug eine der begehrten Karten sicher können, dürfen sich also auf interessante Einblicke in die Schaltzentrale, die Desodorierungsanlage sowie die Verpackung freuen. Und natürlich dürfen die Gäste in der Anwendungstechnik die leckeren Produkte verkosten. „Das praktische Erleben ist bei einer solchen langen Nacht das wichtigste, anfassen, ausprobieren, schmecken", schmunzelt Svenja Pasch.

Warum sich auch Walter Rau erneut beteiligt – im übrigen neben Unternehmen wie die Neuss Düsseldorfer Häfen, Pierburg, Thomy, Henkel, Fortin, Bayer, Cargill sowie die benachbarte Ölmühle C. Thywissen? „Es ist wichtig, dass die Menschen wissen, was hinter den Werkstoren passiert, was wir hier leisten. Und das gelingt uns nur, wenn wir Industrie erlebbar machen", meint Svenja Pasch.

Und nicht zuletzt nutzt Walter Rau den Abend auch, um interessierten zukünftige Bewerbern und Absolventen die Möglichkeit eines ersten praktischen Einblickes zu ermöglichen. „Da war ich sehr positiv überrascht, wie viele diese Möglichkeit im letzten Jahr tatsächlich genutzt haben", berichtet die Managerin.

Mehr Informationen und Anmeldung unter http://www.lndi.de/standorte/rhein-ruhr/region.html

Uneinheitliche Entwicklung

In Deutschland verjüngt sich die Tank-, schrumpft die Trocken-, wächst die Fahrgastschifffahrt

Zum 31. Dezember 2014 zählte die deutsche Binnenschiffsflotte – die Fracht- und Fahrgastschiffe, die im deutschen Binnenschiffsregister eingetragen sind – 4.573 Fahrzeuge. Das sind bei 65 Zugängen und 122 Abgängen in Summe 57 Einheiten weniger als noch im Vorjahr. Von einem einheitlichen Trend in der Branche kann aus Sicht des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) dennoch nicht die Rede sein.

Die Tankschifffahrt zählte im Jahr 2014 bei 14 Zugängen (davon sechs Neubauten) und 20 Abgängen in Summe 406 Einheiten (Motorschiffe, Schleppkähne, Schubleichter). Trotz des Rückgangs um sechs Einheiten verzeichnet die Statistik einen leichten Zuwachs bei der Tragfähigkeit (727.693 t; 2013: 725.049 t). Durch die Neubauten in den vergangenen Jahren sinkt das Alter der Tankschifffahrtsflotte seit 2007 kontinuierlich und lag bei den Tankmotorschiffen (362 Einheiten) zuletzt bei durchschnittlich 25,2 Jahren. Seit dem Jahr 2013 gibt es im deutschen Register mehr Tankschiffe in Doppelhüllenbauweise als solche mit Einhülle.

Foto: BDB

Das Tankmotorschiff Hedy Jaegers (Reederei Jaegers GmbH), das am 26. Juni 2015 getauft wurde.

Weniger erfreulich stellt sich die Lage in der Trockengüterschifffahrt dar. Hier ging der Rückgang der Güterschiffe (Motorschiffe, Schleppkähne, Leichter) von 1.709 auf 1.665 (44 Einheiten, davon 13 Zugänge, 57 Abgänge) zugleich mit einem Verlust der Tragfähigkeit um 48.603 Tonnen einher (2014: 1.92 Mio. t). Das Durchschnittsalter der Gütermotorschiffe stieg im vergangenen Jahr auf 61,8 Jahre. 10 Jahre zuvor hatte das Durchschnittsalter noch 53,5 Jahre betragen. Allerdings sagt das Baujahr eines Schiffes nichts über den Stand der Technik aufgrund permanent vorgenommener Investitionen aus, zum Beispiel in Motor, Antrieb und technische Systeme.

Erneut positiv war die Entwicklung der Fahrgastschifffahrt: Die sogenannte Weiße Flotte zählte im Jahr 2014 1.508 Einheiten (Fahrgastschiffe, Barkassen, Fähren), ein Zuwachs um drei Einheiten. 2014 waren insgesamt 943 Tagesausflugsschiffe auf den deutschen Wasserstraßen und Seen unterwegs. Der Wachstumstrend setzt sich hier damit das fünfte Jahr in Folge fort. Die Fahrgastkabinenschifffahrt präsentierte sich im Vergleich zum Jahr 2013 unverändert stark mit 61 Schiffen und 8.704 Betten.

