Neuss Düsseldorfer
# HAFEN
ZEITUNG | MAI 2016

**William Shakespeare**
**wird anlässlich seines 400. Todestages gefeiert**
**Seite 5**

Foto: Wikipedia

Ticker: NRW stellt Hafenkonzept zur Diskussion +++ Buch beleuchtet die Treidelschifffahrt +++ Reachstacker für Contargo +++
Seit 150 Jahren Licht für Düsseldorf +++ Ausgezeichnete Architektur im Neusser Hafen +++ Die Kiste die Geschichte schrieb +++

# Talsohle beim Container erreicht

Seehäfen melden erwartungsgemäße Umsatzentwicklungen im ersten Quartal

Foto: HHLA/Thies Raetzke

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) startete erwartungsgemäß in das Geschäftsjahr 2016. Während der Containertransport um gut 2 Prozent auf 341 Tsd. Standardcontainer (TEU) zunahm, ging der Containerumschlag um knapp 8 Prozent auf 1,6 Mio. TEU zurück. Das sind aber 5,1 Prozent mehr als im vierten Quartal 2015. Die Talsohle des Mengenrückgangs, so das Unternehmen, sollte damit erreicht sein.

Mit knapp 285 Mio. Euro lagen die Umsatzerlöse um gut 4 Prozent unter dem Vorjahreswert, das Betriebsergebnis (EBIT) um knapp 5 Prozent. Das Ergebnis nach Steuern und nach Anteilen anderer Gesellschafter legte um knapp 45 Prozent auf gut 18 Mio. Euro zu.

Im Rotterdamer Hafen wurden im ersten Quartal ungefähr genauso viele Güter umgeschlagen wie im Vergleichszeitraum des letzten Jahres. Dem Wachstum – vor allem beim Rohöl und Ölprodukten – stand ein fast gleicher Rückgang beim Umschlag von Trockenmassengut und Containern gegenüber. Letzterer Umschlag sank um 3,9 Prozent auf 3,0 Mio. TEU.

Der Containerverkehr im Hafen Antwerpen legte im Gegensatz im ersten Quartal um 4,6 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu, was den Trend fortsetzte, der dem Hafen 2015 ein Rekordergebnis beschert hatte. Insgesamt schlug der Hafen 53,3 Mio. Tonnen in den ersten drei Monaten um, was ein Zuwachs von 3,9 Prozent bedeutet.

## Krefeld

Krefelds Oberbürgermeister Frank Meyer hat das Unternehmen Siebert & Möller im Hafen besucht und sich vor Ort über die Entwicklung am Standort informiert.

## jasdkasd

Foto: Port of Rotterdam

René van der Plas wird am 1. Juni 2016 Direktor von Port of Rotterdam International (PORint); diese Abteilung ist für die Auslandsaktivitäten des Hafenbetriebs Rotterdam zuständig.

# Schwerstgewicht auf Weltreise

Zwei jeweils 445 Tonnen schwere Gasturbinen hat Siemens im Berliner Westhafen auf ein Reedereischiff von IMPERIAL Logistics International verladen.

Die „Niedersachsen 8" gehört zur Flotte der mehrheitlich im Besitz von IMPERIAL stehenden Niedersächsischen Verfrachtungsgesellschaft (NVG). Knapp eine Woche später erreichten die Turbinen Rotterdam. Von dort aus reisten sie auf dem Schwergutschiff „Wiebke" über das Mittelmeer und den Suezkanal zum Zielhafen Adabiya am Roten Meer.

Bei dem Transport handelt es sich um eine Premiere. Noch nie hat ein Binnenschiff zwei Turbinen dieser Gewichtsklasse zugleich aufgenommen. Möglich war dies nur, weil die NVG zwei Reedereischiffe umfangreich instandgesetzt hat.

Foto: Imperial

## GEFAHR

Auch im Mai können die Nächte noch empfindlich kalt werden. Die Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG weisen darauf hin, dass in den Häfen Neuss und Düsseldorf wegen der weitläufigen Hafengebiete, der Winterdienst (Straßen, Wege, Kaimauern, Landgänge, Böschungs- und Kaimauertreppen) nicht umfassend durchgeführt werden kann. Für Schäden, die entstehen, übernehmen die NDH keine Haftung.

# Unter dem Strich zählt

Die Kosten entscheiden den Weg der Ware

Auch wenn die Zeichen gut stehen, Politik, Verwaltung und Gesellschaft, auch angesichts der täglichen Staus, die Verkehrsverlagerung fordern und jetzt auch unterstützen wollen, so bin ich nur verhalten optimistisch.
Ein Beispiel ist mir die Automatisierung in den Seehäfen. Solange es günstige menschliche Arbeitskraft gibt und die Investitionen so hoch sind, tun sich die Unternehmen und Häfen schwer, modernste Technologien einzusetzen. Und die Möglichkeiten und Entwicklungen sind unglaublich. Aber neben einem manchmal auch gesunden Misstrauen in neue Entwicklungen wiegt eines noch viel schwerer: Am Ende der Tage entscheidet nicht der gute Willen oder die beste Absicht, sondern das Portemonnaie des Kunden. Auch weil er bei aller guten Absicht teilweise immer noch nicht um alle Möglichkeiten der Logistik weiß. ULRICH GROSS

# Jetzt auch handeln

Rahmenbedingungen konsequent nutzen

Derzeit liegen das NRW Hafenkonzept und der Bundesverkehrswegeplan auf dem Tisch. Den Worten scheinen jetzt Taten, und noch wichtiger Geld, zu folgen.
Da ist es wenig hilfreich, wenn einzelne die weitere Entwicklung der Verkehre in Frage stellen und damit auch den Ausbau der Infrastruktur. Wenn sich die Seehäfen – mit erheblich größeren Investitionen als wir im übrigen – auf mögliche Zuwächse einstellen, wäre es unverantwortlich, nicht ebenfalls zu reagieren.
Noch sind Reserven vorhanden. Und das ist nicht nur gut, sondern auch erforderlich. Infrastruktur benötigt von der Planung bis zur Fertigstellung Jahre, wenn nicht Jahrzehnte. Heute die Hände in den Schoß zu legen bedeutet, Engpässe in fünf oder zehn Jahren in Kauf zu nehmen. Mit erheblichen Auswirkungen auf die tausenden Arbeitsplätze, von denen wir uns in anderem Kontext gerne rühmen, dass sie direkt oder indirekt von den Häfen abhängig sind. RAINER SCHÄFER

# Parteiübergreifend positiv

Bundespolitik diskutierte über Verkehrsinfrastrukturgesellschaft

Foto: berlin-event-foto.de

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLV) unterstützen nachdrücklich die Idee einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft. Auf ihrem gemeinsamen Parlamentarischen Abend in Berlin riefen beide Präsidenten, Rainer Schäfer und Mathias Krage, Bund und Länder auf, sich im Interesse einer nachhaltigen Infrastrukturfinanzierung an einen Tisch zu setzen und eine gemeinsame Lösung zu finden. Die deutsche Wirtschaft brauche dringend Klarheit, wie die Verkehrswege nachhaltig finanziert und fit für die Zukunft gemacht werden sollen. Beide Verbände sorgen sich um den Zustand der Verkehrsinfrastruktur.
Anders als der von der Länderverkehrsministerkonferenz beschlossene Bericht der Bodewig-II-Kommission bewerteten die Teilnehmer auf dem Podium die Chancen für eine bundeseigene Infrastrukturgesellschaft parteiübergreifend positiv. CDU-Haushaltspolitiker Eckhardt Rehberg sagte zu dem ablehnenden Votum, die Länder machten es sich zu einfach.
Die SPD-Verkehrspolitikerin Kirsten Lühmann betonte, entscheidend sei, die Verantwortung über die Finanzierung und Ausführung wieder in eine Hand zu bringen. Einer Privatisierung der Gesellschaft erteilte sie eine klare Absage. Auch die haushaltspolitische Sprecherin von Bündnis 90/Die Grünen, Anja Hajduk, sprach sich deutlich gegen eine Privatisierung aus. Die Grünen seien einer Infrastrukturgesellschaft gegenüber nicht abgeneigt. Zugleich warb Hajduk für einen Kompromiss mit den Ländern. Auf deren Kompetenz in der Landesverwaltung sei der Bund angewiesen. Nur die DIE LINKE. lehnt die Gründung einer solchen Gesellschaft strikt ab. Der Obmann der Linksfraktion im Verkehrsausschuss, Herbert Behrens, plädierte dafür, bestehende Strukturen in den Ländern nicht zu zerstören.

## Einschätzung

Foto: DSLV

Mathias Krage, Präsident Deutscher Speditions- und Logistikverband

# Die PS in die Straße bringen

Infrastruktur fit für die Zukunft machen

Handel und Verkehr verbinden die Märkte für Rohstoffe und Waren und sichern so Wachstum und Wohlstand in Deutschland. Damit dieses System auch in Zukunft funktioniert, bedarf es leistungsfähiger und vor allem auskömmlich finanzierter Verkehrswege. Ein Blick in den Verkehrsetat im Bundeshaushalt 2015 und in den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 zeigt: Das Bewusstsein für eine nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ist in der Politik mittlerweile fest verankert. Die vom Bund jetzt bereit gestellten Mittel, können aber nur dann ihre Wirkung entfalten, wenn sie auch tatsächlich verbaut werden.
Und genau an diesem Punkt kommt die Bundesfernstraßengesellschaft ins Spiel. Durch eine zentrale Priorisierung der Infrastrukturvorhaben könnte sie mehr erreichen als die 16 Auftragsverwaltungen in den Bundesländern. Zwar müssten die Länder an dem Prozess zur Schaffung neuer Strukturen beteiligt werden, aber der Versuch, eine solche Infrastrukturgesellschaft zu gründen, sollte meines Erachtens unbedingt unternommen werden. Wir müssen jetzt endlich unsere PS nicht nur auf, sondern auch in die Straßen bekommen.

## FLEXIBILITÄT

Der BÖB bleibt bei seiner Kritik an der Einteilung der Häfen im Landesentwicklungsplan NRW. „Die Zweiteilung in landesbedeutsame und regional bedeutsame halten wir für nicht notwendig und den damit zu befürchtenden Rückzug aus der Fläche für falsch. Damit alle Binnenhäfen ihr Entwicklungspotential nutzen können, wäre eine flexiblere Regelung mit regelmäßigem Monitoring zielführender", so BÖB-Präsident Schäfer.

# Notwendige Schnittstellen

### Das Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes soll NRWs Spitzenposition sichern und weiter ausbauen

Die nordrhein-westfälische Landesregierung hat ihr neues Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept präsentiert. Vor 250 Fachleuten in den Düsseldorfer Rheinterrassen erklärte Verkehrsminister Michael Groschek: „Mit dem neuen Konzept schaffen wir den Rahmen für die Hafen- und Logistikpolitik der Landesregierung der nächsten Jahre. NRW soll seine Spitzenposition als eine der bedeutendsten Binnenschifffahrts- und Logistikregionen in Europa nicht nur halten, wir wollen diese Position ausbauen und auf Dauer sichern."

