Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | AUGUST 2016

Enak Ferlemann
sprach mit den Häfen über ihre Bedeutung
Seite 3

Foto: BMVI

Ticker: Die Schützen schenken Bier aus +++ Antwerpener Hafenchef geadelt +++ Förderung innovativer Technologie +++ HGK behauptet sich in schwierigem Umfeld +++ Polzei und Feuerwehr üben in Neuss +++ Ministerium stärkt Tourismus +++

Beteiligung wird fortgesetzt

Bis 27. August werden Ideen der Bürger zum Hafen Reisholz entgegen genommen

Gute Nachrichten gibt es wieder einmal vom „Hafen Reisholz". Mit der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung haben die Verantwortlichen von der Stadtverwaltung Düsseldorf die immer wieder zugesicherte Bürgerbeteiligung fortgesetzt. Der Startschuss fiel mit einer erfreulich gut besuchten Veranstaltung in der Aula der Joseph-Beuys-Gesamtschule an der Siegburger Straße.

Diese war nach den Dialogveranstaltungen der beteiligten Neuss Düsseldorfer Häfen sowie der Düsseldorfer Industrie die erste öffentliche Bürgeranhörung im Rahmen der städtischen Bauleitplanung. Und die sieht eben auch vor, dass die Anwohner ihre Ideen, Vorbehalte und Vorschläge sowohl zum Bebauungs- als auch zu dem Flächennutzungsplan zu Gehör bringen können und sogar sollen.

Diese werden nach Abschluss der Frist am 27. August ausgewertet und werden in die dann beginnende weitere Planung einfließen. Die individuellen Stellungnahmen können bis zum Schlusstag unter https://ssl.o-sp.de/duesseldorf/plan/uebersicht.php?L1=5&tpid=27950&tid=76727 in ein Onlineformular eingetragen werden.

Es stehen auf der Internetseite aber auch Namen und Telefonnummern von Ansprechpartnern. Zudem sind hier auch der aktuelle Planentwurf, die Begründung für das Projekt und zahlreiche weitere Unterlagen abrufbar, die alle wichtigen Angaben enthalten.

Krefeld

Foto: Messe München

Die Expo Real führt Anfang Oktober die Immobilienwirtschaft in München zusammen. Seit 2001 ist die Wirtschaftsförderung Krefeld als Aussteller mit dabei.

Hackathron

Foto: Port of Rotterdam

Beim World Port Hackathon in Rotterdam entwickeln Teams und Teilnehmer Applikationen, die Lösungen für Herausforderungen der Hafenbranche darstellen. worldporthackathon.com

Vorsicht beim Baden und Schwimmen

Die Bilanz ist erschreckend: Bis Mitte des Jahres musste die Düsseldorfer Feuerwehr schon 16 Mal zur Personenrettung ausrücken. Todesopfer gab es dabei nicht zu beklagen. Doch drei Menschen mussten ins Krankenhaus, zwei waren zuvor erfolgreich reanimiert worden. „Wer zum Schwimmen in den Rhein geht, der kann genauso gut auf der Autobahn joggen gehen. Der Strom ist lebensgefährlich. Niemand sollte sich und seine Kinder unnötig in Gefahr bringen und dort baden oder auch nur am Rand planschen", bringt es die Rathausführung auf den Punkt. So gilt 100 Meter oberhalb und unterhalb von Rheinhäfen absolutes Badeverbot. Auch an Brücken, Schiffs- und Fährlandestellen, Schleusen, Vorhäfen, Umschlagstellen und Werften darf auf keinen Fall geschwommen werden.

ENTWURF

Ende Juli hat das BMVI an Logistik-, Transport-, Hafen- und Binnenschifffahrtsverbände den Entwurf für die neue Richtlinie zur Förderung des Kombinierten Verkehrs (KV) zugeschickt. Dem Vernehmen nach wird nicht mehr eine selbstschuldnerische Bankbürgschaft oder eine Bürgschaft eines Dritten verlangt sondern eine Grundschuld für Grundstücke, auf denen die geförderte Anlage stehen soll.

Konsequent sein

Wer A sagt muss auch B akzeptieren

Auch in dieser Urlaubszeit ist es wieder so: Mit dem Ferienziel im Blick sind Staus besonders unangenehm. Entsprechend füllen in diesem Sommer wieder Klagen die Schlagzeilen.
Auch ich stehe viel zu oft im Stau und ärgere mich dann über Straßentransporte, die besser auf Schiene und Wasserstraße aufgehoben wären. Und das auch auf dem Weg in meinen diesjährigen Urlaub.
Doch wer die Verkehrsverlagerung möchte, darf nicht wichtige Infrastrukturprojekte behindern, die hierfür Voraussetzung sind. Nur wenn wir ausreichend Logistikflächen und Umschlagsmöglichkeiten haben, kann es uns gelingen, die Straßen wieder freier zu bekommen. Und auch, den immer noch drohenden Verkehrskollaps abzuwehren. Wer A möchte muss auch für B bereit sein. Und nicht nur, damit wir im nächsten Urlaub schneller ans Ziel kommen. RAINER SCHÄFER

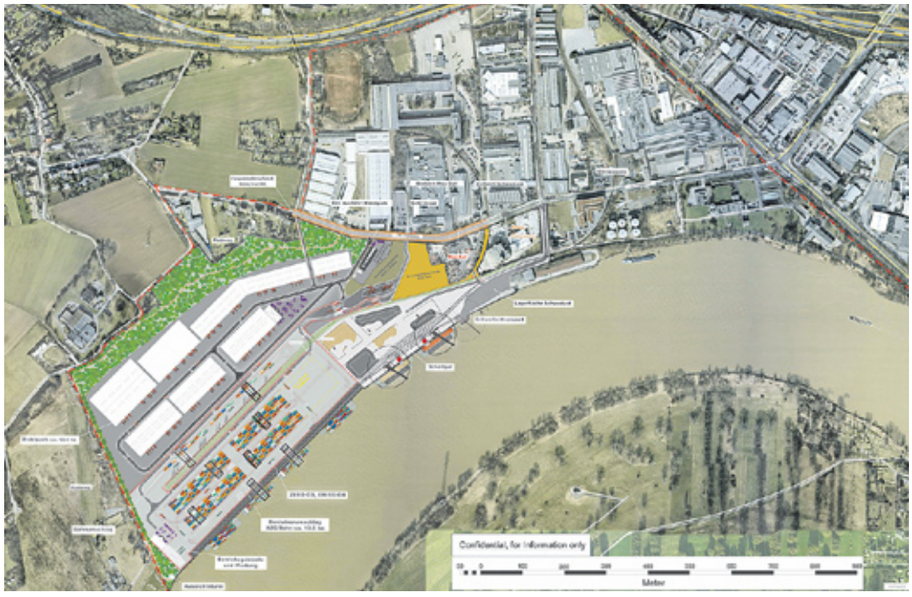
Nicht zu kurz denken

Infrastruktur ist mehr als nur die Technik

Bei dem wichtigen Thema Infrastruktur denken wir oftmals an Brücken, Straßenschäden und fehlende Krane. Und das ist auch gut so. Doch, wie ich finde, greifen diese Gedanken – so wichtig diese Punkte auch sind – deutlich zu kurz. Wenn wir die Verkehrsaufgaben von heute und noch mehr die von morgen wirklich lösen wollen, benötigen wir auch die Menschen. Was nutzt der effizienteste Kran, wenn uns die Fachleute fehlen, ihn zu bedienen – und wenn wir schon einmal dabei sind, sie in Schuss zu halten, um einen möglichst störungsfreien Betrieb zu gewährleisten. Auch die umweltfreundlichste Lok fährt sich nicht von alleine – und wird es auch auf lange Zeit nicht. Wir müssen deshalb zum einen die erfahrenen Fachleute mit ihrem enormen Wissen halten. Und gleichzeitig mit ständiger Ausbildung die Grundlage für Wachstum und Prosperität sichern. Auch das ist Infrastruktur – und vielleicht ihr wichtigster Aspekt. ULRICH GROSS

Bedarf wurde reduziert

Fortschritte in der Entwicklung der Pläne für den Hafen Reisholz



Grafik: Stadt Düsseldorf

Was lange währt, wird endlich nicht nur gut, wie der Volksmund weiß, sondern tatsächlich immer besser. Das gilt auch für den Hafen Reisholz: Bereits 2012 wurden im Rahmen einer Potenzialanalyse durch die Firma PLANCO Gütermengen der lokalen Industrie mit dem Zeithorizont 2030 ermittelt. Daraus leitet sich der mögliche Flächenbedarf für die unterschiedlichen Hafennutzungen und die Komplementärfunktionen im potentiellen Hafengebiet Reisholz ab.
Die Analyse geht davon aus, dass die Rohstoffversorgung für die lokale Industrie weiter rund 400.000 Tonnen betragen wird. Insoweit ist bei der Flüssiggutanlage und beim Schüttgut aktuell keine Erweiterung der Kapazitäten nötig. Nennenswerte Steigerungen werden beim Stückgut erwartet, die hauptsächlich aus Exportgütern der Düsseldorfer Maschinenbauindustrie bestehen. Bisher wird die Verladung nur mit mobilen Kränen abgewickelt. Eine Optimierung durch die Installation eines ortsfesten Schwergutkrans wird deshalb empfohlen.
Zusätzlich wird empfohlen, entsprechend der gegebenen prognostizierten Containerumschlagvolumina (bis zu 320.000 TEU) ein effizientes und entsprechend der Mengenentwicklung ausbaufähiges Containerumschlagterminal zu planen und umzusetzen.
Im Laufe der Entwicklung wurde das Modell verschiedentlich angepasst und der Flächenbedarf schrittweise reduziert. Seit 2014 werden nur noch die Grundstücke südlich der Straße „Am Trippelsberg" als Sondergebiet Hafen überplant. Auch mit dieser begrenzten Fläche (ca. 35 ha) sind alle notwendigen Hafenfunktionen realisierbar. Dieser Zuschnitt des Hafengebietes deckt sich mit der Vorgabe an die Regionalplanung durch das Land Nordrhein-Westfahlen.

Einschätzung

Foto: MBWSV/Ralph Sondermann

Michael Groschek, Minister für Verkehr des Landes NRW

Für starke Häfen in unserem Land

Unser Ziel ist es, Stärken weiter zu stärken

Nordrhein-Westfalen ist nicht nur das Binnenschifffahrtsland Nummer 1 in Deutschland, sondern auch eine der bedeutendsten Logistikregionen in Europa. Unser Ziel ist es, auch zur Nummer 1 in Europa zu werden.
Wir haben eine einzigartige Vielfalt an Häfen: große Binnenhäfen, die sich mit ihren trimodalen Umschlagsmöglichkeiten zu wichtigen Logistik- und Verkehrsknotenpunkten entwickelt haben und gute Bedingungen für die wertschöpfende Logistik bieten. Aber auch viele kleinere Hafenstandorte, insbesondere im Kanalnetz, die für die Unternehmen im Umfeld der Häfen große Bedeutung haben, weil sie deren Versorgung mit Rohstoffen und den Transport von Gütern sicherstellen.
Unser Ziel ist es, die vorhandenen Stärken unter Wahrung dieser Vielfalt zu stärken, Schwächen zu erkennen und zu beheben. Sie sind herzlich willkommen, diesen Prozess aktiv zu begleiten.
Unser Land bietet bereits jetzt hervorragende Voraussetzungen für Logistik. Dennoch müssen wir uns den Aufgaben der Zukunft stellen – wie dem drohenden Fachkräftemangel und der Verfügbarkeit von Logistikflächen.