Ferienspaß mit dem Neusser Bauverein

Spende an das Zeltlager „Spaß im Gras" fand bei den Zehn- bis 16-Jährigen sofort begeisterten Anklang

Neue Planschbecken haben bei der Sommerhitze in diesem Jahr bei den täglich rund 350 Zwölf- bis 16-Jährigen im Ferien-Zeltlager „Spaß im Gras" für Erfrischung gesorgt. Und ausgestattet mit den neuen Schwimmwesten konnten sich die Teilnehmer in der Erft zusätzlich abkühlen. Angeschafft wurden diese sowie zusätzlich auch Schlauchboote und Helme für Rafting-Touren mit Hilfe der großzügigen Spende des Neusser Bauvereins.

Den symbolischen Scheck in Höhe von 1000 Euro haben jetzt Vorstandsvorsitzender Frank Lubig, Vorstandsmitglied Dirk Reimann und Prokurist Peter Krupinski auf der Sportanlage in Grimlinghausen an den Leiter der Ferienfreizeit, Klaus Winkels, und dem SkM-Geschäftsführer Franz Eßer überreicht.

„Unsere langjährige Unterstützung des offenen Zeltlagers hat schon Tradition. Wir freuen uns, jedes Jahr die Ausrüstung von „Spaß im Gras" ergänzen zu können, damit das tolle Angebot weiterhin für die vielen teilnehmenden Mieterkinder attraktiv bleibt, die leider nicht in Urlaub fahren können", sagt Frank Lubig.

Während die Jugendlichen dann gleich die neue Ausrüstung ausprobierten, brachte der Bauverein-Vorstand ein entscheidendes Projekt voran: Auf der Aufsichtsratssitzung haben die Mitglieder einstimmig ihrer Vorlage zugestimmt, ein 10 Hektar großes Grundstück an der Nordkanalallee (ehemaliges St. Alexius Krankenhaus) zu erwerben.

„Mit dem Beschluss haben wir jetzt die Möglichkeit, in abschließende Kaufverhandlungen mit der Ordensgemeinschaft der Alexianerbrüder zu gehen", erläutert Lubig. Auf dem 10.000 Quadratmeter großen Grundstück soll bis zum Jahr 2020 ein neuer Stadtteil mit rund 500 Wohneinheiten für rund 1600 Neusser entstehen. „Es ist für uns das größte Projekt in der Firmengeschichte. Wir schaffen dort gemäß unserer Satzung Wohnraum für alle Neusser", sagt Lubig. Der Bauverein wird in das „St. Alexius"-Projekt rund 150 Millionen Euro investieren.

IKlaus Winkels (2.v.r.), Leiter der Ferienfreizeit, und SkM-Geschäftsführer Franz Eßer (l.) erhalten den symbolischen Scheck in Höhe von 1000 Euro vom Bauverein.

Nach der Schaffung von Bau- und Planrecht bis Anfang 2014 soll mit dem Baubeginn in der zweiten Jahreshälfte 2017 begonnen werden. Geplant ist die Fertigstellung der neuen Gebäude 2020.

Unterwegs im Dienste der Natur

Die Mitarbeiter der Düsseldorfer Wasserschutzpolizei setzt sich für den Umweltschutz ein

Auf der einen Seite der Rhein, auf der anderen der Medienhafen und vorne die Einfahrt zum Düsseldorfer Wirtschaftshafen. Dazu eine wunderbare Nähe zu einer der schönsten Flaniermeilen der Düsseldorfer: Die Lage der Wache gibt das Aufgabenspektrum der Düsseldorfer Wasserschutzpolizei wieder. Das ist für den Laien überraschend groß und vielfältig – und einer der Gründe, weswegen die Männer manchmal sagen dass sie hier ihren Dienst tun „dürfen".

Die erste Dienstgruppe beginnt pünktlich um 7Uhr an der Stromstraße ihren Dienst. Zunächst gehen die Männer die aktuelle Lage durch, besprechen, was anliegt. Dann legt das weiß-blaue Schiff von seinem Anleger unterhalb des Fernsehturmes ab. 40 Kilometer Rheinstrecke, zwischen Monheim-Baumberg und Wittlaer, sowie die Häfen Neuss und Düsseldorf werden durch das Boot „WSP 2" „bestreift", wie es in der Fachsprache heißt.