Über 720 Kilometer schiffbare Wasserstraßen auf Rhein und Kanälen und in 118 Häfen werden in NRW mehr als 120 Millionen Tonnen Güter und über eine Million Standardcontainer transportiert und umgeschlagen. Zur Hafenvielfalt gehören nicht nur Europas größter Binnenhafen in Duisburg und der größte europäische Kanalhafen in Dortmund, sondern auch die vielen Häfen, die Rückgrat der regionalen Wirtschaft sind. Die Häfen und die Unternehmen der Logistikbranche sind Wachstumsmotoren für Wirtschaft und Arbeitsmarkt.

Allein die rund 28.000 Unternehmen der Logistikbranche mit 317.000 Beschäftigten erwirtschaften einen Jahresumsatz von 70 Milliarden Euro pro Jahr. Aber die Logistikbranche bietet noch Potenzial für weitere tausende Arbeitsplätze, so Groschek: „Diese Potenziale wollen wir bestmöglich erschließen, indem wir die Themen ‚Flächen für Logistik', ‚Image der Branche' und ‚Fachkräftegewinnung' beackern."

Um die auch in Zukunft wachsenden Güterströme bewältigen zu können, sei eine vorausschauende Flächenpolitik notwendig. Der zusätzliche Flächenbedarf der Häfen bis zum Jahr 2030 wird auf rund 255 Hektar geschätzt. Mit der Benennung der landesbedeutsamen Häfen im Landesentwicklungsplan sichere das Land die Standortpotenziale für Umschlag und Logistik vor dem Heranrücken von Wohn- und Gewerbebebauung sowie zusätzliche Flächen für hafenaffine Nutzungen.

Zudem wurden in einer landesweiten Untersuchung 380 grundsätzlich geeignete Logistik-Standorte – insbesondere außerhalb der Häfen – mit einer Gesamtfläche von 10.500 Hektar untersucht. Für eine Nutzung als strukturbildende Logistikstandorte eignen sich mehr als 30 Areale von kleineren Ergänzungsstandorten unter fünf Hektar Größe bis zu Standorten mit mehr als 15 Hektar.

Das Land wolle laut dem Minister nicht bloßes Transitland für Güter sein, sondern den Anteil an der Wertschöpfungskette erhalten und ausbauen. Zur Entlastung der Straßen sollen deshalb Bahn und Binnenschiff stärker in Transportketten einbezogen werden. Für die Stärkung der Häfen als trimodale Logistikknoten müsse ihre Anbindung über Schiene, Straße und Wasserstraße weiter verbessert werden.

Der Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 im Bereich Wasserstraßen, so Groschek weiter, trägt den Erfordernissen – zumindest teilweise – Rechnung: So will der Bund über eine Milliarde Euro in nordrhein-westfälische Wasserstraßeninfrastruktur investieren, sowohl in den Ausbau des Kanalnetzes als auch des Rheins. NRW will sich jedoch für eine weitergehende Verbesserung der wirtschaftlichen Befahrbarkeit des Rheins bei Niedrigwasser und die Anhebung von Brücken im Kanalnetz, die derzeit noch einen durchgängigen zweilagigen Containerverkehr verhindern, einsetzen.

Die Häfen in Nordrhein-Westfalen begrüßen das Hafenkonzept NRW. Rainer Schäfer, Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), betonte, dass NRW als das bevölkerungsreichste Bundesland und eine Kernzone der industriellen Produktion in Deutschland einen hohen Bedarf an logistischen Dienstleistungen habe. „Die Binnenhäfen sind die notwendigen trimodalen Schnittstellen für Umschlag und Transport, aber auch Standort für Produktion und Logistik."

Um die Leistungsfähigkeit dieses Systems langfristig zu erhalten, reiche es nicht, selektiv einzelne Infrastrukturen oder Verkehrsträger zu optimieren. Wasserstraßen, Schienenwege und Straßen müssten gemeinsam betrachtet werden, damit der Industriestandort NRW zukunftsfähig bleibt.

Besonders für NRW habe der Seehafen-Hinterlandverkehr erhebliche Relevanz. Alle Verkehrsträger weisen hier bis 2025 zweistellige Wachstumsraten auf. Eine Entwicklung, so Schäfer, die uns überrollen wird, wenn wir es nicht schaffen zukünftige Mehrmengen über Schiff und Bahn abzuwickeln, statt nur über die schon überlasteten Straßen. „Binnenhäfen müssen auch in Zukunft ihre Flächen für Industrie, Güterumschlag und Logistik weiterentwickeln können", so Schäfer bei der Vorstellung des Konzeptes. Der BÖB weist in diesem Zusammenhang auf die seit Jahren bekannten Nutzungskonflikte durch städtebauliche Entwicklungen an und in den Häfen hin.

Auch aus der Festlegung von Überschwemmungsgebieten, Umwelt- und Denkmalauflagen resultieren weitere Restriktionen bei der Hafenentwicklung.

# Geschichte der Logistik anschaulich gemacht

Ulrike Stursberg vom SchifffahrtMuseum schildert Bedeutung, Auswirkungen und das Ende der Treidelschifffahrt

Hin und wieder findet man sie noch entlang der Flüsse und Wasserstraßen. Sie tragen so malerische Namen wie Leinpfad, Pferde- oder Schifferweg. Es sind ehemalige Treidelpfade, die Zeugnisse einer untergegangenen, äußerst ökologischen Motorisierung der Flussschifffahrt. Denn über Jahrhunderte wurden flussaufwärts reisende Schiffe im wahrsten Sinne des Wortes mit der Hilfe von Pferdestärken bewegt. Noch heute sind einige dieser Treidelpfade als bäuerliche Wirtschaftswege in Gebrauch oder erfuhren eine Umnutzung zu Ausflugs- und Wanderwegen. Ulrike Stursberg, Mitarbeiterin des Düsseldorfer SchifffahrtMuseum im Schlossturm, hat sich mit ihnen beschäftigt und so viel Wissenswertes und Interessantes herausgefunden, dass sie sogar ein Buch geschrieben hat.

In „Innovation auf dem Rhein: Das Ende der Treidelschifffahrt" zeichnet sie den Wandel von der Treidelschifffahrt zur dampfmaschinenbetriebenen Motorisierung der Rheinschiffe nach, der eine ganze Wirtschaftssparte und damit auch alle Menschen entlang der Flüsse drastisch veränderte. Was uns heute alltäglich anmutet, wurde von den Zeitgenossen teils als bedrohliche technische Revolution wahrgenommen. Dass bei der Ablehnung, beziehungsweise Befürwortung der neuen Fortbewegungsmöglichkeit wirtschaftliche Motive eine große Rolle spielten, ist selbstverständlich - hingen doch zahlreiche Einnahmequellen der am und vom Fluss lebenden Bevölkerung direkt oder indirekt von der Treidelschifffahrt ab.

*Ulrike Stursberg lässt im SchifffahrtMuseum die spannende Geschichte lebendig werden.*

Dabei begann das Buch, so berichtet die Wissenschaftlerin, als Magisterarbeit, die dann vom SchifffahrtMuseum und Düsseldorfer Geschichtsverein gemeinsam als Buch heraus gegeben wurde. „Ich habe meine Arbeit bei Professor Wessel geschrieben, der langjährige Vorsitzende des Vereins und erklärte Freund des Museums", berichtet Stursberg. Er habe eine Veröffentlichung vorgeschlagen, weil ihm der Inhalt gut gefallen habe, aber auch das Thema bislang kaum oder gar nicht beachtet wurde – jetzt einmal einige romantisierende Berichte und Werke ausgenommen.

Aber das mache, so berichtet die Wissenschaftlerin, eben auch ihr Werk aus: „Wissenschaftliche Literatur zeichnet aus, dass alte Akten und Unterlagen bei der Recherche zu Rate gezogen werden, während die romantisierende Literatur eher auf Erzählungen und Hörensagen beruht. Ich muss als Autorin in der wissenschaftlichen Literatur Beweise und Belege nennen – und auch nur in dem Rahmen sind dann auch weitere Rückschlüsse erlaubt."

Allerdings ist „Das Ende der Treidelschifffahrt" auch ein Beleg, dass ein wissenschaftlich fundiertes Buch nicht zwangsläufig auch langweilig sein muss – ganz im Gegenteil. Zwar hat die Autorin extra alle Diagramme und Tabellen ans Buchende verbannt und stattdessen Karten und Bilder aufgenommen. ber auch ohne diese äußerlichen Veränderungen ist das Thema schon hochspannend. Zumal viele der Wege nicht nur am Rhein sondern auch entlang der anderen Flüsse, noch vorhanden sind. Ebenso wie im übrigen so manche Treidelstationen, die heute oft Ausflugslokale beherbergen. Wer sich für das wirklich lesenswerte Buch interessiert, sollte einmal im Museum vorbei schauen. Denn im Buchhandel ist das erst im vergangenen Jahr erschienene Werk leider ausverkauft. Und im Museum lässt sich der Kauf (Preis unschlagbare 7 Euro) gleich mit einem Besuch in der passenden Ausstellung verbinden.

Treideln nannte übrigens früher das Ziehen der Schiffe – das übernahmen entweder Menschen oder Pferde. Und der Begriff Leinpfad leitet sich von den Leinen ab, die diese hinter sich herzogen um die Schiffe zu bewegen.

## DAS WEISSE GOLD DES REVIERS

Das Ruhrgebiet war im 20. Jahrhundert mit seiner großen Bergbau-Tradition und der verarbeitenden Industrie eine Pulsader der deutschen Wirtschaft. Düsseldorf wurde als Schreibtisch der großen Energie-Unternehmen und des verarbeitenden Gewerbes wahrgenommen. Diese Zeit hat Dr.-Ing. e. h. Achim Middelschulte geprägt, der von der Pieke auf beruflich dem Bergbau verbunden war. Sein besonderes Interesse gilt dem Porzellan aus Meißen, verziert mit Motiven aus dem Bergbau. Heute ist die Sammlung Middelschulte die weltweit bedeutendste an Bergmanns-Porzellan aus dem 18. Jahrhundert. Das Hetjens-Museum – Deutsches Keramikmuseum in Düsseldorf präsentiert in der Ausstellung „Der Bergbau und das weiße Gold" bis zum 7. August die Sammlung.

Foto: Sammlung Middelschulte/Lokalbüro Düsseldorf

# „Shakespeare and beyond“ im Jubiläumsjahr

Bis zum 25. Juni warten wieder zahlreiche sehenswerte Aufführungen und Aktionen auf die Besucher in Neuss

Foto: Constanze Henning

*Bis zum 25. Juni stehen 43 Veranstaltungen von 14 Compaignen auf dem Programm des Shakespeare-Festivals.*

Auch 400 Jahre nach seinem Tod ist William Shakespeare lebendig wie nie zuvor – vor allem jeden Sommer beim Shakespeare Festival im Globe Neuss. Vom 27. Mai bis zum 25. Juni 2016 stehen 43 Veranstaltungen von 14 Compagnien aus England, Frankreich und Deutschland auf dem Programm. Während die vorherigen Festivals immer mal wieder Shakespeares Spuren in exotischen Kulturen nachgingen, will das Festival in diesem Jahr unter dem Motto Shakespeare and beyond eher der Wirkung nachspüren, die die Stoffe und Motive des Dichters bei jüngeren Autoren und anderen „Medien“ ausgelöst haben. Und so heißt es gleich am Anfang des diesjährigen Festivals: Shakespeare goes Varieté – wo dann die vielen Facetten des Dichters und Dramatikers mit viel Humor, Magie, Poesie und Musik ausgeleuchtet werden. Unter der Leitung von Daniel Finkernagel geben sich Corinna Kirchhoff, das Asasello Quartett, das Signum Saxophone Quartet und der Illusionist Sascha Simon die Ehre.