Foto: Spangenberg

Sie begrüßten Enak Ferlemann (M.): Dr. Ulrich Soénius (stellvertretender Hauptgechäftsführer der IHK zu Köln), Erich Staake (Vorsitzender des Vorstands der Duisburger Hafen AG), Luc Arnouts (Chief Commercial Officer, Antwerp Port Authority), Rainer Schäfer (Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen), Jürgen Steinmetz (Hauptgeschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein) und Allard Castelein (President-Directeur (CEO), Havenbedrijf Rotterdam N.V.).

Gespräch mit Staatssekretär

Eine gemeinsame Delegation aus dem Rheinland und von den ZARA-Häfen diskutierte in Berlin mit Enak Ferlemann

„Wir wollen bei Ihnen Verständnis dafür wecken, dass die niederländischen und belgischen Seehäfen für Deutschland insgesamt, aber vor allem für das Rheinland eine große Bedeutung haben. Gleichzeitig steht die Region vor der großen Herausforderung, wachsende Transitverkehre bewältigen zu müssen." Mit diesen Worten begrüßte Jürgen Steinmetz, Hauptgeschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein, Enak Ferlemann. Der Staatssekretär des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur war einer Einladung der IHK-Initiative Rheinland gefolgt, um in Berlin mit einer Unternehmerdelegation und Bundestagsabgeordneten aus dem Rheinland über den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) zu diskutieren. „Wir wollen mit Ihnen nicht über Einzelprojekte diskutieren, uns geht es darum, das Rheinland insgesamt zu betrachten", erklärte Steinmetz. „Wir sehen für den Bundesverkehrswegeplan durchaus noch Verbesserungspotenzial."

Um diese Einschätzung zu untermauern, stellte Hans Königs von der IVV GmbH die Ergebnisse einer Analyse der Güterverkehrsentwicklung in den ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) vor, die er im Auftrag der IHK-Initiative Rheinland erstellt hat. „Wir gehen von einer Zunahme des Güterumschlags der ZARA-Häfen von 2010 bis 2030 um 67 Prozent aus", sagte Königs. „Das bedeutet für das Jahr 2030 einen Gesamtumschlag von 1,24 Milliarden Tonnen." Der Containerumschlag wird der Analyse zufolge in diesem Zeitraum noch dramatischer steigen: um 157 Prozent auf 602 Millionen Tonnen im Jahr 2030. „Das Rheinland wird von diesem Trend besonders betroffen sein, denn die Hälfte des Transitverkehrs in unserer Region wird demnächst mit dem Güterumschlag in den Seehäfen jenseits der Grenze zu tun haben", erläuterte Königs.

Der Bundesverkehrswegeplan soll die Weichen stellen, dass die Infrastruktur in den kommenden 15 Jahren so ausgebaut wird, dass die enorme Verkehrszunahme im Rheinland gemeistert werden kann. „Die Zahlen, die dem BVWP zugrunde gelegt wurden, stimmen allerdings nicht mit den tatsächlich von uns ermittelten Wachstumsraten überein", sagte Königs. Einerseits gehe die Prognose des Ministeriums von zu niedrigen Werten für das Basisjahr 2010 aus. Andererseits seien die veranschlagten Wachstumsraten zu gering. Die Verkehrsmengen von und zu den Häfen würden kontinuierlich unterschätzt, die Prognosen des Bundes führten zu unrealistischen Einschätzungen. „Das hat Folgen für die Projektpriorisierung und für die Mittelvergabe für wichtige Infrastrukturvorhaben", so Königs.

Die beiden Geschäftsführer der Häfen Rotterdam und Antwerpen unterstrichen Königs Analyse und führten dem Staatssekretär vor Augen, wie sich die Häfen auf das zunehmende Güteraufkommen vorbereiten. „Wir wachsen kontinuierlich, zum Beispiel haben wir gerade 380 Millionen Euro in einen Schleusenneubau am linken Schelde-Ufer investiert", berichtete Luc Arnouts, Chief Commercial Officer, Antwerp Port Authority. „Genauso wichtig wie der Ausbau des Hafens sind aber Investitionen in die Verbindungswege ins Hinterland." Nur so ließen sich die ehrgeizigen Ziele zur Entlastung des Straßenverkehrs erreichen: „Wir haben uns vorgenommen, bis 2030 den Lkw-Transport von 51 Prozent auf 40 Prozent zu verringern und den Schienentransport von 8 auf 20 Prozent zu steigern."

Allard Castelein, President-Directeur (CEO), Havenbedrijf Rotterdam N.V., appellierte, Flaschenhälse zu beseitigen: „Wir sind froh, dass das dritte Gleis der Betuwe-Linie zwischen Emmerich und Duisburg fest disponiert ist, aber wir machen uns ehrlich gesagt Sorgen um das Tempo und die Umsetzung des Projekts." Der andauernde Konflikt um Sicherheitsfragen sei lösbar. „Außerdem", so Castelein, „könnten die Ziele für die Binnenschifffahrt im Bundesverkehrswegeplan, insbesondere in Bezug auf das Kanalnetz und die Wasserstraße Rhein ambitionierter ausfallen."

Die Bedeutung des Rheinlands und die Herausforderungen durch das zunehmende Güteraufkommen über die westlichen Seehäfen sei ihm durchaus bewusst, versicherte der Staatssekretär und nahm Stellung zu konkreten Projekten: „Das dritte Gleis der Betuwe-Linie wird kommen, das Planungsrecht bremst dieses Projekt derzeit, aber wir werden damit rechtzeitig fertig."

Ferlemann ging auch auf die seit Jahrzehnten kontrovers diskutierte Reaktivierung der Güterstrecke „Eiserner Rhein" ein. Diese Strecke sei als Entlastung der anderen Güterverkehrsstrecken von den Seehäfen ins Rheinland notwendig. Die historische Trasse, die zum Teil durch Wohngebiete führe, sei nicht mehr umsetzbar und die Variante entlang der A52 zu teuer. „Aber es gibt einen dritten Weg: Die Variante über Venlo mit einem zweigleisigen Ausbau Kaldenkirchen-Dülken", so Ferlemann. „Damit verbinden wir Eindhoven mit Düsseldorf." Auf niederländischer und belgischer Seite gebe es viele Befürworter. Auch das Land Nordrhein-Westfalen stehe inzwischen dahinter.

Trockenen Fußes im Wasserstraßenkreuz

Klaus Karl Kaster verdeutlichte im fast fertig gestellten Epanchoir Interessenten die Schönheit des Bauwerkes

Noch mehr Besucher als sonst führte in den vergangenen Wochen Klaus Karl Kaster über die Baustelle des Epanchoir an der Kreuzung von Nordkanalallee und Selikumer Straße in Neuss. Denn so gut wie in diesen Tagen ließ sich das historische Bauwerk wohl in den nächsten hundert Jahren nicht mehr in Augenschein nehmen: Bald werden die Techniker das historische Wasserkreuz nach der im wahrsten Sinne des Wortes grundlegenden Renovierung wieder fluten. Damit versanken leider auch die Meisterleistungen der französischen Ingenieure von vor 200 Jahren, zuammen mit den ebenso meisterlichen Arbeiten der Restaurateure und Steinmetze heute, teilweise wieder unter den Fluten der Obererft.

Christoph Napp-Saarbourg, Vorsitzender des Fördervereins Epanchoir (re.) und Klaus karl Kaster.

Kaster nutzte die Gunst der Stunde, noch mehr Interessenten als sonst das Projekt in seiner besonderen Schönheit und vor allem in seiner Größe vorzustellen. Denn erst vom Boden des Bauwerkes, das einmal Nordkanal und Erft miteinander verband, werden die Ausmaße im wahrsten Sinnes des Wortes erfahrbar. „Schauen Sie sich bitte einmal den Schwung der Steine an der Böschung an. Die Präzision aber auch die Schönheit, mit denen die Oberflächen bearbeitet wurden", gerät der Fachmann bei seiner jüngsten Führung einer Neusser Gruppe der SOROPTIMISTEN - INTERNATIONAL mit ihrer Präsidentin Dagmar Wilgo ins Schwärmen. Details, wie er mit einem Augenzwinkern verrät, die auch in gefülltem Zustand des Epanchoir zu erkennen sind.

Überhaupt ist es diese Mischung aus enormen Sachverstand, einer großen Bescheidenheit, einem feinen Humor und vor allem vielen, vielen Anekdoten aus dem alten Neuss, die einen Ausflug mit ihm zu einem bleibenden Erlebnis werden lassen. Und dass damit auch „sein" Epanchoir sich in den Köpfen und mehr noch den Herzen der Besucher fest setzt, ist ihm sehr, sehr recht.

Denn auch wenn die Arbeiten am eigentlichen Bauwerk jetzt größtenteils abgeschlossen sind, kann sich Kaster noch keinem neuen Projekt zuwenden. Denn noch steht die Gestaltung des Umfeldes an. Hier soll nicht nur ein grüner Bereich entstehen, der zum Rasten und Staunen einlädt. Die engagierten Denkmalschützer um Kaster planen auch Informationstafeln, die vor allem Kindern das Bauwerk sowie seine faszinierende Technik und Geschichte nahe bringen sollen. „Da steht uns noch ein bisschen Arbeit bevor", schmunzelt der Neusser.

Allerdings ist es auch eine beeindruckende und fast unglaubliche Geschichte, die Kaster und das Epanchoir erzählen: Von einem enormen Kanal, der mit einer Länge von 160 Kilometern den Rhein mit der Nordsee bei Antwerpen verbinden sollte. Heute schon ein beinahe unvorstellbares Unterfangen. Vor 200 Jahren ein noch ehrgeizigeres Ziel.

Und der dazu erforderlichen technischen Meisterleistung, durch eine Wasserstraßenkreuzung, die durch ein Wehr und zwei Eisenschützen gesteuert wird. „So etwas wie unser Epanchoir gibt es nirgendwo sonst", berichtet der Fachmann. Natürlich hätten die französischen Ingenieure auf Befehl Napoleons auch woanders Epanchoirs angelegt. Aber eben keines, das zum einen die Schifffahrt auf dem Kanal ermöglichte und gleichzeitig den Wasserdruck der Erft erhielt, um den wertvollen (und steuerkräftigen) Betrieb der Mühlen zu sichern.

Und es ist die Geschichte von einem Denkmal, das fast in Vergessenheit geriet und dann doch wieder wachgeküsst wurde.

Ein Tipp – wer sich die Grube in ihrem Bauzustand zumindest noch einmal virtuell ansehen möchte, kann das noch auf Google Maps im Satellit-Modus.

Offenbar hat der Internetanbieter erst kürzlich ein relativ aktuelles Foto in seinen Kartendienst aufgenommen.

