Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | SEPTEMBER 2020

Joachim Zimmermann erwartet jetzt mehr Digitalisierung
Seite 2

Ticker: Erst aufs Schiff dann ins Museum +++ Mit Abstand gut aufgestellt +++ Versorgung über die Häfen sichergestellt +++ Volle Auftragsbücher trotz Pandemie +++ Rheinwerke elektrifizieren weitere Steiger +++ Ausrichtung auf die Zukunft +++

Häfen sichern die Versorgung

Bürger, Industrie und Handel können sich auf Hafen-Unternehmen verlassen

Zu jedem Zeitpunkt der Corona-Pandemie der vergangenen Monate war eines sicher: Die Versorgung über die Häfen und durch die in ihnen arbeitenden Unternehmen. Seien es Haferflocken, Grillsaucen oder frisches Obst für die Verbraucher, Rohstoffe und Teile für die produzierenden Betriebe und die Industrie oder die hergestellten Waren, die zu den Kunden gebracht werden mussten. Beinahe alles wurde schnell und zuverlässig umgeschlagen und weiterbewegt.

Dabei hielten die Unternehmen in den Häfen und ihre Mitarbeiter zu jedem Zeitpunkt selbstverständlich alle geltenden Sicherheitsvorschriften und -maßnahmen konsequent ein. Aus Sorge um die eigenen Mitarbeiter, aber auch, um alle anderen Beteiligten an den Logistikketten sowie um die Kunden konsequent zu schützen.

Die Fachleute in Verwaltung und Politik erkannten sehr schnell die besondere Rolle und Verantwortung, die den Häfen und den dort arbeitenden Unternehmen zukommen. Entsprechend stufte die nordrhein-westfälische Landesregierung die Schifffahrt gleich zu Beginn der Pandemie als Kritische Infrastruktur (KRITIS) ein. Das sind Organisationen oder Einrichtungen mit wichtiger Bedeutung für das staatliche Gemeinwesen. Bei deren Ausfall oder Beeinträchtigung würden nachhaltig wirkende Versorgungsengpässe, erhebliche Störungen der öffentlichen Sicherheit oder andere ernste Folgen eintreten.

Bella Italia

Foto: Ambrogio

Ambrogio hat eine neue Intermodal-Verbindung zwischen Deutschland und Italien gestartet. Die ersten Züge sind bereits erfolgreich gefahren.

Sanierung

Foto: Rheinhafen Krefeld

Die Hafen Krefeld GmbH & Co. KG hat mit der Sanierung der Krefelder Hafendrehbrücke an der Hafenstraße begonnen. Die Arbeiten sollen bis Ende des Jahres abgeschlossen sein.

Neue Öl-Pipeline verbindet Werke

Das Thomy Werk und die Ölmühle C.Thywissen in Neuss haben ihre neue Öl-Pipeline in Betrieb genommen. Die Pipeline verläuft unterirdisch über etwa 400 Meter und pumpt mehr als zehn Millionen Liter Sonnenblumenöl im Jahr durch die Erde.

„Mit unserer neuen Öl-Pipeline nutzen wir die Standortnähe zur Ölmühle C.Thywissen. Wir sparen uns mehrere hundert Lkw-Fahrten im Jahr und damit rund 40.000 kg CO_2", so Robert Rott, Leitung Supply Chain im Thomy Werk Neuss.

„Die Pipeline ist Ausdruck einer vertrauensvollen Zusammenarbeit und stärkt damit den Standort Neuss", so Detlef Volz, Geschäftsführer bei C.Thywissen. Im Thomy Werk produzieren rund 180 Mitarbeiter Senfvarianten, Mayonnaisen, Remouladen und Speiseöle.

Foto: Nestlé Deutschland

GEFÄHRLICH

„Wer zum Schwimmen in den Rhein springt, 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", betont die Düsseldorfer Rathausführung. „Selbst geübte Schwimmer können bei Unterströmungen oder Strudeln im Rhein in Schwierigkeiten geraten", so alle Experten.