Woody Allens Film „Eine Mittsommernachts Sex Komödie“ wird vom Potsdamer Poetenpack auf die Bühne gebracht, und die bremer shakespeare company stellt nicht nur „Wie es euch gefällt“, sondern auch das schottische Königinnendrama „Maria Stuart“ von Friedrich Schiller vor.

Ein weiteres Highlight widmet sich Shakespeare und der Musik: In „to touch – to kiss – to die“ beschreibt der international gefeierte Countertenor Valer Bernasabadus mit seinem Ensemble den barocken Kreislauf von Sehnsucht, Liebe und Tod in unvergänglichen Liedern von Henry Purcell und John Dowland.

Erstmals zu Gast im Globe Neuss ist Claus Peymanns renommiertes Berliner Ensemble, das in Zusammenarbeit mit der Hochschule für Schauspielkunst „Ernst Busch“ die Zwei Herren aus Verona in einer fantasie- und spielfreudigen Aufführung präsentiert. Ebenfalls aus der Hauptstadt kommt die Berliner Shakespeare Company mit einem zauberhaften „Wintermärchen!“.

Das Rheinische Landestheater siedelt seine Inszenierung von Richard III. zwischen politischer Intrige und erotischer Verführungskunst an.

Eine Auftragsproduktion des Shakespeare Festivals ermöglicht erstmals auch Kindern ab 6 Jahren großes Theatererlebnis: In vereinfachter Sprache und auf die wichtigsten Handlungsstränge reduziert erzählt das Seifenblasen-Figurentheater in „Der Sturm – oder Die Insel der zauberhaften Wesen“ von Prospero, seiner Tochter Miranda und den Schiffbrüchigen. Die zehn Vorstellungen finden in der Wetthalle am Globe statt. Ein breites Education-Angebot für Schüler und Schülerinnen sowie ihre LehrerInnen rundet das Jubiläums-Festival ab.

Die Karten (zuzüglich 12 Prozent Vorverkaufsgebühr) gibt es bei den bekannten Vorverkaufsstellen, telefonisch unter 02131 5269 9999 (Mo - Fr 8 - 20 Uhr, Sa 9 - 18 Uhr, So und an Feiertagen 10 - 16 Uhr) oder im Internet unter: www.shakespeare-festival.de wo es auch weitere Infos gibt.

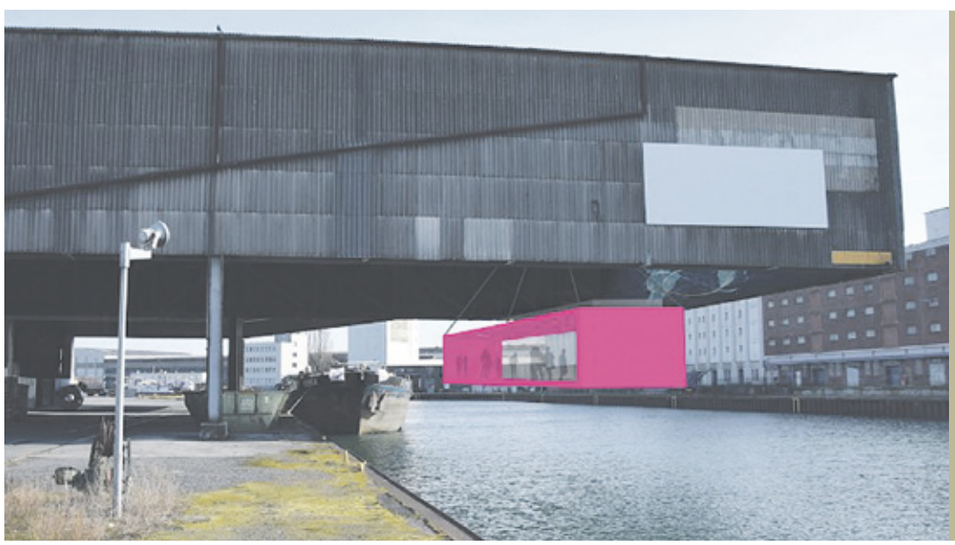


Foto: OSA

## KUNST IM KANALHAFEN

Mit well,come produziert Urbane Künste Ruhr für die Ruhrtriennale eine künstlerische Intervention der Gruppe osa_office for subversive architecture.

Als offene Arbeitsgemeinschaft bewegt sich osa zwischen Architektur und Kunst. Sie behandelt experimentelle Raumgestaltungen und beschwört die Subversion festgefügter Sichtweisen – dieses Mal auf dem Gelände des SAZ-Stahlanarbeitungszentrums im Dortmunder Hafen.

Mit well,come wird eine für Güterverladungen konstruierte Werkhalle zum Ort einer begehbaren Plattform, die für Begegnungen so offen ist wie jener Umschlagplatz selbst. Verarbeitet werden nun Sinneseindrücke der anderen Art.

Eröffnung ist am Samstag, 13. August. Der Ort wird noch bekannt gegeben.

# Leise, stark und sehr umweltschonend

Contargo in Neuss nimmt zwei hochmoderne Reachstacker in Betrieb, die mit besten Werten glänzen

Sie sind groß, sie sind kräftig und vor allem sind sie enorm leise. Die Rede ist von den beiden neuen Reachstackern, die die Neusser Mannschaft des Contargo-Terminals seit Jahresbeginn einsetzt. Die Modelle des Typs Gloria des Herstellers Kalmar weisen beeindruckende Daten auf: Der Volvo-Antrieb TAD 1171VE ist ein Reihen-6-Zylinder-Dieselmotor mit 265 KW, Turbolader und Ladeluftkühlung. Er verfügt nicht nur über eine beeindruckende Kraftleistung, sondern entspricht auch der geltenden EU-Abgasnorm Stufe 4 für Offroadfahrzeuge. Dabei wird in der neuen AdBlue-Technologie im SCR-Verfahren aus einem separaten Tank Harnstofflösung dosiert in den Abgasstrom eingespritzt, was dann in einer chemischen Reaktion Stickoxide in Stickstoff und Wasserdampf umwandelt.

Durch die perfekte Feinabstimmung von Motor und Fahrbetrieb erwartet Geschäftsführer Jürgen Albersmann Kraftstoffeinsparungen von bis zu 10 Prozent. „Zum Jahreswechsel sind alle Reachstacker und Containerstapler der Contargo Neuss auf AdBlue umgestellt worden, womit unser Umweltziel für 2015 erreicht wurde."

*Die neuen Reachstacker machen die Arbeit für die Mitarbeiter angenehmer und umweltfreundlicher.*

Von den neuen Umschlagsgeräten profitiert übrigens nicht nur die Umwelt, sondern auch Nachbarn und die Fahrer selbst: Denn die Motoren der Reachstacker laufen deutlich leiser. Zudem sind die Kabinen und Sitze nach den neuesten ergonomischen Erkenntnissen gestaltet, sodass die Fahrer sich ganz auf ihre Arbeit konzentrieren können. Die erledigen sie im Übrigen mit einem kleinen Joystick, mit dem sie die immerhin 67 Tonnen schweren Fahrzeuge (ohne Container) beinahe spielerisch über das Areal steuern. Die Arbeit wird zudem durch Tablets für das TOS unterstützt.

Gleichzeitig hat das Terminal bereits im November das Audit zur Zertifizierung als „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter" nach AEO-F absolviert. Nachdem auf Wunsch des Zolls noch kleinere Anpassungen in den Prozessabläufen umgesetzt und eine Kamera zur Überwachung der Ein- und Ausfahrten in Betrieb genommen wurden, stand der Zertifizierung nichts mehr im Wege. „Seit dem Jahresbeginn darf die Contargo Neuss GmbH daher den AEO-F Status führen", freut sich Albermann und ergänzt: „Von Kundenseite wurde dies bereits positiv bewertet."

# Plattformbauweise beschleunigt Entwicklung

TEREX® GOTTWALD stellt eine neue Variante des erfolgreichen diesel-elektrischen Modell 8 Hafenmobilkranes vor

Terex Port Solutions (TPS) bedient mit einer neuen Variante seines erfolgreichen diesel-elektrischen Terex® Gottwald Modell 8 Hafenmobilkrans die steigende Nachfrage von Terminalbetreibern nach Umschlaggeräten für das Laden und Löschen von Schiffen mit einer Ladekapazität von mehr als 8.800 Standardcontainern. Diese Betreiber möchten ebenso professionelle wie mobile Großkrane einsetzen, die in der Lage sind, sowohl 20 Containerreihen als auch bis zu neun übereinander gestapelte Container an Deck der Schiffe schnell und wirtschaftlich zu handeln.

Die Neuentwicklung, mit der TPS diesen Marktanforderungen entspricht, baut auf der bestehenden Modell 8 Zweiseilkran-Variante G HMK 8410 aus dem Terex Gottwald Kranbaukasten der Generation 5 auf. Gegenüber dieser Variante verfügt der neue G HMK 8412 über einen höheren Turm mit entsprechend höherem Auslegeranlenkpunkt sowie eine Turmkabine, die eine Augenhöhe von 43 m bietet.

Foto: TEREX

*So soll die neue Variante bei der Arbeit einmal aussehen.*

Die maximale Ausladung des Krans wurde gegenüber dem G HMK 8410 um 3 m verlängert und beträgt 61 m. Der Kran verfügt über eine besonders starke Traglastkurve, die Betreibern gerade im hinteren Ausladungsbereich eine um 24 Prozent höhere Kapazität und selbst bei maximalem Radius eine Traglast von 50 t bietet. Mit einer Kapazität von 41 t unter Spreader ist das Gerät in der Lage, auch noch in der 20. Reihe drei Containerstandplätze nebeneinander wirtschaftlich zu bedienen, ohne dass es am Schiff verfahren werden muss. Wie inzwischen das Gros der Terex Gottwald Krane ist auch der G HMK 8412 mit modernster Drehstrom-Antriebstechnologie ausgerüstet, was Betreibern insbesondere Vorteile beim Service bringt.

Dr. Mathias Dobner, Vice President Engineering, Systems & Automation TPS, betont: „Unser Hafenkranprogramm der aktuellen Generation 5 umfasst drei Kranfamilien und acht Kranmodelle – vom Einstiegs- bis zum Hochleistungsgerät, für alle Terminals, Applikationen und Schiffstypen. Mit dem neuen G HMK 8412 Kran zeigen wir wieder einmal, wie schnell wir auf der Basis unserer Plattformbauweise Geräte entsprechend den sich rasch verändernden Marktbedingungen einschließlich neuer Schiffstypen entwickeln und zur Marktreife bringen können."