MUSIK UND KUNST

Unter seinem traditionell weit gespannten Bogen bietet das Niederrhein Musikfestival alljährlich den Raum für interdisziplinäre Begegnungen: Tanz und Musik, Schauspiel und Klassik, Jazz und Improvisation gehen völlig natürliche Synthesen ein, die die Freunde dieser besonderen Festspiele immer wieder begeistern.

So auch in diesem Jahr, das am 21. August auf Schloss Dyck mit klassischen und jazzigen Elementen beginnt: Die bekannte Flötistin Anette Maiburg, die seit nunmehr zwölf Jahren als künstlerische Leiterin für die Programmgestaltung verantwortlich zeichnet, hat für die »Blue Classics« Musik für einen Abend im sommerlich warmen Innenhof des Schlosses ausgewählt.

Infos und Karten unter niederrhein-musikfestival.de.

Ein Prosit auf das Neusser Schützenfest

Ab dem 26. August feiern die Neusser wieder ihre beliebte Kirmes und das große Volksfest am Hafen

Foto: Stadt Neuss

Die Schützen ziehen an ihrem Wochenende gleich mehrfach durch die Stadt – sehr zur Begeisterung von hunderttausenden Besuchern.

Ende August ist es wieder soweit: Dann feiern die Neusser wieder ihr großes Schützenfest. Zu dem Anlass werden wieder hunderttausende Besucher nicht nur aus ganz Deutschland sondern teilweise sogar aus der ganzen Welt nach Neuss kommen, um mit den Schützen und ihren Frauen, auch „Nüsser Rösken" genannt, zu feiern. Kein Wunder, dass der WDR traditionsgemäß live im Fernsehen von einem der größten Schützenfeste in Deutschland berichtet. Das Volksfest mit angeschlossener riesiger Kirmes ist auch eine sehr gute Möglichkeit, die Stadt und ihre Bürger kennen zu lernen. Und das geht natürlich am allerbesten, wenn man stilecht mit einem oder mehreren Gläsern des beliebten Neusser Schützenbräus anstößt.

Vor drei Jahren wurde es aus der Taufe gehoben und präsentiert sich in diesem Jahr zum ersten Male nicht nur in den beliebten Bügelflaschen sondern auch im 5l-, 10l- oder 30l-Fass. Die Bolten-Brauerei in Korschenbroich hat nach dem Verkaufserfolg im vorigen Jahr diesmal eine größere Menge mit der bewährten Rezeptur nach Pilsener Brauart und deutschem Reinheitsgebot gebraut. So wird es wohl mehr Schützen vergönnt sein, auf diese genussvolle Art und Weise, das Neusser Schützenfest tatkräftig zu unterstützen, da der gesamte Ertrag aus dem Verkauf des Schützenbräus direkt dem Fest zugutekommt. Im vergangenen Jahr war die Nachfrage verständlicher Weise so groß, dass das edle Getränk bereits nach zwölf Tagen komplett ausverkauft war.

Komitee-Vize Christoph Buchbender zeigt sich erfreut, dass es in diesem Jahr so rechtzeitig mit dem Angebot geklappt hat: „Damit bietet sich das Neusser Schützenbräu als der ideale Begleiter für so manches Schützen-Sommerfest an." Dazu passend gibt es auch wieder die Schützengriller von der Metzgerei Matzner und das Schützenbrot aus der Bäckerei Wiljo Klein.

Die Fässer mit dem Neusser Schützenbräu werden gut vorgekühlt von den beiden Getränkemärkten angeboten. Der Kasten ist mit je 20 Bügelflaschen zu je 0,33l für 15 Euro mit 4,50 Euro Pfand sowie das „Schützen-Handtäschchen" – wie es liebevoll im letzten Jahr getauft wurde – mit 6 Bügelflaschen für 6 Euro zzgl. 90 Cent Pfand erhältlich.

Erstmalig wurde das bernsteinfarbene Schützenbräu am Oberst- und am Königsehrenabend ebenfalls zum Wohle des Neusser Bürger-Schützenfestes ausgeschenkt, genauso wie „op de Daach", wo man an eigenen Bierständen das mehrfach wohltuende Getränk erwerben konnte.

Freuen dürfen sich natürlich all diejenigen, die noch einen Gutschein für einen Kasten Schützenbräu mit 20 Flaschen im Wert von 15 Euro aus dem letzten Jahr ihr Eigen nennen. Wie versprochen, werden diese Gutscheine bei Getränke Hilgers jetzt eingelöst. Lediglich die Pfandgebühr muss genauso wie im Vorjahr hinterlegt werden.

Das Programm startet am Freitag, 26. August, um 17 Uhr mit der Eröffnung des Kirmesplatzes.

Zeichnung: Anja Klucke

2000 JAHRE TRADITION

Wo heute Boote im Sporthafen liegen, haben schon vor 2000 Jahren Schiffe angelegt, hier befand sich der Hafen des römischen Legionslagers in Neuss. Dies belegen Ausgrabungen, die bei einer Baustellenbeobachtung am Sporthafen ein mehr als 28 Meter langes Profil des Uferbereichs zu Tage förderten. Dieses reichte von der Innenseite der Lagermauer über die römische Uferzone bis fast unter das Niveau des römischen Mittelwasserstandes des Rheins. Der Fluss bildete damals die wichtigste Verkehrsader in Niedergermanien.

In einem Gemeinschaftsprojekt haben das Clemens Sels Museum Neuss, die Neusser Bodendenkmalpflege sowie Liegenschaften und Vermessung Neuss den Verlauf des Rheins in Neuss vor 2000 Jahren rekonstruiert.

Waagen laufen in allen Terminals einwandfrei

Neufassung der Richtlinie Solas verpflichtet Verlader von Überseecontainern seit Juli zur Verwiegung

Seit Anfang Juli müssen Container zunächst gewogen werden, bevor sie in den Seehäfen verschifft werden. Dazu verpflichtet die SOLAS-Richtlinie (Safety of Live at Sea) die Verlader. Was im Vorfeld für einige Diskussionen und Verwirrungen sorgte, läuft in den Düsseldorfer und Neusser Terminals problemlos.

„RheinCargo hat die Verladebrücke 9 mit einem Wiegesystem ausgerüstet und wir als DCH haben parallel auf der EDV-Seite eine Schnittstelle programmieren lassen, damit die Daten aus der Kanzel direkt in unsere eigene EDV eingespielt werden", berichtet Dirk Meyer, Geschäftsführer DCH. Von den Düsseldorfer Rechnern gehen sie dann an die Kunden – und alles gemäß SOLAS zertifiziert. Als back up wurde zudem einer der Reach Stacker mit dem gleichen Wiegesystem ausgestattet. Bis vor etwa drei Monaten lagen ihm gerade einmal drei konkrete Anfragen vor, die die neue Dienstleistung gerne bei DCH einkaufen wollen. Inzwischen nutzen verschiedene Firmen das System, das problemlos läuft.

In den Terminals übernehmen meist Reach Stacker die Aufgabe der verlässlichen Verwiegung.

Auch das Terminal Neuss Trimodal (NT) bietet nach Auskunft von Geschäftsführer Karsten Scheidhauer seit Ende Juni und in der Anfangsphase das Verwiegen nur für seine Kunden an. Eine Entscheidung aus Prinzip, wie er betont: „Es kann ja nicht sein, dass ein Kunde warten muss, weil jemand anderes vorbei kommt und seine Container gewogen haben möchte." Dabei setzen die Neusser auf einen speziell ausgestatteten Reach Stacker. „Wir wollten erst einmal Erfahrungen sammeln, bevor wir weiteres Geld in die Hand nehmen und den Dienst auch Dritten anbieten können." Die Tests liefen jedoch so erfolgreich, dass als nächstes eine Krananlage ausgerüstet werden soll und nicht nur Kunden der NT diesen Service in Anspruch nehmen können.

Allerdings äußert Scheidhauer auch Zweifel an der neuen Vorschrift. „Die Haftungsfrage ist meines Erachtens ungeklärt. Was ist, wenn eine Wiegung falsch war und das Schiff auf hoher See sinkt? Wie will man nachweisen welcher Verlader die falsche Verwiegung gemacht hat?" Für ihn bedeutet SOLAS eine unnötige Verteuerung.

Ein Angebot für die Region und speziell für die kleineren und mittleren Verlader hat die Contargo Neuss GmbH geschnürt, so Geschäftsführer Jürgen Albersmann. „Viele der großen Verlader haben die entsprechenden Anlagen und Prozesse. Aber den Kleineren möchten wir als Fullservice-Dienstleister gerne helfen." Deswegen wurde an beiden Terminals in Neuss ein sogenanntes dynamisches Wiegesystem an den Reach Stackern installiert. Das erfasst den Container bei der Entladung und gibt die Daten weiter.

„Von der Nachfrage wurden wir positiv überrascht", so Albersmann. In den ersten vier Wochen wurden über 250 Container verwogen. Und es sind neue Kontakte zu regionalen Verladern entstanden. „Wir konnten neue Kunden für das Terminal gewinnen", berichtet Claudia Dreifke, die unter „Waage.Neuss@contargo.net" Anfragen beantwortet. Sie bittet aber, dass Interessenten sie rechtzeitig im Vorfeld über den Wiegeauftrag informieren und auch die Fahrer sicherheitshalber am Gate In noch einmal den Wiegeauftrag deutlich machen.

Marc Münker (17) leitet Werkfeuerwehr

Currenta Dormagen beteiligte sich erneut an der ChemCologne-Aktion „Meine Position ist spitze!"

„Mein schönster Ferientag?" Für Marc Münker, Schüler des Mataré-Gymnasiums in Meerbusch, sicher der Dienstag, 19. Juli 2016. An dem war der 17-Jährige verantwortlich für Feuerwehrleute, schweres Löschgerät und PS-starke Einsatzfahrzeuge, denn er übernahm für einen Tag die Leitung der Chempark-Werkfeuerwehr in Dormagen von Christoph Wachholz. Ohne Abitur oder ein abgeschlossenes Studium übersprang er den herkömmlichen Karriereweg in der chemischen Industrie und nahm direkt im Chefsessel Platz. Wachholz, der dank Münker kurzzeitig einen entspannteren Tag verleben durfte, freute sich: „Meiner Meinung nach ist dieser Tag für beide Seiten ein großer Gewinn. Marc Münker bekommt einen umfassenden Überblick über den Brandschutz in der chemischen Industrie, und wir haben vielleicht einen zukünftigen Werkfeuerwehrmann gewonnen. Schöner Nebeneffekt: Mein Kalender ist mal nicht ganz so voll wie sonst."

Durch die ChemCologne-Aktion „Meine Position ist spitze!" hatte Münker den Führungsjob ergattert. Schülerinnen und Schüler aus der Region konnten sich auf eine Führungsposition bei sechs Unternehmen der chemischen Industrie bewerben. Der 17-jährige Meerbuscher überzeugte mit seiner Bewerbung als Werkfeuerwehr-Leiter in Dormagen beim Chempark-Manager und -Betreiber Currenta.