Umweltschutz hat im Düsseldorfer Hafen Tradition.

Immer wieder gehen sie an Binnenschiffen längsseits, sprechen mit der Besatzung, kontrollieren aber auch sorgfältig Schiff, Ladung und Mannschaft. Dabei haben die Männer ein besonderes Auge auf gefährliche Güter und Container. Denen gilt auch an Land die besondere Aufmerksamkeit der Beamten. Hier achten sie vor allem auf die Lager- und Umschlagseinrichtungen. Denn sie sind auch mit dem Streifenwagen unterwegs. Auf festem Grund kontrolliere sie daneben, dass sich Anlegestellen im ordentlichen Zustand befinden oder niemand auf dem Deich parkt und dort Schäden verursacht. Sie ermitteln zusammen mit der Hubschrauberstaffel bei Umweltdelikten. Die Wasserschutzpolizei ist heute zu recht stolz darauf, dass sie eine der ersten Behörden waren, die sich systematisch mit Umweltschutz beschäftigt haben.

Er liegt den Männern aber auch am Herzen: Auf dem Dach der Düsseldorfer Wache sind Photovoltaikzellen montiert. Die 50 Quadratmeter große Anlage liefert circa 4000 kw/h Strom jährlich. Auch das Einsatzschiff „WSP 2" trägt auf dem Dach Photovoltaik-Zellen. Ausreichend, um während Liegezeiten Computer und andere elektrische Geräte zu versorgen.

Uferpark bestens angenommen

Spielplätze und Sportmöglichkeiten bieten Abwechslung und Erholung

Schon seit der Planung für das neue Pierburg-Werk Niederrhein waren sie im Gespräch: Eine neue Fußgänger-Brücke über den Neusser Hafen sollte entstehen, um den Zugang zur Hafenmole 1 und zum dort ebenfalls geplanten Uferpark für die Neusser zu verkürzen. Und die vergangenen Wochen haben gezeigt: Beide werden hervorragend angenommen. Die Bürger nutzen den 850 Meter langen Grünbereich in den Mittagspausen, um etwas Ruhe und Entspannung zu finden oder ihr mitgebrachtes Mittagessen zu genießen während etliche Mitarbeiter der Hafenfirmen sich bei einem schnellen Basketballspiel entspannen. Und auch am Wochenende kommen gerne Familien, um dann vor allem die attraktiven Spielplätze zu nutzen.

Ein positiver Effekt für die Mitarbeiter von Pierburg, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit kommen, war dabei, dass sich der Zugang zum Werk erheblich verkürzt. Jetzt wurden die Brücke und der Uferpark offiziell durch die Stadt Neuss eröffnet. In der Tat spart man mit der neuen Brücke so einiges an Zeit, wenn man aus Richtung der Neusser City ins Werk Niederrhein gelangen will, freut sich Pierburg-Sprecher Volke Heyer. Vom Hauptbahnhof sind es gerade einmal wenige Minuten zu Fuß bis auf die Hafenmole. Der Park lädt dabei nicht nur zum Flanieren entlang des Hafens ein sondern bietet auch Spielplätze und Sportmöglichkeiten und schafft mit seinem Wassersportzentrum Neusser Ruderern und Kanuten eine neue Heimat.

Zu der feierlichen Eröffnung hatten Stadt und Stadthafen Neuss GmbH hatten alle Neusserinnen und Neusser zu einem ersten Spaziergang durch die neue Parkanlage eingeladen. Bürgermeister

Herbert Napp machte bei der Eröffnung deutlich, dass mit dem Brückenschlag und der neuen Parkfläche ein wesentlicher Schritt zur Realisierung der Planungsmaxime „Die Stadt muss wieder ans Wasser" erreicht sei.

Entsprechend präsentierte sich während des Eröffnungsfestes auch das Unternehmen Pierburg mit weiteren Anliegern auf der Hafenmole mit einem eigenen Pagodenzelt, in dem sich das Unternehmen vorstellte.

Ausbildungsleiter Rolf Kemper erläuterte zusammen mit Auszubildenden des Werkes die Möglichkeiten, wie man als junger Mensch bei Pierburg seinen beruflichen Einstieg planen kann. Ergänzt wurde dieser Auftritt durch einen Zuckerwattestand für die Jungen und Junggebliebenen, natürlich absolut im Corporate Designe mit blauer Zuckerwatte.