# Global präsenter Qualitäts-Carrier

Hohe Servicequalität und individuelle Logistiklösungen sind Markenzeichen der Hamburg Süd-Gruppe

Die Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft KG – kurz Hamburg Süd – gehört zu den zehn größten Containerreedereien weltweit. Mit 130 Containerschiffen, einer Stellplatzkapazität von über 600.000 TEU und rund 50 Liniendiensten sorgen etwa 6.000 Mitarbeiter in 250 Büros über den Globus verteilt dafür, dass Kunden individuell auf sie zugeschnittene Logistiklösungen erhalten. Diese umfassen die gesamte Logistikkette von der Planung bis zur Durchführung und reichen nicht nur von Hafen zu Hafen, sondern auch von Tür zu Tür.

Die im Jahr 1871 gegründete Reederei ist Teil der Oetker-Gruppe.

Der Transport von Frischeprodukten ist eine Kernkompetenz der Reedereigruppe. Die Hamburg Süd zählt zu den Top-5-Reefer-Carriern (reefer sidn Kühlcontainer) und gehört zu den Marktführern in den Nord-Süd-Verkehren. Seit Ende 2014 ist sie zudem in den Ost-West-Verkehren aktiv.

Fotos: Hamburg Süd

*Die Schiffe der Hamburg Süd sind natürlich auch in der Hansestadt oft zu Gast.*

Die Hamburg Süd ist mit ihrer brasilianischen Tochtergesellschaft Aliança und unter der Marke CCNI (Compañía Chilena de Navegación Interoceánica) als Qualitäts-Carrier global präsent. In der Trampschifffahrt ist die Reederei mit Massengutschiffen und Produktentankern unter dem Namen Rudolf A. Oetker (RAO), Furness Withy Chartering und Aliança Bulk (Aliabulk) vertreten.

## ZAHLEN

Im Jahr 2015 hat die Hamburg Süd-Gruppe ihren Gesamtumsatz deutlich um 16,8 Prozent auf 6.058 Millionen Euro steigern können. Wesentliche Treiber waren dabei die erfolgreiche Übernahme und Integration der Containeraktivitäten der chilenischen Reederei Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A. (CCNI) Ende März 2015 und der Eintritt in die Ost-West-Verkehre. Das Transportvolumen im Liniengeschäft ist um 21,5 Prozent auf 4,101 Millionen TEU stark angestiegen.

# Nachhaltigkeit gehört zur Philosophie

Hamburg Süd verfolgt ambitionierte Umweltziele und trägt zur Reduzierung von $CO_2$ bei

Unter Nachhaltigkeit versteht die Hamburg Süd den Einklang von Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz und gesellschaftlicher Verantwortung auf Basis einer stabilen ökonomischen Entwicklung. So haben der gewissenhafte Umgang mit natürlichen Ressourcen und ein hohes Verantwortungsbewusstsein gegenüber den Ökosystemen, in denen die Reedereigruppe operiert, einen hohen Stellenwert. So engagiert sich die Hamburg Süd über das gesetzliche Maß hinaus für den Umweltschutz, etwa in der Clean Cargo Working Group, der Eco Transit World Initiative oder der Trident Alliance.

Der Einsatz moderner Technologien hat gleichermaßen positive Effekte auf ökologische und ökonomische Aspekte. So koordiniert die Hamburg Süd seit Anfang 2015 ihre Flotte auf den Seepassagen über ein hochmodernes Fleet Operations Center. Durch die zentrale Steuerung von Route und Geschwindigkeit lässt sich zum Beispiel der Brennstoffverbrauch merklich reduzieren. Und schon frühzeitig hat sich die Hamburg Süd verbindliche und messbare Umweltziele gesetzt, zum Beispiel zur Effizienz der Kühlcontainer sowie zur Steigerung des Anteils von Trockencontainern mit Böden aus schnell nachwachsenden Rohstoffen. Einige der Ziele wurden bereits erreicht und bei dem Umweltziel die $CO_2$-Emissionen bis zum Jahr 2020 um 45 Prozent zu reduzieren wurde schon Ende des Jahres 2015 ein Minus von knapp 35 Prozent im Vergleich zum Basisjahr 2009 erreicht.

*Die charakteristischen roten Container sind weltweit zu finden.*

## Auszeichnung I

Für die Konzeptionierung und den Einsatz eines IT-Systems, mit dem sich Umweltdaten sowie Brennstoffverbräuche in der Schiffsflotte der Reedereigruppe systematisch, standardisiert und zeitaktuell erfassen, übertragen und auswerten lassen wurde die Hamburg Süd im November 2015 mit dem HANSE GLOBE der Logistik Initiative Hamburg ausgezeichnet.

## Auszeichnung II

DHL Global Forwarding hat die Hamburg Süd mit dem „Carrier of the Year 2015"-Award ausgezeichnet. DHL ist eines der global führenden Logistikunternehmen und unterstreicht damit die herausragende Zusammenarbeit mit der Hamburg Süd. Gründe für die Auszeichnung waren unter anderem ein der hervorragender Kundenservice und eine hohe Fahrplanzuverlässigkeit.

# Die Vielfalt der Logistik erlebt und erfahren

‚Vom Klicken bis zum Klingeln" zeigte im Gare du Neuss wieder Schülern die Bandbreite der Branche auf

Zum Tag der Logistik des BVL lud der gleichnamige Arbeitskreis der MIT Neuss unter dem Vorsitzenden Thomas Klann erneut unter dem Motto „Vom Klicken bis zum Klingeln" in das Gare du Neuss ein.

Dort stellten sich Unternehmen, Bildungseinrichtungen und Verbände von A wie der Agentur für Arbeit bis W wie Wilms & Wiegers den jungen Besuchern vor. „Es war von der ersten Veranstaltung an unser Bestreben, bei dieser Orientierungsmesse für Logistikberufe den Schülerinnen und Schülern eben den kompletten Weg einer Logistikkette vorzustellen", erläutert Mitorganisatorin Bärbel Kohler den etwas ungewöhnlichen Titel.

„Ich denke, es ist uns auch wieder gelungen zu zeigen, welch vielfältige Aufgaben und Berufe eben daran beteiligt sind, dass nach dem Klicken auf dem Handy einen oder zwei Tage später das Gewünschte an der Haustür abgegeben wird." Interessante Berufe, in einer Branche, die zudem wie kaum eine andere von Jahr zu Jahr mehr und vielfältigere Ausbildungsplätze zur Verfügung stellt.

*Hermann Gröhe, Bundesminister für Gesundheit, mit Organisator Thomas Klann bei RheinCargo.*

„Wir sind", so ergänzt Klann, „in den Schulen gewesen und haben dort festgestellt, dass die Schüler noch nicht die richtige Affinität für die Logistik haben." Meist beschränke sich die Vorstellung auf das Transportieren, maximal auf das Lagern von Gütern. Dass aber zahlreiche weitere, Wert schöpfende Prozesse ebenfalls Teil des Berufsbildes sind, sei vielen Jugendlichen nicht bewusst. Ebenso wenig, dass die Logistik zwar eine High Tech-Branche sei, aber eben auch heute noch Möglichkeiten etwa für Hauptschüler biete. Und dies durchaus mit erstaunlichen Möglichkeiten: Junge Menschen können mit Einsatz und Motivation von der Hauptschule kommend sich etwa als Fachkraft für Lagerlogistik so weiter qualifizieren, dass sie eventuell in wenigen Jahren in einem Logistikzentrum mit mehreren hundert Mitarbeitern eine verantwortungsvolle Position haben oder sogar leiten. Dies mit einem sehr hohen Anspruch für moderne Technik und IT-Anforderungen.

Die Vielfalt der Berufe und ihr Zusammenwirken konnten die Besucher in der Messe auch ganz konkret erleben und ausprobieren: So bot sich die Möglichkeit, einen Gabelstapler Probe zu fahren (wenn auch ganz ganz vorsichtig), in einen LKW-Simulator zu klettern oder auf einem PC der RheinCargo sehr realitätsnah eine Lok zu bewegen. Aufgaben, so zeigten die Unternehmen, die weitaus vielfältiger aber auch herausfordernder sind, als es im ersten Moment scheinen mag.

„Die Stände und Unternehmen waren nach meinem Eindruck mit rund 350 Besuchern sehr, sehr gut ausgelastet", zieht Kohler eine überaus positive Bilanz. Natürlich habe man nicht jeden Besucher begeistern können, aber viele seien mit neuen Eindrücken nach Hause gegangen. Derzeit werden noch die ausgeteilten Feedbackbögen ausgewertet.

# Energienetzwerk nimmt die Arbeit auf

Neusser Unternehmen diskutieren wie ungenutzte Effizienzpotenziale genutzt und Kosten gesenkt werden

Mit einer Eröffnungskonferenz im Blauhaus in Mönchengladbach hat das Energieeffizienznetzwerk „Energiekostenmanagement-Dialog" die Arbeit aufgenommen. Es wurde von der IHK Mittlerer Niederrhein gemeinsam mit der Hochschule Niederrhein initiiert. „Vor dem Hintergrund perspektivisch weiter steigender Energiekosten sind wir überzeugt, dass wir mit diesem Netzwerk einen Beitrag zur Standortsicherung der Betriebe leisten werden", erklärt Dr. Ron Brinitzer, Geschäftsführer des Bereichs Innovation/Umwelt der IHK. Preiswerte und sichere Energieversorgung sei für die Wirtschaft am Niederrhein traditionell von besonderer Bedeutung. „Dank der Braunkohle war Energie preiswert verfügbar, deshalb gibt es entlang der Rheinschiene viele energieintensive Unternehmen", sagt Brinitzer. „Um diese trotz der sich ändernden neuen energiepolitischen Rahmenbedingungen hier zu halten, müssen bisher ungenutzte wirtschaftliche Effizienzpotenziale genutzt und dadurch die Energiekosten gesenkt werden."

Foto: IHK

*Im gemeinsamen Gespräch wurden erste Ansätze gefunden.*

Das Format „Energiekostenmanagement-Dialog" wurde von Prof. Ulrich Nissen von der Hochschule Niederrhein konzipiert. „Die teilnehmenden Unternehmen haben größtenteils bereits ein Energiemanagement-System aufgebaut. Wir unterstützen sie bei der Weiterentwicklung zu einem integrativen Energiekostenmanagement", erläutert Nissen. „Ziel ist es, Energieeffizienz zu einem festen Bestandteil der Unternehmenssteuerung zu machen, der bei allen Entscheidungen mit einbezogen wird."

Neben der Pierburg GmbH und der FS-Karton GmbH sind die Schunk Ingenieurkeramik GmbH, die C. Thywissen GmbH, die GEORG PLANGE ZN der PMG Premium Mühlen Gruppe GmbH & Co. KG, die Kamps GmbH und die Cargill Deutschland GmbH Mitglieder im Netzwerk vertreten.