Regierung macht Standorte fit für Zukunft

Von dem Förderprogramm Innovative Hafentechnologien (IHATEC) können auch die Binnenhäfen profitieren

Leistungsfähige Häfen sind die Drehscheiben für den Export- und Logistikweltmeister Deutschland. Damit sie weiterhin wettbewerbsfähig bleiben, startete das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) jetzt die Förderrichtlinie für Innovative Hafentechnologien (IHATEC). Bis 2020 werden in den nächsten fünf Jahren insgesamt bis zu 64 Millionen Euro bereitgestellt.

Alexander Dobrindt, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur: „Wir machen den maritimen Standort Deutschland fit für das global-digitale Zeitalter, in dem wir auch in unseren Häfen den Sprung zur Mobilität 4.0 gestalten. Mit unserem Förderprogramm IHATEC fördern wir innovative Hafentechnologien und unterstützen die Häfen dabei, Güterumschläge zu optimieren sowie Arbeitsplätze zu erhalten und zu schaffen."

Häfen sind hochmoderne Umschlagsplätze. Bei ihrer Weiterentwicklung hilft die Bundesregierung.

Das Förderprogramm IHATEC richtet sich an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Einrichtungen für Forschung und Wissensverbreitung, außeruniversitäre Einrichtungen und Ingenieurbüros.

Gefördert werden Projekte, die nachweislich zur Entwicklung oder Anpassung innovativer Technologien beitragen, die den Häfen helfen, das stark anwachsende Umschlagaufkommen zu bewältigen und Logistikketten zu verbessern.

Boris Kluge, Geschäftsführer des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen e.V. dazu: „Es freut uns als Binnenhäfen besonders, dass die Bundesregierung explizit auch Binnenhäfen mit berücksichtigt. Es ist ein wichtiges Signal, dass die Hinterlandanbindungen der Seehäfen und die Herausforderung der gesamten Logistik nur mit Binnenhäfen zu bewältigen sind. Innovationen sind dazu ein Schlüssel – die Binnenhäfen freuen sich auf innovative Projekte, in denen sie mitwirken können."

Die Förderung erfolgt anteilig. Bei Projekten, die sich mit industrieller Forschung oder Durchführbarkeitsstudien befassen, können bis zu 50 Prozent der Kosten übernommen werden.

Weitere Informationen zur Förderrichtlinie unter: www.bmvi.de/ihatec

Antwerpens Hafenchef zum Baron ernannt

Eddy Bruyninckx kurz vor Ende seiner Amtszeit für ein Vierteljahrhundert unermütlichen Einsatz geehrt

Der Hafen Antwerpen hat im ersten Halbjahr den Umschlag im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 3,6 Prozent gesteigert. Insgesamt wurden 108.317.922 Tonnen über Europas zweitgrößten Seehafen abgewickelt. Das Containervolumen legte dabei um 4,4 Prozent zu. Die Flüssigtonnage erzielte sogar ein Plus von 8,4 Prozent und bekräftigte so ihre Rolle als bedeutender Wachstumsträger für den belgischen Hafen.

Besonders deutlich stieg die Zahl der Anläufe ultragroßer Containerschiffe, hier lag der Zuwachs bei 66 Prozent. Waren es im Vorjahreszeitraum noch 146, liefen im ersten Halbjahr 2016 242 Containerriesen den Hafen Antwerpen an. In der Kategorie über 13.000 TEU lag die Steigerungsrate sogar bei 78 Prozent.

Foto: Belgae

Der neue und der scheidende Hafenchef von Antwerpen.

Gleichzeitig wurde dem CEO der Antwerp Port Authority eine besondere Ehre zuteil: Nach 25 Jahren ist Eddy Bruyninckx in den Adelsstand erhoben worden. Seine Majestät Philippe, König der Belgier, hat dem 65-Jährigen den Titel eines Barons verliehen. Dieser Titel kann in Belgien an Personen verliehen werden, die sich durch besondere Leistungen verdient gemacht haben. Hafenchef Eddy Bruyninckx wurde für seinen unermüdlichen Einsatz für den Hafen Antwerpen geehrt, der in seiner Amtszeit seine Position unter den 15 größten Häfen der Welt und als starke Nummer zwei in Europa verteidigt und weiter ausgebaut hat. Bruyninckx erhielt nach alter Tradition seinen Titel am belgischen Nationalfeiertag, an dem zugleich sieben andere Belgier mit dieser Würde ausgezeichnet wurden.

Es ist der würdige Abschluss einer großen Karriere: Jacques Vandermeiren (52) ist mit Wirkung zum 1. Januar 2017 zum neuen CEO der Antwerp Port Authority ernannt worden. Er folgt damit auf Bruyninckx, der am 31. Dezember 2016 in den Ruhestand geht.

Vandermeiren kann auf eine jahrelange Erfahrung im Energiesektor verweisen, die ihm auch im Umgang mit den im Hafen angesiedelten Industrieunternehmen zugutekommen wird. Bis Januar 2015 war Vandermeiren Chief Executive Officer bei Elia, einem börsennotierten Unternehmen, das das belgische Stromnetz betreibt. Er verfügt zudem über eine umfangreiche Expertise im komplexen Stakeholdermanagement sowie im Umgang mit öffentlichen Anteilseignern.

„Diese beiden Aspekte, gepaart mit den notwendigen internationalen Erfahrungen, starken Kommunikationskenntnissen und einem inspirierenden Personalmanagement, haben den Vorstand dazu bewegt, Vandermeiren zum neuen CEO zu ernennen", sagte Hafenpräsident Marc Van Peel.

Vandermeiren beginnt seine Einarbeitungsphase zuversichtlich. „Es ist eine Ehre, mich den wichtigen lokalen und internationalen Herausforderungen des Hafens Antwerpen zu stellen."

Ein starker Partner der Logistikkette

Zweite ShortSeaShippingDays betont die Bedeutung der Kurzstreckenseeverkehre für Verkehrsverlagerungen

Die Bilanz der zweiten ShortSeaShipping Days ist beeindruckend: Fast 400 Teilnehmer sowie über 40 Referenten und Diskussionspartner kamen in der Musik- und Kongresshalle in Lübeck auf Einladung des Veranstalters ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) zusammen. Damit hat sich die Veranstaltung unter der Schirmherrschaft des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt bereits bei ihrer zweiten Auflage als festes Branchenforum für den Kurzstreckenseeverkehr etabliert.

Die maritimen Entscheider, die aus allen Bereichen entlang der Transportkette zusammenkamen, hatten eine klare Botschaft: Der Kurzstreckenseeverkehr ist ein starker Partner der Logistikkette. Die Schifffahrt steht bereit und hat das Potenzial, die landseitige Verkehrsinfrastruktur in Europa zu entlasten und Güterverkehr über die Wasserstraßen als natürlichen Infrastrukturgeber verstärkt abzubilden.

Auch in den Binnenhäfen legen regelmäßig Schiffe an, die nicht nur die Binnenwasserstraßen, sondern auch die küstennahen Gewässer befahren können.

Der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer, unterstrich, wie wichtig es vor dem Hintergrund der vereinbarten Klimaschutzziele sei, weitere Impulse für den Kurzstreckenseeverkehr zu setzen. Auf europäischer Ebene sollten die Treibhausgasemissionen bis 2050 um 60 Prozent sinken. „Dafür sollen 30 Prozent der Landfracht auf den Wasserweg verlegt werden", so Beckmeyer. „Hier kann der Kurzstreckenverkehr erneut seine Vorreiterrolle unter Beweis stellen, gerade wenn es um die Entwicklung neuer Technologien geht."

Sowohl von politischer als auch von wirtschaftlicher Seite wurden Innovationen, insbesondere bei alternativen Schiffsantrieben, als Schlüssel gesehen, um die Energiewende in der Shortsea-Schifffahrt umzusetzen. Das zeigte die Fachdiskussion der Reedereivertreter, die in den Seca-Gebieten in Nord- und Ostsee operieren und seit dem 1. Januar 2015 den Schwefelemissionswert von 0,1 Prozent einhalten müssen. Dabei wurde Liquid Natural Gas (LNG) mehrheitlich als ein zukunftsträchtiger Treibstoff angesehen. Doch angesichts der langen Lebenszyklen der Schiffe von bis zu 25 Jahren und der angespannten Lage bei der Schiffsfinanzierung müsse sich die Branche auf einen langen Prozess einstellen, bis es zu einem großflächigen Einsatz von alternativen Antrieben beim Schiffsneubau kommen werde. Kurz- und mittelfristig bedürfe es aber auch insbesondere für die Bestandstonnage weiterer Alternativen.

Einen Blick in die Zukunft in Hinblick auf die wachsende Bedeutung der Seehäfen für die deutsche Wirtschaft warf Lars Schöning, Hauptgeschäftsführer der IHK zu Lübeck. Die IHK trat bei den ShortSeaShipping Days zum wiederholten Mal als Partner an der Seite des Veranstalters spc auf. Schöning zeigte auf, dass in den deutschen Seehäfen bereits heute täglich Waren von über einer Milliarde Euro für deutsche Unternehmen bewegt werden.

Neue Ämterstruktur der WSV steht fest

Staatssekretär Enak Ferlemann freut sich über die nächste Stufe der Verwaltungsreform

Die neue Ämterstruktur der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) steht fest. Die derzeit 39 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (WSÄ) werden zukünftig zu 17 Revieren zusammengeführt.

Die neue Struktur ermöglicht der WSV, so das Verkehrsministerium, ihre Arbeit vor Ort noch stärker auf die Anforderungen des jeweiligen Reviers auszurichten. Die Einteilung der Reviere wurde in enger Abstimmung mit den Beschäftigten erarbeitet. Alle Standorte der jetzigen Ämter bleiben erhalten.

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, zeigt sich sehr erfreut über die nächste Stufe der WSV-Reform: „Mit der neuen revierbezogenen Ämterstruktur sichern wir die WSV-Arbeit auf hohem Niveau. Damit bleibt die WSV, was sie auszeichnet: Kompetent, leistungsstark und zuverlässig in der Region verwurzelt.

Die WSV sorgt für die Sicherheit des Schifffahrtsverkehres.

Die neuen Reviere sind wie folgt eingeteilt: Ems-Nordsee, Weser-Jade-Nordsee, Elbe-Nordsee, Nord-Ostsee-Kanal, Ostsee, Mittelrhein-Niederrhein, Oberrhein, Mosel-Saar, Neckar, Main, Main-Donau-Kanal/Donau, Westdeutsche Kanäle, Mittellandkanal/Elbe-Seitenkanal, Weser, Elbe, Spree-Havel und Havel-Oder.

Unter Leitung von Prof. Dr. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), wird die WSV nun die Einrichtung der revierbezogenen WSÄ vorbereiten. Dies erfolgt unter Einbindung der Revierverantwortlichen und der Beschäftigten. Die Umstellung auf die neue Struktur wird schrittweise im laufenden Betrieb umgesetzt.