Mit Hochdruck hatten zuvor alle Beteiligten in den Wochen und Monaten vor der Eröffnung daran gearbeitet, den Termin einzuhalten. Nach den Plänen des Landschaftsarchitekten Wolfgang R. Mueller (Mueller + Partner Landschaftsarchitekten) ist ein Freizeitareal entstanden, in dem sich Grünflächen mit bunt bepflanzten Beeten, Spielplätzen und Sportmöglichkeiten abwechseln. 1200 Meter gepflasterte Wegefläche in einem teilweise verzweigten Wegenetz sind angelegt worden. Die Mitarbeiter der Gartenbaufirma Leonhards haben noch bis kurz vor der Eröffnung die letzten Stauden und Gehölze gepflanzt. Parallel zur Wasserfläche des Hafenbeckens markiert eine Reihe von über 60 Linden den Verlauf der langgestreckten Parkanlage, die über drei Eingänge zugänglich ist.

Ernannt

Michael Lütjann (46) hat am 1. August dieses Jahres seine neue Position als Chief Information Officer (CIO) bei IMPERIAL Logistics International angetreten. Er berichtet direkt an Carsten Taucke, den CEO von IMPERIAL Logistics International.

Die operative Leitung der Abteilung IT bleibt in den Händen von Sven Vogel, der wiederum an Lütjann berichtet.

Gesucht

Railport Antwerpen sucht einen unabhängigen Operator, der ab 2016 für den Einzelwagenverkehr im Hafen Verteilungs-, Zustell- und Rangierdienstleistungen organisiert. Auf diese Weise will Railport ein flexibleres Verkehrsmodel schaffen. Lokale Dienstleister und Industrieunternehmen sollen so mehr Verantwortung übernehmen können.

Konferenz

VIA BREMEN
PORTS • LOGISTICS
FOR YOUR BENEFIT

Am 23. und 24. September 2015 findet in Bremen die 8. Shortsea-Euro Conference statt; Informationen und Anmeldung: www.navigateevents.com/events/8th-shortsea-euro/book-now.html

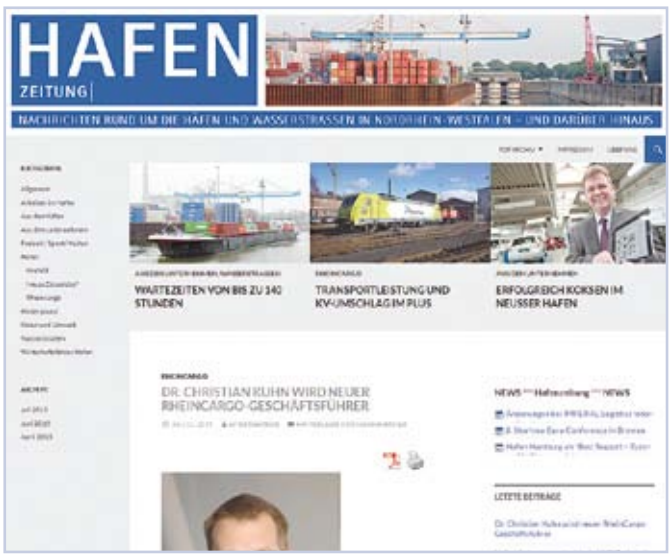
NOCH MEHR UND ONLINE

Die Hafenzeitung gibt es jetzt auch online im Internet sowie auf Facebook. Unter www.hafenzeitung.de warten regelmäßig längere Versionen aktueller Artikel, weiterführende Informationen zu der Printausgabe und aktuelle Nachrichten rund um die Häfen und das System Wasserstraße.

Außerdem finden Sie hier auch alle bisher erschienenen Ausgaben der Hafenzeitung als PDF. Und natürlich können Sie auch die Redaktion kontaktieren.

Auf dem Facebook-Auftritt verlinkt die Redaktion vor allem Artikel nationaler und internationaler Medien.

Es lohnt sich also, regelmäßig in beiden Angeboten vorbei zu schauen um immer informiert zu sein.



Impressum

Herausgeber: Rainer Schäfer (verantwortlich)
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG
Hammer Landstr. 3 ■ 41 460 Neuss
Telefon: (02131) 5323-0
Fax: (02131) 5323-105
info@nd-haefen.de
Redaktion und Verlag:
HAFENZEITUNG, A. Fröning
Antoniusstr. 18 ■ 45 470 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