# 1866 ging Düsseldorf ein Gas-Licht auf

Seit 150 Jahren erleuchten die Stadtwerke den Bürgern nicht nur den Heimweg

Mitte des 19. Jahrhunderts war Düsseldorf ein eher finsterer Ort: Nachts waren die Straßen dunkel, feucht und alles andere als sicher. Die wenigen Wege, die über Licht verfügten, wurden von Ölfunzeln eher minimal erhellt. Das ermöglichte nicht nur Kleinkriminellen sondern auch anderen Sparten des organisierten Verbrechens beste Arbeitsbedingungen.

Lösung versprach eine neue technische Entwicklung: Gas. Es brannte heller, wartungsärmer (weniger Wechseln der Dochte) und umweltfreundlicher, weil vergleichsweise rauchlos. Zunächst lieferte ein Unternehmen für 20 Jahre eine Mischung aus Kohlen- und Harzgas. 1866 ging die Versorgungsaufgabe in die Hände der Stadt über. Die Politiker nahmen sich teils aus Überzeugung, teils auf dringenden Wunsch der Bürger dieser Aufgabe an. Die drei Hallen am Höherweg zeigen noch heute, wo das erste städtische Gaswerk in Betrieb ging.

Licht war jedoch nur ein Bereich, in dem die Stadt Düsseldorf ihre öffentliche Daseinsfürsorge annahm.

1870 begann die kommunale Wasserversorgung mit einem immerhin schon 30 Kilometer langen Leitungsnetz. Einerseits in Zeiten, wo Wasser aus öffentlichen Brunnen, Zisternen oder Bächen mit dem Eimer geholt werden musste, der pure Luxus. Zum anderen aber auch eine gesundheitliche Notwendigkeit: Die im wahrsten Sinne des Wortes zum Himmel stinkenden sanitären Verhältnisse führten dazu, dass immer wieder Krankheiten wie die Cholera viele Menschenleben kosteten. Hier brachten fließend Wasser und eine entsprechend ausgebaute Kanalisation dringend erforderliche Abhilfe. Oder wie es der damalige Oberbürgermeister Ludwig Hammers postulierte: „Die Stadt dürfe... schon der ärmeren Klassen wegen die Herbeischaffung eines so unentbehrlichen Bedürfnisses nicht an Private überlassen... Dies sei eine der vorzüglichsten in ihren Wirkungskreis fallenden Aufgaben."

Eher zögernd nahmen die Düsseldorfer eine andere Neuerung an: Strom. Schon 1891 wurde das erste kleine Kraftwerk in Betrieb genommen. Aber Strom war teuer. Und Gas immer noch sehr sehr billig. Und eine Glühbirne kostete 5 Mark – wobei der durchschnittliche Stundenlohn gerade mal bei 30 Pfennigen lag.

Deshalb setzten nicht nur die Bürger sondern auch Unternehmen weiter auf Licht durch Gas oder Auerlicht, einer Gaslampe mit einem Glühstrumpf. Nicht so die neue Straßenbahn: da sie sofort auf die Versorgung mit Strom setzte, musste in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts ein zweites Stromkraftwerk errichtet werden. 1928 waren die Stadtwerke mit einer anderen Idee ganz weit vorne: Das Stadtbad in Flingern wurde erstmals per Fernwärme beheizt.

Schon früh etablierten die Stadtwerke in Düsseldorf eine kommunale Grundversorgung, die für andere Städte wie der reine Luxus klingen musste. Und sie legten damit und der dazugehörigen Infrastruktur den Grundstein für die enorm hohe Attraktivität der Stadt. für Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur.

# Ein seltener Minidrache mit Warnweste

Der Feuersalamander wurde zum „Lurch des Jahres" gekürt – zahlreiche Unterarten bevölkern Europa

Der Feuersalamander leidet unter der Vernichtung seiner Lebensräume durch Intensivnutzung von Laubmischwäldern, deren Zerschneidung durch Straßenbau sowie Gewässerausbau und Besatz mit Fischen in den Larvengewässern. Auch ein tödlicher Hautpilz bedroht den Lurch.

Der Feuersalamander zeigt eine enorme Färbungs- und Zeichnungsvielfalt, was zur Beschreibung zahlreicher Unterarten geführt hat. Einzigartig für Amphibien ist auch seine Fortpflanzungsweise. Nach der Paarung an Land und innerer Befruchtung erfolgt die komplette Eientwicklung im Mutterleib. Das Weibchen setzt schließlich bis zu 70 kiementragende Larven in Bächen ab.

Foto: DGHT, Kwet

*Ein schicker Lurch – völlig zu unrecht verschriehen.*

Der Feuersalamander (Salamandra salamandra) ist eine überwiegend nachtaktive, feuchtigkeitsliebende Art naturnaher Lebensgemeinschaften der Mittelgebirge. Zugleich ist er eine wichtige Zeigerart für gesunde Laubmischwälder mit Totholz und kühlen Quellbächen. Nur der konsequente Schutz solcher Bach- und Waldlebensräume in Deutschland kann dazu beitragen, den Feuersalamander auch in Zukunft zu erhalten.

Die deutsche Bezeichnung der Art geht auf den Aberglauben zurück, dass dieser Lurch Feuer überleben und sein giftiges Hautsekret die Glut löschen würde. Schon die alten Römer hatten davor gewarnt, dass der Feuersalamander mit seinem Gift „ganze Völker vernichten" könne, und noch im Mittelalter unterstellte man ihm eine abnorme Giftigkeit: In den Brunnen gefallene Tiere sollten das Wasser vergiften.

# Nachhaltigkeit schon in der Planung

Pierburg-Werk in Neuss erhält goldene DGNB-Zertifizierung

Nach dem vollständigen Bezug seines jüngsten Werkes Niederrhein auf der Neusser Hafenmole 1 hat der Automobilzulieferer Pierburg inzwischen auch die angestrebte Zertifizierung für seinen Neubau erhalten. Die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) vergab für den Pierburg-Standort ein Gold-Zertifikat. Das Werk Niederrhein dürfte damit der in jüngster Zeit erste Industriebau mit einer Gießerei sein, der diese begehrte Auszeichnung erhält.

Bereits in der Planung des 50 Mio. Euro teuren Bauprojektes hatte das Unternehmen großen Wert auf eine nachhaltige Bauausführung gelegt. Als Spezialist für Komponenten zur Schadstoffreduzierung und Verbrauchsminderung bei Pkw und Nutzfahrzeugen sieht sich Pierburg auch in Bezug auf seine Produktionsstandorte strengen Nachhaltigkeits-Kriterien verpflichtet. Dabei spielten auch soziale Aspekte eine Rolle, von einer ausreichenden Zahl an Fahrradständern bis zur Einrichtung von Frauenparkplätzen.

Foto: KSPG AG

*Freuen sich über die erhaltene Auszeichnung: Jürgen Koopsingraven (l.) von Pierburg, der sich für das Bauprojekt verantwortlich zeichnete, und Werkleiter Dr. Jochen Luft.*

Am Anfang stand dabei bereits der Fakt des Neubaus an sich und die damit einhergehende Flächen-Reaktivierung, denn Pierburg konnte sein neues Werk auf einer zwischenzeitlich nicht genutzten Industriebrache errichten. Diese liegt zudem äußerst verkehrsgünstig und trägt bereits durch ihre gute Erreichbarkeit mit verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln oder beispielsweise dem Fahrrad dem Umweltaspekt Rechnung.

Ein weiterer wichtiger Punkt war die Flexibilität der Umnutzung und Erweiterung, was unter anderem durch weitgehend stützenfreie Hallenflächen sowie statisch und technisch auf mögliche Erweiterungen und flexibel zu gestaltende Verwaltungsbereiche erzielt wurde.

Dem schloss sich in der Bauphase der ausschließliche Einsatz umweltverträglicher und durch Bauökologen freigegebener Materialien an.

Gerade angesichts der integrierten Gießerei kam insbesondere der Verbesserung der Luftreinhaltung ein hoher Stellenwert zu. Sie zeigt sich in umfangreichen Maßnahmen zur Luftreinhaltung und zum Immissionsschutz. So werden von Pierburg die Grenzwerte der TA Luft unterschritten.

Außerdem unterschreitet das Gesamtbauwerk die Anforderungen der Energiesparverordnung an einen Neubau um mehr als 25 Prozent.

Aber auch eine Lärmreduzierung wurde von Pierburg berücksichtigt.

# Branche trifft sich in Lübeck zur Konferenz

Das SPC und die IHL Lübeck laden zu den zweiten Shortseashipping Days ein um gemeinsam zu diskutieren

Die 2. ShortSeaShipping Days 2016 finden nach dem erfolgreichen Auftakt im Herbst 2014 am 22. und 23. Juni erneut in Lübeck statt. Unter dem Motto „Der Kurzstreckenseeverkehr – ein starker Partner der Logistikkette" erwarten der Veranstalter, das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) und die unterstützende Industrie- und Handelskammer zu Lübeck über 400 Teilnehmer. Die Schirmherrschaft hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt übernommen. Die Bundespolitik wird prominent vertreten durch den Maritimen Koordinator der Bundesregierung und Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie Uwe Beckmeyer. Auch der schleswig-holsteinische Minister für Verkehr Reinhard Meyer wird bei der Tagung vertreten sein. Neben der Fachkonferenz werden 30 Unternehmen der verladenden Wirtschaft im Rahmen einer Fachmesse die Konferenz ergänzen. Darunter auch Unternehmen aus NRW wie der Anbieter für multimodale Transportlösungen Neska, das Logistikunternehmen Am Zehnhoff-Söns, gleichzeitig Betreiber des Bonner Hafens, Ladungssicherungstechnik Rainer aus Köln und die Rhenus Maritime Services (RMS) aus Duisburg.

Foto: SPC

Auf der Fachkonferenz werden sich Branchenvertreter über die Rahmenbedingungen, Innovationen in der Schifffahrt, Entwicklungen der Multimodalität, Häfen im Wandel und der richtigen Vermarktungsstrategien für „From Road to Sea" austauschen. Das spc plant diese Veranstaltung im wechselnden Rhythmus zwischen Küste und Binnenland.

## Netzwerk

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) ist ein seit 2001 aktives Projekt im Rahmen einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft (ÖPP), das maßgeblich vom Bundesverkehrsministerium, elf Bundesländern, darunter auch Nordrhein-Westfalen, und über vierzig Unternehmen der verladenden Wirtschaft sowie Häfen unterstützt wird.

Aufgabe ist die Binnen- und Küstenwasserstraßen zu promoten, als gute Alternative zum klassischen Straßentransport. Damit soll auch ein Beitrag zur Entlastung der Straßeninfrastruktur geleistet werden.