Die rechtliche Grundlage der WSV-Reform ist das WSV-Zuständigkeitsanpassungsgesetz, das am 01.06.2016 in Kraft getreten ist: www.bmvi.de/WSV-Aemterstruktur

„Schaukelstuhlmentalität“ muss endlich enden

6. Nationale Konferenz Güterverkehr und Logistik des Bundesverkehrsmnisteriums diskutierte zwei Tage in Neuss

Zwei Tage lang waren Neuss und das Rheinland das Zentrum der deutschen Logistik: Die Stadt empfing zur diesjährigen Nationalen Konferenz Güterverkehr und Logistik des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), die erstmals in Nordrhein-Westfalen stattfand, etwa 250 Fachleute aus Firmen, Verbänden, Wissenschaft und Politik. Und das aus gutem Grund: Der in Neuss lebende Bundesgesundheitsminister Hermann Gröhe betonte im Beisein von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt in seinem Grußwort, dass der gesamte Rhein-Kreis Neuss mit seinen vielen erfolgreichen Logistik-Unternehmen und den Neuss-Düsseldorfer Häfen „eine leistungsstarke Drehscheibe“ für den Waren- und Güterverkehr im Herzen Europas ist. Wie wichtig moderne Logistik ist, zeige sich auch in der Gesundheitswirtschaft. Denn dass Medizinprodukte und Arzneimittel pünktlich in einem Krankenhaus oder einer Arztpraxis ankommen, könne oft lebensnotwendig sein, erklärte Gröhe. Gemeinsam mit der Parlamentarischen Staatssekretärin Dorothee Bär MdB verliehen Dobrindt und Gröhe den Hochschulpreis Güterverkehr und Logistik an die Hochschule Bremerhaven.

„Punktuelle Maßnahmen bringen uns nicht weiter, es muss ein Gesamtkonzept für die Lösung der Infrastrukturprobleme im Rheinland entwickelt werden.“ Verbunden mit diesem Appell überreichte Jürgen Steinmetz, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer (IHK) Mittlerer Niederrhein, Dobrindt ein Positionspapier. „Rheinland ist Logistikland – Bundesverkehrswegeplan im Fokus“ lautet der Titel der Broschüre, welche die wesentlichen Probleme der Infrastruktur am Mittleren Niederrhein und mögliche Lösungsansätze aufzeigt. Die IHK appelliert an den Minister, für die ständige Überlastung der Autobahnkreuze Mönchengladbach, Neersen und Kaarst Lösungen zu finden. Auch für die Herausforderungen des Schienenverkehrs biete der Bundesverkehrswegeplan kaum Lösungsansätze. Die Umschlagsplätze am Niederrhein sind für die sogenannten ZARA-Häfen von wesentlicher Bedeutung. Die Broschüre gibt es hier: www.mittlerer-niederrhein.ihk.de/293

Die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, Dorothee Bär, wies vor allem auf die Digitalisierung hin und das Ziel der Regierung, Deutschland flächendeckend mit leistungsfähigen Internet versorgen. Das soll auch helfen, die Verkehrsknodtenpunkte intelligenter zu verknüpfen.

NRW-Verkehrsminister Michael Groschek forderte die Deutschen auf, ihre Schaukelstuhlmentalität aufzugeben. „Damit können wir in der globalisierten Welt nicht bestehen.“ Da aber Binnenhäfen und Verkehrszentren im Hinterland immer bedeutender würden, könne das „magische Dreieck“ zwischen Duisburg, Dortmund und Köln/ Bonn auch an sich ändernden und neuen Märkten teilhaben.

Exzellente Aussichten für Auszubildende

Die Binnenschifffahrt bietet ehemaligen Schülern und Quereinsteigern attraktive Berufschancen

Nach rund drei Monaten an Bord endete für 102 Auszubildende in der Binnenschifffahrt Ende Juli der 256. Berufsschulkurs auf dem Schulschiff „Rhein“ in Duisburg-Homberg. Während die Unterstufen- und Mittelstufenschüler ihre Prüfungen schon einige Tage zuvor abgelegt und vielfach schon die Heimreise angetreten haben, konnten die Oberstufenschüler im Rahmen der sogenannten „Lossprechung“ an Deck des Schulschiffs ihren erfolgreichen Ausbildungsabschluss feiern und ihr Schulzeugnis sowie die Urkunde der IHK entgegen nehmen.

Foto: BDB

Die erfolgreichen Absolventen auf dem Schulschiff „RHEIN“.

Das Ergebnis war dabei äußerst positiv: 54 der 57 zur Prüfung angetretenen Azubis der Oberstufe konnten ihren Start ins Berufsleben feiern.

Die erfolgreichen Absolventen sehen nun einer vielversprechenden beruflichen Zukunft entgegen. Denn in kaum einer anderen Branche können die Auszubildenden nach ihrer erfolgreich abgelegten Prüfung so sicher sein, direkt einen Arbeitsvertrag „in der Tasche“ zu haben. Der Bedarf an Nachwuchspersonal in der Binnenschifffahrt ist groß, so dass die Übernahmegarantie bei annähernd 100 Prozent liegt. Neben diesem Faktor und der attraktiven Ausbildungsvergütung, die zu den höchsten deutschlandweit gehört, winken Binnenschiffern im Anschluss abwechslungsreiche Tätigkeiten im System Wasserstraße. Diese Rahmenbedingungen sind einzigartig, so dass die Ausbildung zum Binnenschiffer beziehungsweise zur Binnenschifferin für junge Menschen, aber auch für Quereinsteiger, stets eine Überlegung wert sein sollte.

Dobrindt absolviert Binnenschiffer-Praktikum

Hohes Minister-Lob: „Die Binnneschifffahrt ist ein wichtiges Standbein des Logistikstandortes Deutschland“

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat heute auf Einladung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB) in Duisburg ein „Praktikum in der Binnenschifffahrt“ absolviert.

Anschließend sparte Dobrindt beeindruckt nicht an Lob: „Die Binnenschifffahrt ist ein wichtiges Standbein des Logistikstandorts Deutschland. Eine gut ausgebaute Infrastruktur, exzellent ausgebildete Fachkräfte und digitale Innovationen sichern die Zukunft der Binnenschifffahrt in Deutschland. Ich habe die Einladung sehr gern angenommen, einen Tag in das Leben von Binnenschiffern hineinzusehen.“

Foto: BMVI

Bundesverkehrsminister Dobrindt durfte auch einmal selbst an das Steuer – allerdings im Simulator.

Das Programm umfasste die Unterweisung in den Alltag eines Binnenschiffers an Bord der „Rhenus Duisburg“, einem im Jahr 2015 gebauten und mit innovativem Antriebskonzept versehenen Koppelverband von 186 Metern Länge, der bis zu 10.000 Tonnen Fracht aufnehmen kann. Bei einer Schifffahrt auf dem Rhein erhielt der Minister Einblicke in die Arbeits- und Lebenswelt an Bord eines Binnenschiffes, das umfangreich digitalisiert und elektronisch vernetzt im Einsatz ist.

Bei seinem Besuch an Bord des Schulschiffs RHEIN informierte sich Minister Dobrindt über die Situation in der Ausbildung zum Binnenschiffer. 102 Auszubildende sind zurzeit auf dem Schulschiff untergebracht. Neben Gesprächen mit Schiffsjungen und Schiffsmädchen über die Ausbildung und berufliche Perspektiven nahm der Minister an einem Kurs über Schiffsknoten teil.

Zum Abschluss navigierte der Bundesverkehrsminister ein Binnenschiff im Flachwasserfahrsimulator SANDRA durch den Rhein. Der Simulator ermöglicht es, unter lebensechten Bedingungen wie etwa nachts oder bei Unwettern verschiedene Schiffstypen in ausgewählten Revieren zu steuern.

Martin Staats: Die Binnenschifffahrt ist ein unverzichtbarer Logistikpartner für die verladende Wirtschaft in Deutschland und Europa. Es freut mich, dass der Minister die Verkehrspolitik seines Hauses auf eine stärkere Nutzung dieses besonders umweltverträglichen Verkehrsträgers ausrichtet. Den Besuch bei uns in Duisburg und die konkreten Maßnahmen zur Unterstützung der Binnenschifffahrt werte ich als ein echtes Bekenntnis des Ministers zu dieser Branche.“

„Brüssel verspielt eine große Chance“

Deutsche Binnenschifffahrt nennt die vom Europäischen Parlament beschlossenen Abgaswerte überzogen

Das Binnenschifffahrtsgewerbe zeigt sich massiv enttäuscht und verärgert über die Neufestsetzung der Abgaswerte durch das Europäische Parlament. „Wir hatten in den vergangenen Monaten wiederholt dafür plädiert, dass die US-amerikanischen Abgasgrenzwerte (US EPA Tier 4) in Europa übernommen werden. Diese erfüllen annähernd die Euro-VI-Grenzwerte; sie bieten außerdem die Möglichkeit, auf einen deutlich größeren Kreis an Motorenherstellern, etwa aus dem Marinesektor, zuzugreifen“, erklärt Martin Staats, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB). Zwar habe man sich in Brüssel bei den

gasförmigen Schadstoffen nun tatsächlich an den amerikanischen Bestimmungen orientiert, ausgerechnet bei den Partikelemissionen aber hiervon abweichend eine drastische Verschärfung vorgenommen.

„Motorenhersteller haben uns und die Politik wiederholt gewarnt, dass die heute in der Schifffahrt verwendeten Motoren diese neuen Grenzwerte nicht einhalten können. Bei lediglich 150 bis 200 Hauptantrieben, die europaweit pro Jahr verkauft werden, besteht seitens der Hersteller kaum eine Motivation, umfangreiche Investitionen in diese Motorentechnologien vorzunehmen. Ein weiteres Problem ist, dass es aufgrund der äußerst geringen Stückzahlen für Binnenschiffe keine standardisierten Partikelfiltersysteme gibt, die als Massenprodukt erworben und eingebaut werden können. Es fehlen zudem standardisierte Messverfahren zur Überprüfung der vorhandenen Emissionen“, erklärt BDB-Präsident Martin Staats.

Beschluss

Am 5. Juli 2016 hat das Europäische Parlament der Neufestsetzung von deutlich strengeren Abgasgrenzwerten für „nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte“ (engl.: non road mobile machinery, NRMM) zugestimmt. Hierunter fallen nicht nur Rasenmäher, Bagger und ähnliche Geräte, sondern auch Binnenschiffsmotoren. Bei Neumotorisierungen mit Antrieben bis 300 Kilowatt Leistung müssen die neuen Grenzwerte ab 1. Januar 2019 eingehalten werden. Für Antriebe mit höherer Leistung treten die neuen Bestimmungen ab 1. Januar 2020 in Kraft.

Infrastruktur gab Ausschlag für Investition

Am neuen Standort am Wendebecken des Krefelder Hafens setzt die VGG Handels AG auf das Binnenschiff

Es war die besondere Lage im Hafen und die mit dem Standort verbundenen logistischen Möglichkeiten vor allem für Transporte über den Wasserweg, die für die VGG Handels AG den Ausschlag gaben, nach Krefeld zu ziehen und dort am Wendebecken einen 70.000 Quadratmeter großen Hallenkomplex zu errichten. Nun, etwa einen Monat nach der feierlichen Eröffnung kann Dipl.-Betriebswirt Martin Lentz bilanzieren, dass es eine sehr gute Entscheidung war.

Die VGG Handels AG nutzt etwa 46.000 Quadratmeter zur Einlagerung und dem Versand von sogenannter „weißer Ware" an kooperierende Handelsbetriebe in Deutschland, Österreich, den Niederlanden und der Schweiz. Das Schweizer Unternehmen startet am neuen Standort zunächst mit rund 50 Angestellten aus dem Lager- und Logistikbereich.