Partner vernetzen sich digital

„Häfen NRW 4.0" stärkt die Effizienz

Die Logistik-Branche muss digitaler werden, dies wird durch die Corona- Pandemie einmal mehr deutlich. Das Projekt „Häfen NRW 4.0" hat jetzt die Grundlagen für eine cloudbasierte Plattform gelegt. Mit deren Hilfe werden sich die Häfen künftig weiter vernetzen, ihre Effizienz und Flexibilität stärken – und somit einen wichtigen Beitrag für die Logistikprozesse am Wirtschaftsstandort NRW beziehungsweise ganz Deutschland leisten.
Acht Partner beteiligen sich - „RheinCargo" als Betreiber der Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf, die beiden Unternehmen „CPL Competence in Ports and Logistics" und „Inplan", der Mindener Hafen, der Hafen Krefeld, der Stadthafen Lünen, die „DeltaPort Häfen" und die Universität Duisburg-Essen. Ziel des Projekts ist es, den Technologievorsprung der Seehäfen aufzuholen, Forschungslücken in Bezug auf Binnenhäfen zu schließen und den Digitalisierungsprozess voranzubringen. Dazu vernetzen sich die beteiligten Häfen mit Hilfe einer cloudbasierten Plattform digital.
Auch in Zeiten der Corona-Pandemie haben die Partner an der Entwicklung konsequent weitergearbeitet. Das Bundesverkehrsministerium unterstützt das Forschungsprojekt durch sein Förderprogramm „Innovative Hafentechnologien" (IHATEC) mit einem Budget von insgesamt 1,3 Millionen Euro. Das Projekt hat in diesen Tagen „Halbzeit".

Erwerb abgeschlossen

HGK relauncht mit Übernahme die Marke

Nach Zustimmung aller Gremien und genehmigenden Institutionen konnte die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) den Erwerb der europäischen Schifffahrtsaktivitäten von der Imperial Logistics mit Wirkung vom 31. Juli erfolgreich abschließen.
Das neue Unternehmen firmiert zukünftig als HGK Shipping GmbH unter dem Dach der HGK Gruppe.

Flocken fanden Absatz

Fortin Mühlenwerke konnten gestiegene Nachfrage erfüllen

Foto: Till Haarmann, EGGERT GROUP für Fortin

Völlig überrascht wurde während der Corona-Pandemie Robert Lamers, Geschäftsführer der Fortin Mühlenwerke GmbH & Co. KG. Zunächst nahm Ende Februar die Nachfrage nach den 500 Gramm-Päckchen mit Hafenflocken deutlich zu. Wie Lamers berichtet, kein lokales Phänomen: Die Flocken werden in den Supermarktregalen in Deutschland und dem europäischen Ausland angeboten und waren überall gleich gefragt.
Zunächst vermutete der Düsseldorfer noch Hamsterkäufe. Doch lies die Nachfrage nicht nach, steigerte sich vielmehr mit dem Lockdown weiter sprunghaft bis in den Juni hinein. „Sicherlich waren da zu einem Teil auch Vorratskäufe mit dabei", vermutet Lamers. „Aber irgendwann sind die Schränke ja auch voll." Vielmehr führt er den Zuwachs auf die geänderten Lebensgewohnheiten der Menschen zurück: Mit dem Lockdown hätten sowohl Eltern im Homeoffice als auch Kinder ohne Schule mehr Gelegenheit zu einem gemeinsamen Frühstück. „Zudem entfallen die Mahlzeiten in den Schulmensen, den Kantinen oder das Frühstück im Kindergarten, was zuhause ersetzt werden muss. Auch die Restaurants hatten alle geschlossen", erklärt er weiter. Und da sind Haferflocken eine wohlschmeckende und gesunde Mahlzeit.
Die erhöhte Nachfrage stellte auch die Fortin-Mitarbeiter vor große Aufgaben: Sie arbeiteten beinahe rund um die Uhr, an sieben Tagen die Woche. Nur Sonntags von 6 bis 14 Uhr standen die Maschinen für Reinigungs- und Wartungsarbeiten kurzzeitig still, um die hohe Auslastung aufrecht erhalten zu können. „Wir haben den Mitarbeitern die Lage erklärt und auf ihre Bereitschaft gehofft", erzählt Lamers. „Und die war vorhanden. Die Mitarbeiter haben sofort und ohne große Diskussion sehr gut mitgezogen." Wobei er erzählt, dass der eine oder andere auch froh war, weiter zur Arbeit gehen und Geld verdienen zu können. Auch wenn sich diese wegen den auch bei Fortin eingeführten Coronamaßnahmen deutlich erschwert hatte.
Trotz des bemerkenswerten Einsatzes gelang es nicht ganz, jede Bestellung zu erfüllen. „Wir haben aber flexible Exportmengen umgelenkt, um die Versorgung der Region und Deutschlands sicherzustellen." In dem Zusammenhang bedankt er sich für die Unterstützung der Häfen, die flexibel Lösungen möglich gemacht hätten.
Für das Unternehmen rechnet sich der Mehreinsatz übrigens nur bedingt. Zwar stieg der Umsatz – aber parallel auch die Kosten für Lohn und andere Ausgaben. Was bleibt ist das gute Gefühl, geholfen zu haben.