# Infrastruktur ist eine Grundvoraussetzung

Im Chemiepark Uerdingen werden 152 Mio. Euro in die Zukunft investiert – größter Arbeitgeber in Krefeld

Ein Investitionsvolumen von 152 Millionen Euro: Das sind 61 Millionen Euro mehr als im Vorjahr. Dazu kommen rund 300 neue Arbeitsplätze bei der Stammbelegschaft und weitere knapp 150 zusätzlich Beschäftigte bei Dienstleistern. Davon profitiert nicht nur Krefeld, sondern der ganze Wirtschaftsraum – das Jahres-Nettoeinkommen aller Beschäftigten entspricht einer Kaufkraft von mehr als 200 Millionen Euro. „Mit dieser Bilanz des Chempark Krefeld-Uerdingen bin ich sehr zufrieden. Das stimmt mich zuversichtlich für die Zukunft", freut sich Chemparkleiter Dr. Ernst Grigat. „Es zeigt, dass die Unternehmen hier attraktive Rahmenbedingungen vorfinden."

Trotzdem hebt er warnend die Hand. Denn weitere langfristig angelegte Investitionen seien keine Selbstläufer. So kritisierte Grigat die unklaren Perspektiven für die industrielle Erzeugung und Nutzung von Strom und Dampf. Im Alltag

Foto: Currenta

*Der Standort Uerdingen investiert viel Geld in die Zukunft, benötigt aber auch Infrastruktur.*

täglich sichtbarer seien zudem die Probleme durch die mangelhafte Instandhaltung öffentlicher Verkehrswege. „Eine gut funktionierende Infrastruktur ist wichtig für alle weiteren Geschäftsaktivitäten – für die Chempark-Standorte hat sie sogar existenzielle Bedeutung. Dies gilt insbesondere für die Autobahn-Situation im westlichen NRW", so Grigat. Als Beispiel nannte er die A-40-Autobahnbrücke in Duisburg. „Der Mitte März vorgestellte Bundesverkehrswegeplan und der hierin vorgesehene Schwerpunkt auf unsere Region sind ein ganz wichtiges Signal. Jetzt ist es entscheidend, dass die budgetierten Milliarden mit Hochdruck ‚auf die Straße' gebracht werden."

Ein Großprojekt ist beim Chempark-Manager und -Betreiber in Arbeit: Currenta modernisiert das Technische Ausbildungszentrum. Für die Komplettsanierung werden 2,7 Millionen Euro investiert. „Wir bieten jungen Menschen vielfältige, spannende Perspektiven und leisten einen Beitrag zur Fachkräftesicherung."

Die Zahl der Beschäftigten im Jahr 2015 liegt mit 7.473 um 448 Mitarbeiter höher als im Vorjahr mit 7.025. Das entspricht einem Zuwachs von rund sechs Prozent. Die Gesamtzahl setzt sich zusammen aus 5.181 Mitarbeitern (2014: 4.875) der rund 20 Chempark-Partner sowie 2.292 Fremdfirmenmitarbeitern (2014: 2.150). Diese kommen insbesondere bei Bauarbeiten zum Einsatz. Das Plus von 306 (rund sechs Prozent) bei der Stammbelegschaft ist unter anderem ein Effekt der Investitionen.

Damit bleibt der Chempark Krefeld-Uerdingen mit seinen Unternehmen auch 2015 der größte Arbeitgeber Krefelds und mit 499 Auszubildenden (2014: 560) ein bedeutender Ausbildungsbetrieb der Region.

# Entwurf ist in Teilen zufriedenstellend

Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen hat den BVWP genau analysiert und sieht ihn als guten Schritt

Nach einer ausführlichen inhaltlichen Prüfung des vorliegenden Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030, hat der BÖB Stellung bezogen und nimmt eine weitgehend positive Bewertung vor: „Lobend zu erwähnen ist, dass der vorliegende Entwurf ein positiver, wichtiger und auch richtiger Schritt für eine zukunftsfähige Infrastruktur ist. Jetzt müssen aber zeitnah die dafür notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt werde", so Geschäftsführer Boris Kluge.

Ausdrücklich begrüßt der Verband die Beibehaltung der VB und insbesondere der VB-E (VB+) Kategorien und erwartet ihre Umsetzung bis

*Die Wasserstraßen müssen jetzt zügig ausgebaut werden.*

spätestens 2030 durch die Festschreibung in den Bundeshaushalten.

Von verschiedensten Institutionen wurden über 2.000 Projektideen zur Bewertung im BVWP 2030 angemeldet. Von den circa 1.000 ausgewählten Projekten entfallen 28 auf die Bundeswasserstraßen, für die eine vollständige Bewertung, in Form von Nutzen-Kosten-Analysen sowie umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilungen durchgeführt wurden. In die Bedarfskategorie VB/VB-E wurden 22 Wasserstraßenprojekte eingestuft. Die Gesamtinvestitionen der Bundeswasserstraßen betragen 24,5 Mrd. Euro. Davon sind 2,2 Mrd. Euro für sonstige Investitionen sowie 16,2 Mrd. Euro für Erhaltungs-/Ersatzinvestitionen geplant.

Im Fokus des BVWP 2030 stehen die Hauptachsen und Knoten der Verkehrsnetze. Der Großteil der Investitionsmittel wird auf großräumig bedeutsame Projekte konzentriert. Bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße sind nahezu alle Projekte großräumig bedeutsam. Für den BÖB sind im Fazit die vorgenommenen Bewertungen sowie die Einteilung der Wasserstraßen zufriedenstellend. Richtig und notwendig ist, nach Ansicht des Verbandes, die Einführung des qualitativen Engpasses als Kriterium.

Damit ist die qualitative Befahrbarkeit des Verkehrsnetzes gemeint. Diese Engpässen sind dort vorhanden, wo der Infrastrukturzustand im Kernnetz deutlich von dem angestrebten Befahrbarkeitsstandard abweicht.

# Starkes Plus im Container-Umschlag

Außergewöhnliches Niedrigwasser dämpfte den Umschlag von Massengut bei RheinCargo

Der Logistikdienstleister RheinCargo hat den Container-Umschlag in den Rheinhäfen im Jahr 2015 kräftig gesteigert. Auch im Schienengüterverkehr konnte das Unternehmen seinen Wachstumskurs erfolgreich fortsetzen: Bei der Transportleistung wurden zweistellige Zuwachsraten erreicht. Dagegen ging der Massengut-Umschlag in Folge des ungewöhnlich langen Niedrigwassers zurück.

In den Hafenstandorten Köln, Neuss und Düsseldorf wurden 2015 insgesamt 26,8 Millionen Tonnen Güter bewegt. Das waren 3,3 Prozent weniger als im Vorjahr (27,7 Mio. t). Als Wachstumsmarkt erwies sich erneut der Kombinierte Verkehr. Der Container-Umschlag in Köln, Neuss und Düsseldorf nahm gegenüber 2014 um 6,3 Prozent auf 1,3 Millionen 20-Fuß-Container (TEU) zu, während sich der Massengut-Umschlag rückläufig entwickelte. Mit 17,4 Millionen Tonnen lag der wasserseitige Umschlag um 5,4 Prozent unter dem Vorjahreswert (18,4 Mio. t). Der Mengenrückgang war vor allem bedingt durch die Einschränkungen der Schifffahrt auf dem Rhein sowie durch eine geringere Nachfrage nach Kraftwerkskohle. Auch der zunehmende Wettbewerbsdruck durch den LKW, der von den niedrigen Dieselpreisen profitiert, machte sich hier bemerkbar. „2015 hatten wir es im Hafen mit schwierigen Marktbedingungen zu tun. Umso erfreulicher ist die sehr positive Entwicklung im Kombinierten Verkehr. Das bestätigt uns in unserer Strategie, die Umschlagskapazitäten für Container zu erweitern", erklärt Geschäftsführer Wolfgang Birlin, der bei RheinCargo den Bereich Hafen und Immobilien leitet.

Fotos: RheinCargo

*Leicht rückläufig entwickelte sich der aber immer noch starke Massengutumschlag.*

Im Eisenbahngüterverkehr ist RheinCargo bei der Transportleistung das vierte Jahr in Folge gewachsen – und zwar deutlich stärker als der bundesweite Durchschnitt. 2015 wurde die Transportleistung auf der Schiene auf 4,7 Milliarden Nettotonnenkilometer gesteigert. Das ist ein Plus von 11,4 Prozent zum Vorjahr (4,2 Mrd. tkm) und eine neue Bestmarke für das Unternehmen. „RheinCargo hat seine starke Position im nationalen und internationalen Fernverkehr weiter ausgebaut", betont Geschäftsführer Dr. Christian Kuhn, der seit Oktober 2015 den Bereich Schienengüterverkehr verantwortet.

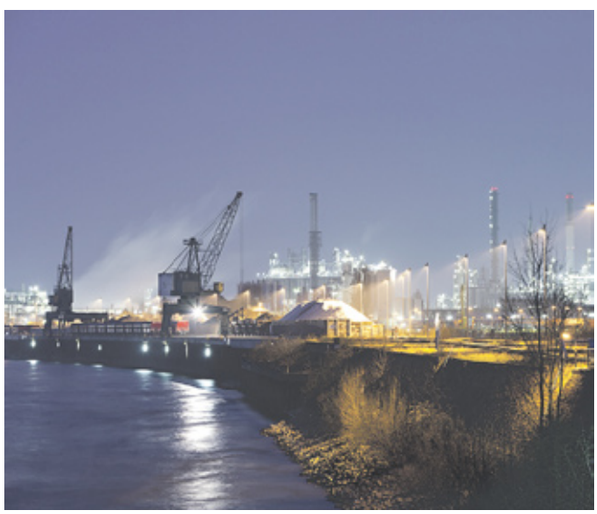
Derweil gingen die regionalen Kooperationsverkehre der RheinCargo mit der Deutschen Bahn zurück. In der Folge sank die von RheinCargo auf der Schiene beförderte Gesamtgütermenge von 24,1 auf 23,4 Millionen Tonnen (minus 2,8 Prozent). Rückläufig waren etwa die Kohletransporte.

# Kölner IHK begrüßt Landeskonzept für Häfen

Der Godorfer Hafen ist für die Verkehrsverlagerung in Region und Stadt ökologisch und ökonomisch sinnvoll

Das vorgestellte Konzept für Häfen und Wasserstraßen bestätigt die Haltung der IHK Köln zum Godorfer Hafen. Das Konzept bescheinigt dem Hafen Köln (Niehl und Godorf) gute Entwicklungsperspektiven im Containerumschlag. Die zunehmende Wahrnehmung von Hub-Funktionen für die Seehäfen verspreche zusätzliches Marktpotenzial in den kommenden Jahren, heißt es darin.

„Wir begrüßen, dass das Hafenkonzept NRW anerkennt, dass die Hafenerweiterung Godorf neue Hafenflächen für den Umschlag von Gütern der lokalen chemischen Industrie schaffen würde", sagte Dr. Ulrich S. Soénius, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der IHK Köln und Geschäftsbereichsleiter Standortpolitik. Das Hafen- und Logistikkonzept NRW bestätige weiterhin, dass ein Containerterminal in Godorf dazu beitragen würde, LKW-Verkehre durch die Kölner Innenstadt zu vermeiden. „Aufgrund der Einschätzung des Landes sind die Ratsfraktionen und Parteien von CDU und Grünen aufgefordert, ihr Kooperationsabkommen in diesem Punkt zu ändern", sagte Soénius.