Foto: VGG

Sieht groß aus, leistet noch Größeres, erzeugt aber weniger Verkehr als zu erwarten.

Die Verlagerung des Verwaltungsbereiches aus dem benachbarten Kaarst nach Krefeld soll vollzogen werden, wenn die organisatorische Konsolidierung des neuen Zentrallagers abgeschlossen ist.

Die VGG erhält einen Großteil der importierten Ware auf dem Schiffsweg. Aus Asien kommend werden die Container über Rotterdam in das Krefelder Terminal geliefert. Entsprechend arbeitet VGG mit den Fachleuten von Hafen und Terminal auf das Engste zusammen – und auch auf das Beste wie sich Lentz bedankt. „Es hat sich eine sehr gute Zusammenarbeit entwickelt." Neben der ausgezeichneten Lage sei es dieses sehr gute Einvernehmen gewesen, das den Ausschlag für Krefeld gegeben habe.

Gespräche mit Mietinteressenten für die noch verfügbaren 24.000qm sind weit fortgeschritten.

Mit Eröffnung des Zentrallagers werden die bisherigen Läger in Düsseldorf, Dormagen, Neuss, Krefeld und Neuss aufgelöst. Eines wird abgebrochen und in Wohngebiet umgewidmet.

Die Warenanlieferungen werden durch die Nähe zum Containerterminal erheblich verkürzt. Der intensive Warenverkehr zwischen den bisherigen Lägern entfällt vollständig und führt zu einer wesentlichen Entlastung des Regionalverkehrs. Und wegen der niedrigen Umschlagsfrequenz im täglichen Betrieb, sind die LKW Verkehre auch deutlich geringer, als von einer Halle dieser Größe zu erwarten.

Die Hallen sind nach den Vorgaben der neuesten Energieeinsparverordnung errichtet und mit niedrigem Energieeinsatz zu beheizen. Die gesamte Beleuchtung innen (ca. 2500 Leuchtpaneele) wie außen, ist in LED ausgeführt. Gegenüber einer konventionellen und kostengünstigeren Beleuchtung werden über 200.000 kWh pro Jahr eingespart.

An guten Geschäften gewinnen alle

Unternehmen informieren sich über nachhaltiges Wirtschaften – Wirtschaftsförderung Krefeld als Partner

Die Wirtschaftsförderung Krefeld ist einer der Regionalpartner des vom Rhein-Kreis-Neuss initiierten regionalen CSR-Kompetenzzentrums. Und wie viele heimische Unternehmen an der Verbindung von ökologischer, sozialer und ökonomischer Verantwortung, kurz Corporate Social Responsibility (CSR) interessiert sind, zeigte nun die Auftaktveranstaltung im historischen Festsaal auf Schloß Dyck. „Kleine und mittlere Unternehmen sind das Rückgrat unserer Wirtschaft. Von daher möchten wir ein innovativer Begleiter sein, wenn es darum geht, Wandel und Zukunftsthemen wie Digitalisierung oder eben CSR zu gestalten", so Landrat Hans-Jürgen Petrauschke.

Den Hafenfirmen liegt nachhaltiges Wirtschaften am Herzen.

Im Mittelpunkt stand die Frage, wie auch kleine und mittlere Unternehmen ihren Beitrag zu Nachhaltigkeit und gesellschaftlicher Verantwortung leisten und gleichzeitig Mehrwert schaffen können. Als Vertreter des Landeswirtschaftsministeriums unterstrich Staatssekretär Dr. Günther Horzetzky den Mehrwert von CSR: „Gesellschaftliche Verantwortung und Gewinnstreben schließen sich nicht aus. Es geht um – im doppelten Wortsinn – gute Geschäfte: für die Unternehmen und für die Gesellschaft."

Rund 100 Vertreter aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Gesellschaft waren der Einladung gefolgt.

Ab September finden regelmäßige Workshops und Informationsveranstaltungen innerhalb der Projektregion statt. Dazu gehören neben dem Rhein-Kreis Neuss die Industrie- und Handelskammer (IHK) Mittlerer Niederrhein, die IHK zu Düsseldorf und die Wirtschaftsförderungen der Städte Düsseldorf und Krefeld sowie der Kreise Mettmann und Viersen und des Rhein-Erft-Kreises.

Das regionale CSR-Kompetenzzentrum Rhein-Kreis Neuss unter der Leitung von Anna Bauer, ist eines von fünf Kompetenzzentren in NRW und konnte sich im Vorjahr mit seinem Antrag gegen weitere Bewerber durchsetzen. Das Projekt wird unterstützt vom Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes.

Erfolgreich in einem schwierigen Markt

Häfen und Güterverkehr Köln AG knüpfte mit Ergebnis an die positiven Entwicklungen der letzten Jahre an

Das Geschäftsjahr 2015 war für die Häfen und Güterverkehr Köln AG von großen Herausforderungen geprägt. Eine langanhaltende Niedrigwasserphase auf dem Rhein und starker Wettbewerb durch den LKW aufgrund niedriger Dieselpreise haben die Binnenschifffahrt und den Schienengüterverkehr erheblich belastet. „Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen hat sich die HGK erfolgreich behauptet und ein gutes Ergebnis erzielt", betonen die Vorstände Horst Leonhardt und Wolfgang Birlin.

Mit einem Jahresergebnis von 3,2 Millionen Euro (nach 4,6 Millionen im Jahr 2014) konnte die HGK an die positive Entwicklung der vergangenen Jahre anknüpfen, obwohl weniger Güter per Schiff und Bahn befördert wurden. Die RheinCargo, das Gemeinschaftsunternehmen der HGK und der Neuss-Düsseldorfer Häfen, hat 2015 in den Hafenstandorten Köln, Neuss und Düsseldorf insgesamt 26,8 Millionen Tonnen Güter bewegt – 3,3 Prozent weniger als 2014.

Foto: RheinCargo

Langanhaltende Niedrigwasser und starker Wettbewerb durch den LKW prägten das Jahr 2015

Dagegen legte der Containerumschlag in Köln, Neuss und Düsseldorf gegenüber dem Vorjahr um 6,3 Prozent auf 1,3 Millionen Standardcontainer zu. Die Transportleistung der RheinCargo im Schienengüterverkehr wuchs um 11,4 Prozent auf 4,7 Milliarden Nettotonnenkilometer, während die transportierte Menge um 2,8 Prozent auf 23,4 Millionen Tonnen zurückging.

Auch beim Massengut-Logistiker HTAG, einer 100-Prozent-Tochter der HGK, haben Niedrigwasser und rückläufiges Kohlegeschäft zu Rückgängen bei Umschlag und Transport geführt. Trotzdem konnte die HTAG ein Ergebnis über Plan erzielen.

Ein zentrales Ereignis im Geschäftsjahr war der vollständige Erwerb der neska-Gruppe und der dazugehörigen Beteiligungen durch die HGK im Dezember 2015. Das 1925 in Köln gegründete Unternehmen bietet umfassende Dienstleistungen in der Massen- und Stückgutlogistik sowie im Kombinierten Verkehr und ist schon seit Jahren Teil des Logistiknetzwerks der HGK-Gruppe. „Mit dieser wichtigen Investition verfolgt die HGK konsequent ihre Strategie, Beteiligungen im Bereich Binnenschifffahrt und Bahn auszubauen", betont Leonhardt.

Auch im Bereich Projektentwicklung hat die HGK 2015 einen bedeutenden Schritt vollzogen. „Mit dem Bau des neuen Terminals Köln-Nord für den Kombinierten Verkehr, das im Frühjahr 2015 eröffnet wurde, hat die HGK neue Kapazitäten für die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene geschaffen", unterstreicht Wolfgang Birlin.

Spediteure verurteilen „schwarze Schafe"

Rheinbrücke bei Leverkusen ist diesen Monat erneut zur Reparatur vorübergehend gesperrt

Rund 14.000 Lkw fahren jeden Tag einen Umweg von im Schnitt 30 Kilometern, um nicht über die Leverkusener Rheinbrücke zu fahren. Und das, obwohl die Logistikunternehmer dabei rund 40 wertvolle Minuten pro Tour verlieren.

Hinzu kommt, dass durch den Mehrverbrauch von über 8 Litern Diesel eine deutlich spürbare ökologische und ökonomische Belastung verbunden ist. Dieser Umweg ist aber absolut notwendig, denn das marode Bauwerk verträgt keine starken Erschütterungen mehr.

Zur Reparatur musste die Brücke im August vollständig gesperrt werden. „Wir dürfen nicht riskieren, dass die Brücke außerhalb der Ferien oder gar dauerhaft für den gesamten Verkehr gesperrt werden muss. Dann würden nämlich täglich über 100.000 Pkw ebenfalls unsere Umwege fahren und der Verkehr im Großraum Köln käme vollständig zum Stillstand – natürlich auch für unsere Lkw", mahnt Marcus Hover, Sprecher des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik NRW.

Foto: HGK

Trotz Verbot fahren immer wieder Lkw über die Brücke.

Dabei distanziert der VVWL sich deutlich von den Lkw-Fahrern, die trotz Verbot über die Brücke fahren. „Das Verbot ist so gut ausgeschildert, dass die Bußgelder wegen Vorsatz verdoppelt wurden. Im Wiederholungsfall wird sogar der Führerschein eingezogen. Für denjenigen, der regelmäßig dort entlang fährt, ist der Kontrolldruck einfach zu groß", betont Hover.

Anders sehe es bei internationalen Transporten aus. „Die Fahrer sind nicht so oft in Deutschland, die Touren werden oft stur nach Navigation gefahren und im billigen Pkw-Navigationsgerät ist die Brücke nun mal einfach nicht kaputt", erläutert der Verbandsvertreter. Ein Dilemma: Vorankündigungen gibt es reichlich, schon in Wuppertal kann man auf großen Tafeln lesen, dass die Rheinquerung bei Leverkusen für den Schwerlastverkehr gesperrt ist. „Wer dort fährt, obwohl er es besser wissen müsste, pennt entweder oder ist kriminell. Die müssen es über den Bußgeldbescheid lernen, denn sonst erschleichen sie sich ohne Umwege einen unfairen Wettbewerbsvorteil und schädigen gleichzeitig auch noch den Ruf von denen, die trotz Mehrbelastung alles richtig machen", so Hover.

Die Eisenbahn als Zugpferd des Erfolges

RheinCargo verbindet als größter Anbieter seiner Art die beiden ökologischen Verkehrsträger Schiff und Eisenbahn

Das 2012 gegründete Gemeinschaftsunternehmen RheinCargo hat sich binnen weniger Jahre als leistungsstarker Logistikanbieter im Rheinland und weit darüber hinaus etabliert.

Das Erfolgsgeheimnis? RheinCargo bietet Hafen- und Schienenlogistik aus einer Hand und verknüpft die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiff und Bahn zu maßgeschneiderten Transportlösungen, erläutert Geschäftsführer Wolfgang Birlin, der bei RheinCargo seit einem Jahr den Bereich Hafen und Immobilien leitet.