*Der Hafen Godorf ist ein wichtiger und zukunftsfähiger Standort.*

In Zukunft wird für die Kölner Häfen eine zunehmende Flächenknappheit erwartet. Insgesamt wurde ein Fehlbedarf für umschlagnahe Logistikflächen bis zum Jahr 2030 von 26 Hektar ermittelt, weil es in den Kölner Häfen langfristig nur begrenzte Umstrukturierungspotenziale im Umfang von rund elf Hektar gebe.

Der Kölner Hafen – mit beiden Standorten in Niehl und in Godorf – wurde vom Land NRW als landesbedeutsamer Hafen eingestuft, sodass hier auch weiterhin hafenaffine Aktivitäten Vorrang haben sollen. „Das Gesamthafenkonzept von 1988, verabschiedet im Rat der Stadt Köln von CDU und SPD, hat sich bestätigt. Daher ist es folgerichtig, beide Häfen für Stadt und Region auszubauen." Soénius erinnerte daran, dass der Mülheimer Hafen und der Rheinauhafen bereits aufgegeben wurden, der Deutzer Hafen in wenigen Jahren auch keine Hafenfunktion mehr besitzen werde. „Ökologisch ist es sinnvoll, möglichst viele Güter auf Schiene und Wasserstraße zu verlegen – dafür braucht es logischerweise auch Umschlagskapazitäten."

# BLG nimmt neues Logistikzentrum in Betrieb

Flächen und Areale im Düsseldorfer Hafen erfüllen höchste Standards für eine effektive Geschäftsabwicklung

Nur sieben Monate nach dem ersten Spatenstich hat BLG LOGISTICS den ersten Bauabschnitt des neuen Logistikzentrums im Düsseldorfer Hafen in Betrieb genommen. Die offizielle Übergabe durch Panattoni Europe erfolgte am 1. April.
Damit hat BLG LOGISTICS die Arbeit im ersten, insgesamt 32.000 Quadratmeter umfassenden Bauabschnitt des Logistikzentrums in Düsseldorf offiziell aufgenommen.
Seitdem erbringt die BLG zunächst auf 10.000 Quadratmetern Nutzfläche Logistikdienstleistungen für den Export von Rohbau- und Montageteilen in das Werk seines Kunden. Diese umfassen neben der Lkw-Steuerung vor Ort das Be- und Entladen der Trailer, Cross Docking und Umpackvorgänge sowie das Leergutthandling. Das BLG-Logistikzentrum dient damit als Zulieferer für das Werk seines Kunden aus dem Automotive-Bereich.

Fotos: Panattoni Europe

*Auch die Entwicklung des zweiten Bauabschnittes verläuft reibungslos und planmäßig.*

Die BLG-Industrielogistik Geschäftsführer Robert Bommers und Frank Sturm waren anlässlich der Entladung des ersten Vollgut-Lkw vor Ort. Frank Sturm kommentierte das „Go-live" in Düsseldorf: „Wir freuen uns über die Inbetriebnahme unseres neuen Standorts. Nach einjähriger Planungs- und Bauphase liegen wir mit der Aufnahme der Geschäfte voll im Zeitplan." Robert Bommers ergänzte: „Als nächstes werden wir im Juni auf weiteren 10.000 Quadratmetern Logistikdienstleistungen für weitere Exporte von Rohbau- und Montageteilen übernehmen. Damit bauen wir das Geschäft am Standort Düsseldorf sukzessive aus."
Auf insgesamt 117.000 Quadratmetern Grundstücksfläche entwickeln die Projektpartner Panattoni Europe und AEW Europe in zwei Bauabschnitten ein Logistikzentrum, das auf die Anforderungen der Autoteile- und Industrielogistik zugeschnitten ist. Insgesamt werden in zwei Bauabschnitten 60.000 Quadratmeter Logistikfläche realisiert. Die Logistikanlage im Düsseldorfer Hafen wurde speziell auf die Anforderungen der BLG und ihrer Kunden ausgerichtet. Der Komplex erfüllt alle Anforderungen an die Abfertigung von Lang-Lkw und bietet die Möglichkeit zur seitlichen Entladung unter Schleppdächern.

# Die Kiste, die die ganze Welt veränderte

Vor 50 Jahren wurden in Rotterdam die ersten Container in einem europäischen Hafen ausgeladen

Am 3. Mai 1966 – also vor 50 Jahren – legte in Rotterdam vor den Augen von Königin Juliana der Niederlande die MS Fairland an. An Bord 226 Container. Diese waren die Idee des Der Amerikaner Malcolm McLean der sich überlegt hatte, dass der Umschlag effizienter verlaufen könnte, wenn auf der ganzen Welt jeder denselben Behälter benutzen würde. Er entwarf den Kasten, den wir immer noch benutzen: Eine Stahlbox von 40 englischen Fuß oder 20 englischen Fuß Länge mit Klapptüren.
Dieses festgelegte Maß konnte von den überall auf der Welt baugleichen Krangreifern in wenigen Minuten ein- oder ausgeladen werden. Ganz einfach. Denn bislang hatten Hafenarbeiter, die Schauerleute, die Säcke, Kisten, Fässer oder anderen Behälter mühsam und zeitraubend Stück für Stück von Bord getragen.

Foto: Port of Rotterdam

*Das erste Schiff musste seine Krane noch selbst mitbringen.*

„Die Kraft des Containers ist die Standardisierung: Jeder Container hat weltweit dieselben Eigenschaften, weshalb er überall an den Ecken hochgehoben werden kann", erzählt Bart Kuipers, Berater Häfen an der Erasmus Universität. Er nennt den Container „die Erfindung des Jahrhunderts". „Alle Infrastruktur in der Logistik wurde auf diesen Standardcontainer ausgerichtet: Seeschiffe, Kräne, Züge, LKWs und Binnenschiffe."
Der Rotterdamer Hafen setzte als einer der ersten Häfen weltweit auf den Containerumschlag. Einige Staubetriebe gründeten auf Initiative des Städtischen Hafenbetriebs Rotterdam den Europe Container Terminals (ECT). „ECT richtete sich komplett auf den Containerumschlag und entwickelte im Eemhafen den ersten spezialisierten Containerterminal", erzählt Rob Bagchus, Chief Public Affairs & Public Relations Officer von ECT. „Dank dieser Entwicklung sowie zahlreicher weiterer Innovationen hatte der Rotterdamer Hafen einen Vorsprung vor anderen Häfen. Dank ECT ist Rotterdam ein großer Spieler im Containerumschlag geworden."
Ab dann entwickelte sich der Umschlag in Rotterdam rasant. Containerladung wird gemessen in TEU (Twenty Foot Equivalent Unit). Ein normaler, großer Container ist zwei TEU. Der kürzere, kleinere Container ist 1 TEU. Wurden 1968 noch 65.000 TEU umgeschlagen, waren es 1974 bereits mehr als eine Million. 2015 erreichte der Rotterdamer Hafen einen Containerumschlag von 12 Millionen TEU. Mehr Informationen hat der Hafenbetrieb Rotterdam unter www.portofrotterdam.com/50years zusammen getragen.

# Trends im Auge behalten

Am Tag der Logistik diskutierte Fachhochschule über Zukunft

Im Rahmen des bundesweiten Aktionstages der BVL „Tag der Logistik" am 21. April 2016 fand in diesem Jahr erstmalig in den Räumen der Rheinischen Fachhochschule Neuss eine Veranstaltung zum Thema Logistik statt. Vertreter der Rheinischen Fachhochschule Neuss, Logistikexperten der Portbase Community Rotterdam und der Neuss-Düsseldorfer Häfen diskutierten mit rund 40 Besuchern unter dem Thema „Trimodale Hinterlandverkehre 4.0 – Analytisch – Analog – Elektrisch" über zukünftige Entwicklungen der Hinterlandlogistik und der Notwendigkeit, durch übergreifende IT-Systeme die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser sinnvoll zu verknüpfen.

Der Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, Ulrich Gross, sieht hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Hafenlandschaft in NRW vor allem viele Fragezeichen und offene Punkte.

„Das ist ein verdammt glattes Eis, auf dem wir uns dabei bewegen, denn zu viele Parameter hängen von unvorhersehbaren Entwicklungen und politischen Entscheidungen ab." Gross erklärte, dass Schwankungen in einzelnen Wirtschaftsbereichen Logistikern durchaus bekannt seien. Seien es saisonale Veränderungen, etwa durch die Nachfrage von fossilen Brennstoffen oder konjunkturelle Zyklen, wie sie die Stahlindustrie immer wieder durchlaufen habe.

Doch heute würden zusätzliche Faktoren, wie beispielsweise die Energiekosten oder Umweltauflagen, die Rahmenbedingungen teilweise sehr weitreichend beeinflussen. Und die seien zudem nicht mehr durch wirtschaftliche Einflüsse bestimmt, sondern dem nicht immer vorhersehbaren Willen von Politik und Interessenverbänden.

Benötigt würden zukünftig, so eine Anregung von Gross, ein permanenter Think-Pool, um nah an den aktuellen Entwicklungen zu bleiben. Er betonte aber auch, dass jede Veränderung wieder auch Chancen bietet. Und wenn Verkehre weg brechen, vielleicht andere neu entstehen oder hinzu gewonnen werden können. Dabei dürfe die Logistik aber auch nicht Entwicklungen wie den demografischen Wandel oder Veränderungen, die sich über neue Technologien ergeben, wie den 3D-Druck und die Auswirkungen auf Fachwissen und seinen Wert, aus den Augen verlieren.

# Projekt untersucht West-Ost-Verbindung

Während HARRM 1 sich mit dem Gülle-Transport über kurze Strecken beschäftigte ist nun Magdeburg im Fokus

Auch die Wege der Logistik sind manchmal überraschend. Im Projekt HARRM 1 hatten sich verschiedene Institutionen unter Beteiligung der Rheinischen Fachhochschule Neuss mit Transporten von Gülle und die Möglichkeiten ihrer Nutzung in Kraftwerken beschäftigt. Gar kein so abwegiger Gedanke, wie mancher Städter vielleicht meinen mag. Denn die intensive Landwirtschaft der Niederlande produziert große Mengen des Stoffes, der vielleicht übel riecht aber auch vielfachen Nutzen bis hin zu seinem hohen Brennwert in sich birgt.

Beim diesjährigen „Tag der Logistik" in der Fachhochschule stellte Professor Thomas Decker zunächst das abgeschlossene Forschungsprojekt vor und legte somit die Basis für ein Folgeprojekt HARRM 2. Da der Bau von Kraftwerken schwieriger ist als gedacht und die erste Anlage auch länger als antizipiert auf sich warten lässt, prüfen die Wissenschaftler derzeit, ob eine Verbindung von Gülle-Überschussregionen wie den Niederlanden und NRW hin zu Gülle-Bedarfsregionen wie etwa der Magdeburger Börde möglich ist. Bereits jetzt existiert gemäß Marktrecherche der Wissenschaftler ein von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkter Handel mit Gülle zwischen dem Osten und dem Westen der Bundesrepublik.