Ein Zugpferd des Erfolges ist die erfolgreiche Güterbahn, die den größten Anteil des RheinCargo-Umsatzes beisteuert: Mit 90 eigenen Lokomotiven und 1000 Güterwaggons konnte die Transportleistung auf der Schiene im vergangenen Jahr auf 4,7 Milliarden Nettotonnenkilometer gesteigert werden. Das ist ein Plus von 11,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr (4,2 Mrd. tkm) und stellt eine neue Bestmarke für das Unternehmen dar. „RheinCargo hat seine starke Position im nationalen und internationalen Fernverkehr weiter ausgebaut", freut sich Geschäftsführer Dr. Christian Kuhn, der seit Oktober 2015 den Bereich Schienengüterverkehr verantwortet.

Fotos: RheinCargo

Clever kombiniert: RheinCargo bietet Hafen- und Eisenbahnlogistik aus einer Hand.

Mit mehr als 23 Millionen Tonnen Fracht pro Jahr ist RheinCargo der größte private Güterbahnbetreiber in Deutschland. Die Verbindungen reichen jedoch auch über die Grenzen hinaus – Direktzugverbindungen bestehen nach Österreich, Polen, der Schweiz, Italien und den Beneluxländern.

Darüber hinaus ist RheinCargo mit seinen sieben Hafenstandorten am Rhein in Düsseldorf, Neuss und Köln einer der größten Binnenhafenbetreiber in Europa. Mit ihrer vielseitigen modernen Infrastruktur sind die RheinCargo-Häfen in der Lage, nahezu alle Arten von Gütern umzuschlagen und bei Bedarf auch zu lagern.

Die Hafenstandorte liegen zudem mitten in einer der am dichtesten besiedelten und produktivsten Regionen der Welt, die Heimat einer bedeutenden Chemieindustrie und vieler anderer exportstarker Unternehmen ist. Mit rund 27 Millionen Tonnen Hafenumschlag pro Jahr leistet RheinCargo einen erheblichen Beitrag zur Versorgung von Industrie und Verbrauchern im Rheinland.

Schiene stärken, Straßen entlasten

RheinCargo schafft Transport-Alternativen zum Lkw und setzt auf engagierte Mitarbeiter

Die Schiene steht bei RheinCargo im Fokus. Mit dem erklärten Ziel, im Bereich Eisenbahn weiter zu wachsen und die Erschließung der Region zu verbessern „Wir arbeiten mit unseren Partnern wie der DB daran, in der Region ein möglichst flächendeckendes Angebot für den Schienengüterverkehr unterbreiten zu können", erklärt Geschäftsführer Dr. Christian Kuhn.

Dazu gehöre auch, dass er und Mitgeschäftsführer Wolfgang Birlin mit den Muttergesellschaften diskutieren, wie Kapazitäten erweitert werden können und müssen. „Wenn es darum geht, die Straßen und Autobahnen der Region vom Lkw-Verkehr zu entlasten, bieten die Binnenhäfen wichtige Alternativen zur Verlagerung von Verkehren auf Schiff und Bahn. Um dieses Potenzial noch besser nutzen zu können, wollen wir die Schienenanbindung der Häfen weiter optimieren", so Dr. Kuhn.

Wolfgang Birlin (links) und Dr. Christian Kuhn leiten erfolgreich die Geschäfte von RheinCargo.

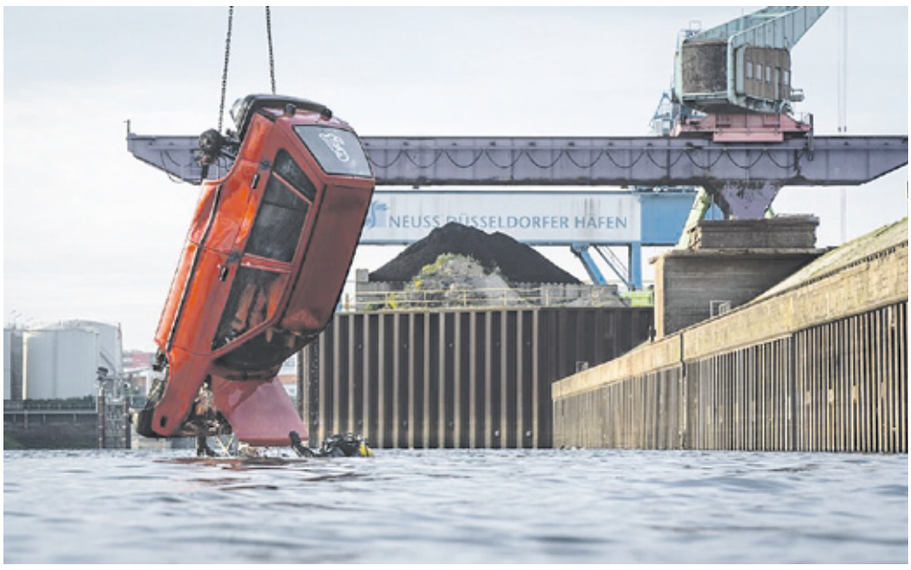
Bei der Lösung der vielfältigen Aufgaben und Arbeiten profitiert RheinCargo von der Erfahrung der Mitarbeiter aus den beiden traditionsreichen Partner-Unternehmen Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) und Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Die beiden steuern auch den entsprechenden Platz bei: Die Immobilien befinden sich im Eigentum der Muttergesellschaften und werden von RheinCargo vermarket.

Um auch in Zukunft erfolgreich zu bleiben, setzt RheinCargo auf den eigenen Nachwuchs, bildet junge Leute aus und investiert in die Qualifikation seiner Mitarbeiter. „Wir begegnen zum Beispiel der Herausforderung im Eisenbahnbereich, in dem wir vermehrt eigene Lokführer einstellen und unsere Aus- und Weiterbildungsangebote erweitern", unterstreicht Kuhn. „RheinCargo zeichnet aus, dass wir noch eine Größe haben, die es uns als Geschäftsführer ermöglicht, vor Ort zu sein, ganz nah beim Kunden", ergänzt Birlin. „Aber wir beide verbringen auch viel Zeit im Betrieb mit den Kolleginnen und Kollegen."

Ganz im Sinne dieser Philosophie lautet der Leitspruch des Geschäftsführers: „It´s all about people" – was frei übersetzt so viel bedeutet wie: „Den Menschen in den Mittelpunkt stellen." Birlin: „Es ist vor allem der tägliche Einsatz unserer engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der unser Unternehmen auszeichnet."

Gemeinsam sicherer

Polizei und Feuerwehr übten gleich zwei Mal im Neusser Hafen



Gleich zwei Mal eilten in den vergangenen Wochen dutzende Fahrzeuge mit Blaulicht und Sirene in den Neusser Hafen. Das eine Mal waren es mehrere Züge der Feuerwehr und verschiedener Rettungsdienste, das andere Mal rund 80 Polizisten, die sogar aus Kanada und Australien an den Rhein geflogen waren. Beide Einsätze hatten den gleichen Grund: Die Fachleute wollten sich bei Übungen mit den Gegebenheiten vor Ort vertraut machen, damit sie im Fall eines echten Einsatzes sofort wissen, was zu tun ist.

Kompetent betreut wurden beide Gruppen von Helmut Baur, Hafenmeister und Sicherheitsbeauftragter von RheinCargo. Er stand nicht nur während der Übung für alle Fragen der Beteiligten zur Verfügung, sondern hatte auch mit Tipps, Hinweisen und aufwendigen Vorbereitungen im Vorfeld die Planer unterstützt: So wurden bei der Großübung der Feuerwehr Neuss die haupt- und ehrenamtlichen Retter zu einer Explosion in einem Betrieb mit einem Folgebrand auf einem Tankschiff gerufen. Dabei war auch ein Fahrzeug in ein Hafenbecken geschleudert worden war. Den Teilnehmern des 13. Internationalen Polizeiseminars beim Landesamt für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten (LAFP) der Polizei NRW im Bildungszentrum Neuss ging es vergleichsweise „nur" um die Aufnahme eines Schadens nach einer Schiffsexplosion.

„Natürlich versuchen nicht nur wir sondern auch alle Firmen im Hafen durch Anlagen sowie die ständige Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter alles Menschen und technisch Mögliche zu tun, dass es möglichst nicht zu Unfällen kommt", weist Baur auf die ständigen Anstrengungen hin. Sollte aber doch einmal etwas vorfallen ist es sehr wichtig, dass alle mit den Gegebenheiten vertraut sind, wir einander kennen und die Kommunikationswege kurz sind." Deswegen hat er auch einige Wochen in die Vorbereitung gesteckt.

Wie Baur berichtet sind auch die Hafenfirmen froh über die Übungen und unterstützen sie nach allen Möglichkeiten. „Wir im Hafen ziehen eben auch in Fragen der Sicherheit immer an einem Strang." Und da ist es wenig verwunderlich, dass beide Übungen nicht nur ein großer Erfolg wurden, sondern bei den Rettern bleibende Eindrücke hinterließen.

Trainingskonzept schafft neue Möglichkeiten

Terex Port Solutions setzt verstärkt auf die weitreichenden Möglichkeiten der Simulator-Ausbildung

Terex Port Solutions (TPS) hat ein neu konzipiertes Trainingsprogramm für Bediener von Hafenkranen vorgestellt, das die langjährigen Erfahrungen der Trainer mit den weitreichenden Möglichkeiten von Simulator-Trainings verbindet. Mit dem neuen Programm werden Kranbetreiber nachhaltig darin unterstützt, das Potential von Terex® Gottwald Hafenkranen hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit voll auszuschöpfen.

Das Konzept bietet spezifische Module, die von der Evaluation von Bewerbern bis hin zum Sicherheitstraining für erfahrene Bediener reichen. Trainings mit dem neuen Simulator sind dabei ein zentraler Bestandteil des umfassenden Trainingsprogramms von TPS. Alexander Bongart, Leiter der Trainingsabteilung bei TPS in Düsseldorf, freut sich über die neuen Möglichkeiten: „Durch die individuelle Kombination der neuen Simulator-Trainingsmodule mit den bewährten On-site-Trainings bieten wir jedem Kranbetreiber maßgeschneiderte Konzepte für einen leistungsstarken und sicheren Güterumschlag."

Foto: TEREX

Der auf der TOC Europe in Hamburg vorgestellte Simulator setzt auf neueste Technik inklusive ‚Motionbase' und ‚Oculus Rift'. Durch die Integration originaler Bauteile wie Kransteuerung, Kranbedienersitz, Joysticks und Visumatic®-Monitor werden besonders realistische Trainingsszenarien möglich. Alexander Bongart bestätigt: „Unser neuer Simulator genügt höchsten Ansprüchen und hat bereits in der Entwicklungsphase erfahrene Kranbediener von seiner Realitätstreue überzeugt."

Simulator-Trainings sind besonders sicher, da beim Training unter simulierten extremen Wetterbedingungen und in Gefahrensituationen reale Schäden ausgeschlossen sind. Terminalbetreiber nutzen diese kosteneffiziente Methode immer häufiger, damit sie ihren Kran auch während Bedienertrainings für den produktiven Umschlag im Terminal einsetzen können. „Ein weiterer gravierender Vorteil besteht darin", schließt Bongart, „dass bereits vor Auslieferung eines Hafenkrans zukünftige Kranbediener mit dem Simulator geschult werden können."

Zusätzliche Details zu den Bedienertrainings sind im neuen Trainingsprogramm enthalten das im Internet www.terexportsolutions.com zu finden ist.

„Eine absolut gelungene Umsetzung"

NRW-Bauminister Michael Groschek informierte sich über neues Quartier der Neusser Bauverein AG

An der Hülchrather Straße in Neuss-Weckhoven entsteht auf dem 24.000 Quadratmeter großen Areal ein neues Quartier: Über den Baufortschritt der Stadtteilentwicklungsmaßnahme für rund 40 Millionen Euro informierte sich NRW-Wohnungsbauminister Michael Groschek.

„Mit der Umsetzung des aus dem Landeswettbewerb erarbeiteten zukunftsfähigen Konzeptes von Büro sop Architekten wird Weckhoven städtebaulich deutlich aufgewertet. In dem neuen Wohnquartier werden 198 attraktive und bezahlbare Mietwohnungen für Jung und Alt entstehen", sagt Bürgermeister Reiner Breuer, Aufsichtsratsvorsitzender der Neusser Bauverein AG.

Insgesamt werden bis zum Sommer 2018 acht drei- bis viergeschossige Mehrfamilienhäuser mit grünem Innenhof sowie ein Nachbarschaftszentrum errichtet, das den Bewohnern und Nachbarn vielfältige soziale Dienstleistungen anbieten wird. 22 attraktive Einfamilienhäuser für junge Familien komplettieren das generationsübergreifende Wohnangebot. Der Rohbau im ersten Bauabschnitt ist bereits abgeschossen, im zweiten wird jetzt mit den Obergeschossen begonnen und der Start für den dritten Abschnitt ist für Mitte August vorgesehen.

Groschek freut es: „Der Neusser Bauverein hat mit dem Projekt in Weckhoven genau das geschaffen, was ich mir immer wünsche: Ein Quartier, das den Menschen nicht nur bezahlbaren Wohnraum bietet, sondern auch Heimat vor der Haustür. Durch Grün-, Spiel- und Freizeitflächen, Anlaufstellen für ältere oder gehandicapte Menschen sowie ein herausragendes Infrastrukturangebot können sich hier Menschen von Kindesbeinen an bis ins Seniorenalter wohl fühlen. Das ist eine absolut gelungene Umsetzung unseres Landeswettbewerbs ‚Nachhaltige Nachbarschaften' und ein weiteres Beispiel dafür, welche Erfolge aus der Zusammenarbeit von kluger Wohnungsbaupolitik des Landes und dem Engagement von Unternehmen entstehen können."

Foto: Neusser Bauverein AG

Minister Michael Groschek (4.v.r.) zeigte sich bei dem Besuch beeindruckt von dem Projekt

Die Mehrfamilienhäuser bieten den Neussern 198 neue bezahlbare Mietwohnungen. „Der Mietpreis wird bei den öffentlich geförderten Wohnungen bei 5,75 Euro je Quadratmeter und der bei den freifinanzierten deutlich unter dem sonst üblichen Mietspiegel liegen und bieten dennoch qualitativ hochwertigen Wohnraum an", sagt Frank Lubig.

Wijgula und NPRC ausgezeichnet

Anlässlich des 40-jährigen Bestehens suchte der Rat der niederländischen Binnenschiffsverlader die Besten

Die Logistikorganisation EVO hat die zu IMPERIAL Logistics International gehörende Tankreederei Wijnhoff & Van Gulpen & Larsen B.V.(Wijgula) in der Kategorie Binnenschifffahrt mit dem zum ersten Mal verliehenen Preis der besten niederländischen Reederei ausgezeichnet. Die beiden Geschäftsführer Norbert Meixner und Thijs Aarten nahmen die Auszeichnung am 18. Mai im niederländischen Zoetermeer, dem Sitz der EVO, aus den Händen des EVO-Vorsitzenden Chris Bruggink entgegen. Den äußeren Rahmen bildete eine Jubiläumsfeier anlässlich des 40-jährigen Bestehens einer EVO-Unterorganisation, des Rats der Binnenschifffahrtsverlader.

Foto: portbase

Wijgula-Geschäftsführer Norbert Meixner (Mitte) und Thijs Aarten (rechts) mit EVO-Vorsitzenden Chris Bruggink.

Studenten der Erasmus-Universität Rotterdam hatten die EVO-Mitglieder eine lange Reihe von Kriterien bewerten lassen.

In der 1922 gegründeten Reederei Wijgula mit Hauptsitz im niederländischen Druten an der Waal hat IMPERIAL Logistics International das Management einer Flotte von 61 eigenen und gecharterten Doppelhüllen-Binnentankschiffen zusammengefasst. Diese können alle für die Binnenschifffahrt zugelassenen Flüssigprodukte transportieren.

Die NPRC wurde zum leistungsstärksten Befrachter der Binnenschifffahrt ausgerufen. Die NPRC transportiert jährlich etwa 11 Millionen Tonnen Trockenladung über die europäischen Wasserwege. Die Kooperation, die sich aus über 100 Binnenschiffen zusammensetzt, vertritt eine Gesamtladekapazität von 200.000 Tonnen.

Die NPRC-Mitglieder investierten in den letzten Jahren in die Steigerung der Nachhaltigkeit ihrer Flotte. Die Zusammenarbeit sowie Optimierung der Logistikkette spielen bei der Kooperation eine immer größere Rolle. Geschäftsführer Stefan Meeusen: „Wir arbeiten eng mit unseren Kunden zusammen, auch indem wir Innovationen gemeinsam mit der ICT einführen, wodurch wir zum Beispiel Real-Time-Daten teilen."

Eine weitere Auszeichnungen ging an Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. als „Best Performing Container Liner Shipping Company".

Konzept für Tourismus auf Wasser

Vorschlag des Verkehrsministeriums stößt jedoch bei den Fachverbänden auf Ablehnung

Mit Meerzugang an Nordsee und Ostsee, hunderten Flüssen, Kanälen, Bächen und Seen ist Deutschland Anziehungspunkt für Touristen und Wassersportler weltweit. Um die Zukunft von Wassertourismus, Freizeitschifffahrt und Wassersport langfristig zu sichern, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ein Wassertourismuskonzept entwickelt. Mit dem Konzept bekennt sich der Bund zu seiner Verantwortung als Eigentümer der Haupt- und Nebenwasserstraßen.

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur: „Wassertourismus macht nicht nur Spaß, sondern ist auch ein erheblicher Wirtschaftsfaktor. Mit unserem Wassertourismuskonzept schaffen wir die Grundlage für Investitionen des Bundes in die Freizeitwasserstraßen und Naturgewässer. Damit sichern wir Wohlstand, Wachstum und Arbeit in unseren Regionen."

Zentrale Elemente des Wassertourismuskonzeptes sind zum einen das Ziel Entwicklungskonzepte zu erarbeiten, zum anderen wird für die Freizeitwasserstraßen und Naturgewässer wird ein eigener Haushalt geschaffen. Und schließlich sollen Pilotregionen etabliert werden.

Enttäuscht zeigten sich die 14 Spitzenverbände aus Wassersport, Wassersportwirtschaft und Tourismus: Das Konzept bleibe deutlich hinter den Erwartungen zurück. Es handele sich offensichtlich nicht um ein innerhalb der Bundesregierung, insbesondere mit dem für Tourismus zuständigen Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, abgestimmtes Konzept, sondern lediglich um einen „Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zum aktuellen Stand der Überlegungen. Und: „Die enthaltenen Vorschläge sind offenkundig nicht mit den betroffenen Ländern abgestimmt."

Und weiter: „Die Branchenverbände begrüßen das Bekenntnis des Bundes zu seiner Verantwortung für den Erhalt und die Verbesserung der Infrastruktur für die in seinem Eigentum stehenden ausschließlich Freizeitzwecken (Sport, Tourismus) dienenden Wasserstraßen und dessen Bereitschaft, die hierfür erforderlichen Ressourcen in Form eines gesonderten Haushaltstitels zur Verfügung zu stellen.

Positiv bewerten die Verbände außerdem die Absicht des BMVI, die Verwaltung dieser Wasserstraßen in einem getrennten Organisationszweig, aber unter dem Dach der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu organisieren." Dennoch sei der Bericht aus Sicht der Branchenverbände inhaltlich unzureichend und enttäuschend. Er enthält keine validen Aussagen über die wirtschaftliche Bedeutung und Perspektiven für die Entwicklung des Wassersports und Wassertourismus in Deutschland.

Forschung

Das Delfter Unternehmen Holland Container Innovations (HCI) hat die Zusage für die Gewährung von Fördermitteln für die Weiterentwicklung des einklappbaren Containers 4FOLD erhalten. Für den Transport von Leercontainern entstehen der Transportbranche jährlich Kosten in Höhe von ca. 25 Milliarden Euro; zudem fallen unnötig hohe CO2-Emissionen an.

Initiative

Das Binnenschifffahrtsprojekt EMMA, ein länderübergreifendes Projekt auf gemeinsamer Initiative von Hafen Hamburg Marketing und 20 Projektpartnern, setzt sich mit der Frage auseinander, wie angesichts mangelnder Straßen der Anteil der Binnenschifffahrt an der Gesamttransportleistung in der Ostseeregion nachhaltig gesteigert werden kann.

Verbindung

Seit dem 1. August bietet Contargo seinen Kunden zwei Mal pro Woche auf dem Schienenweg eine direkte Verbindung zwischen dem neuen Terminal APMT2 auf der Maasflakte in Rotterdam und dem Hinterlandstandort in Neuss an.

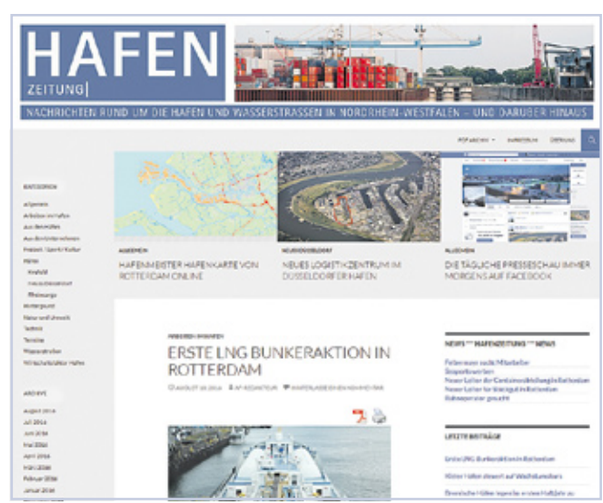
NOCH MEHR UND ONLINE

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 ■ 41 460 Neuss
Telefon: (02 131) 53 23 - 0
Fax: (02 131) 53 23 - 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: (01 51) 52 56 56 34

Art Direction und Produktion:
Rainer Jurk Design GmbH, Krefeld

Foto: Tanja Pickartz
(soweit nicht anders ausgezeichnet)

Druck: impress media GmbH
Heinz-Nixdorf-Str. 21
41179 Mönchengladbach
www.impress-media.de