Transporte sollten dabei anstelle wie bisher per Lkw auf der A2 per Binnenschiff und über den Mittellandkanal erfolgen.

Das Thema „West-Ost-Schiene" griff Robin Kostosz, Studierender der RFH Neuss und BVL-Junior auf. Er untersucht derzeit im Rahmen seiner Bachelorarbeit ausgesuchte Häfen entlang des Mittellandkanals bis nach Berlin unter anderem im Hinblick auf mögliche Transporte. Dabei greift der Studierende auf die bereits etablierten und bewährten Kriterien zurück, die die Wissenschaftler im Rahmen des HARRM 1-Projektes festgelegt und getestet haben. Da die Ergebnisse für die Rheinhäfen bereits ausgewertet wurden, konzentriert sich die Studie auf mögliche Umschlagstellen entlang des Kanals. Erste Ergebnisse der Befragung liegen bereits vor und lassen ein Flächenproblem erahnen. Doch sollen jetzt noch weitere Standorte erfasst und ausgewertet werden. Weitere Arbeitsgruppen werden derweil parallel untersuchen, wofür Gülle sonst noch verwendet werden könnte.

# Viele Aktionen zum 125-jährigen Jubiläum

Neusser Bauverein AG feiert gemeinsam mit den Mietern und ihren Familien – Ferienunterhaltung und Kunst

Das Jahr 2016 steht im Zeichen eines eindrucksvollen Jubiläums: Seit 125 Jahren sorgt die Neusser Bauverein AG als größtes Wohnungsunternehmen im Rhein-Kreis Neuss für attraktiven und bezahlbaren Wohnraum für alle Schichten der Bevölkerung in Neuss. Das hat sich seit der Gründung im Jahr 1891 als gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft nicht geändert – sondern im Gegenteil stetig weiterentwickelt. „Der Neusser Bauverein und seine Mitarbeiter sorgen dafür, dass sich die Menschen in ihren Häusern und in den Quartieren zu Hause fühlen. Und ein besonderer Geburtstag muss auch besonders gefeiert werden", sagt Frank Lubig, Vorstandsvorsitzender. „Im Mittelpunkt der Festereignisse stehen wie immer unsere Mieter und deren Familien."

Deswegen hat der Neusser Bauverein eine Reihe von Aktionen für die Mieter ausgedacht: So sponsert das Unternehmen zum Beispiel 125 Kindern jeweils einen Tag Ferienunterhaltung bei „Spaß im Gras". Darüber hinaus wird der Einbau von 125 Panzerriegeln für Wohnungseingangstüren mit einem Zuschuss von 100 Euro unterstützt.

Die Mieter- und Quartierfeste erhalten einen nachhaltigen Charakter: Für jedes Quartier hat sich die Neusser Bauverein AG ein längerfristiges Projekt ausgedacht, das die Umgebung aufwertet und den Mietern zugute kommt, etwa durch das Anlegen von Streuobstwiesen, einem Sinnes- oder einem Begegnungsgarten sowie Ergänzung von Spielplätzen. Außerdem geht die Schifffahrt für langjährige treue Mieter in diesem Jahr nach Köln. Mit an Bord ist das Neusser Kabarett-Ensemble „Die Rathauskantine".

Carsten Sander ist bekannt für seine Ausstellung „HEIMAT. Deutschland – Deine Gesichter". Dafür portraitierte er Menschen aller Altersklassen, unterschiedlichster Milieus und verschiedenster Herkunft. Und weil der Mensch auch bei der Neusser Bauverein AG im Mittelpunkt steht, geht der gebürtige Neusser und Wahl-Berliner eine besondere Kooperation ein: Zum 125-jährigen Firmenbestehen werden 125 Mieter auf diese spezielle Weise von Sander portraitiert und anschließend zu einem Gesamtkunstwerk zusammengefügt, das im Herbst präsentiert werden soll.

Foto: Michael Reuter

*Der Künstler Carsten Sander realisiert die Aktion „125 Gesichter"*

# Großer Mehrwert und Schutz der Umwelt

Mit portbase bieten die Häfen Rotterdam und Amsterdam eine gemeinsame neutrale Informationsplattform

Der Tag der Logistik in der Fachhochschule war nicht nur ein guter Anlass, neue Kontakte zu schließen, Karel de Zeeuw stellte in den Mittelpunkt seines Vortrages die Aufforderung, sich auch in der Logistik besser zu verknüpfen. Und als Senior Sales Manager von portbase hatte er natürlich einen Vorschlag: Interessenten können den neutralen Dreh- und Angelpunkt „portbase" für den Austausch logistischer Informationen und als Port Community System nutzen.

Konkret handelt es sich um eine Internet- oder wahlweise Systembasierte Plattform des Havenbedrijf Rotterdam und des Haven Amsterdam. Sie haben das Unternehmen 2009 als zentrale Anlaufstelle für den papierlosen, zuverlässigen und vor allem schnellen Austausch von Informationen beinahe aller Art gegründet. Dazu stellt Portbase unter anderem die IT und verschiedene Services zur Verfügung. Diese Angebote sind bis auf bestimmte Dienste kostenlos. „Portbase ist eine Tochter der Hafenbetriebe, vollkommen neutral und arbeitet nicht gewinnorientiert", warb der Manager. „Und je größer die Community, desto größer der Nutzen."

Dabei schicken die rund 3.700 teilnehmenden Unternehmen mit ihren etwa 15.000 Benutzern derzeit schon pro Jahr rund 78 Mio. Berichte über die Plattform. Allein das spare schon 30 Mio. Kilometer und 110.000 Bäume ein. Und das bringe den Unternehmen einen Mehrwert von geschätzten 120 Mio. Euro.

Die Kundschaft besteht derzeit zu etwa 60 Prozent aus Spediteuren, weitere 30 Prozent sind Fuhrunternehmen, die Container in die Terminals bringen oder abholen. Die anteilsmäßig geringe Zahl an Terminals, Binnenschifffahrts- und Schienenunternehmen erkläre sich daraus, dass es in diesen Bereichen nur eine geringe Anzahl von Akteuren gebe.

Die derzeit 41 Services seien an den Wünschen der Kunden orientiert, die auch bestimmten, welche neuen Angebote entwickelt würden. Portbase könne aber schon jetzt die logistische Kette vom Eintreffen der Container im Seehafen bis zum Kunden im Hinterland begleiten und umgekehrt.

Infos unter portbase.com.

Foto: portbase

*Alle Meldungen und Daten laufen zentral zusammen .*

# Das schwimmende Klassenzimmer

MS Wissenschaft legt mit einer sehenswerten Ausstellung über die Ozeane an

Sie sind der größte Lebensraum unserer Erde. Sie liefern Nahrung und Rohstoffe, und sie steuern das Klima. Sie sind Handelsstraßen und Reisewege, Orte der Ruhe und Erholung: die Ozeane und Meere der Welt. Im Wissenschaftsjahr 2016/17 lädt die MS Wissenschaft ein, diesen faszinierenden Lebensraum zu erkunden. Besucher erfahren im Bauch des Frachtschiffes mehr über Vergangenheit und Zukunft der Ozeane und über ihre Bedeutung für die Menschen, das Klima und das Leben auf der Erde.

Und das Ganze in einer Ausstellung zum Ausprobieren und Mitmachen, mit aktuellen Forschungsarbeiten zu einem gesellschaftlich relevanten Thema. An vielen spannenden Exponaten können sich die Besucher das Thema der Ausstellung aktiv erarbeiten. Und wer selbst zum Forscher wird, merkt schnell: Wissenschaft ist keine trockene Theorie, sie kann begeistern und sie ist für unser Leben von großer Bedeutung. Interessierte Besucher finden beim Veranstaltungsprogramm mit Workshops und Vorträgen Gelegenheit zu Diskussion und Austausch. Vor allem Kinder, Jugendliche und Familien sind auf das schwimmende Science Center eingeladen. Der Eintritt ist frei.

Ebenso sehenswert wie die Ausstellung ist auch die MS Wissenschaft selber: Einst war sie ein Gütermotorschiff, das Frachtgut über europäische Wasserstraßen transportierte. Dem findigen Eigner- und Kapitänsehepaar Scheubner verdankt sie, dass sie nun als Ausstellungs- und Eventschiff unterwegs ist. Die MS Jenny, so heißt das Schiff, wenn es nicht im Namen der Wissenschaft fährt, wurde 1969 als MS VERA auf der Elfring-Werft in Haren (Ems) gebaut. Nach einem Verkauf in die Niederlande gelangte es im Jahr 1987 in den Besitz des Ehepaares Scheubner. Das Schiff hat eine Länge von 102 Metern und eine Ladefläche von rund 550 Quadratmetern. Als Güterschiff hat die MS Jenny eine Ladekapazität von 1.919 Tonnen. Das entspricht rund 76 LKW.

Für das Konzept eines Ausstellungs- und Eventschiffs wurde die MS Wissenschaft im Jahr 2010 als ausgewählter Ort im Wettbewerb „Deutschland – Land der Ideen" ausgezeichnet. „Das Ehepaar Scheubner hat die Chance genutzt, Gewohntes zu überdenken und neue Wege mit der MS Jenny als Ausstellungs- und Eventschiff einzuschlagen", heißt es in der Begründung.

Vier Monate dauert die Reise der MS Wissenschaft im Jahr 2016. Vom 3. Mai bis zum 6. September wird das Ausstellungsschiff in Nord- und Mitteldeutschland unterwegs sein. Wann die MS Wissenschaft in welcher Stadt anlegt, steht auf https://ms-wissenschaft.de/ausstellung/tour-2016/. In Krefeld Uerdingen macht das Schiff vom 24. bis 26. August fest, dann bis 29. August in Düsseldorf und schließlich vom 30. August bis 2. September in Köln-Deutz.

Foto: Ilja Hendel/Wissenschaft im Dialog

## Wiedergewählt

Im Rahmen der turnusgemäßen Wahlen ist Martin Staats (MSG eG, Würzburg), Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB) am 27. April 2016 in Duisburg einstimmig in diesem Spitzenamt bestätigt worden. Er wird somit für weitere drei Jahren die Interessen der Güter- und Fahrgastschifffahrt in Deutschland vertreten.

## Neue Allianz

Hanjin, Hapag-Lloyd, „K"Line, Mitsui O.S.K. Lines, Nippon Yusen Kaisha und Yang Ming gründen eine neue Allianz. Ein entsprechender Vertrag wurde von allen Partnern unterzeichnet, so dass „THE Alliance" vorbehaltlich der Zustimmung aller relevanten Wettbewerbsbehörden im April 2017 beginnen kann. Die Dauer wurde auf fünf Jahre festgelegt.

## Hoher Besuch

Foto: Port of Rotterdam

Während eines Arbeitsbesuchs des niederländischen Königspaars in Bayern hat sich Seine Königliche Hoheit Willem-Alexander der Niederlande etwas Zeit genommen, sich in Nürnberg über den aktuellen Stand des Bayrolo-Projekts zu informieren.

## NOCH MEHR UND ONLINE

Die Hafenzeitung gibt es inzwischen 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 ■ 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