Einschätzung

Foto: Bayernhafen

Rainer Zimmermann, Geschäftsführer der Bayernhafen GmbH und Präsident des BÖB

Neue Arbeitsformen

Häfen müssen den Rückenwind nutzen

Gerade denjenigen, die sich vorher als Verbraucher im Supermarkt keine Gedanken darüber gemacht haben, ist durch die Corona-Pandemie die Bedeutung gut funktionierender Lieferketten deutlich vor Augen geführt worden.
Insofern ist es schon schön, dass die Binnenhäfen und ihre Mitarbeitern mit ihren wichtigen Funktionen stärker in den Vordergrund rücken. es wäre wichtig, wenn wir diesen „Rückenwind" aufrecht erhalten könnten.
Aber auch die Häfen werden sich ändern: Wir werden einen Schub in der Digitalisierung erleben. Vieles, was jetzt gezwungenermaßen an neuen Arbeitsformen eingeführt wird, wird auch in den Alltag nach Corona übernommen.
In der Produktion und der Logistik wird man aber auch noch einmal über das Thema Lagerhaltung und zeitliche Knappheit in Lieferketten nachdenken müssen. Da sehe ich durchaus Chancen für die Häfen als Produktionsstandort und für Binnenschiff und Bahn. Just in sequence heißt eben nicht möglichst schnell, sondern wir müssen künftig vielleicht wieder mit mehr Pufferlagern arbeiten, und daraus können Binnenhäfen als Logistikstandorte einen Nutzen ziehen.

Sascha Odermatt ist seit Mai 2018 Geschäftsführer und Sprecher der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG (NDH). Der gelernte Jurist kam 2006 zum Unternehmen.

Wissen, worauf es ankommt

Die Corona-Pandemie zeigt die Bedeutung der Binnenhäfen auf

Leere Supermarktregale und kein Nachschub in Sicht. Erinnern Sie sich noch? Zu Beginn der coronabedingten Ausgangsbeschränkungen Anfang April wurden aufgrund der hohen Nachfrage Waren wie Nudeln, Mehl oder Toilettenpapier knapp. Lieferketten zeigten zeitweilig Risse. Und nicht immer konnte sofort Abhilfe geschaffen werden. Für bundesdeutsche Haushalte eine ungewohnte Situation, läuft die Versorgung mit den Waren des täglichen Bedarfs normalerweise doch zuverlässig und eher unbemerkt im Hintergrund. Wie viele andere systemrelevante Dienstleister und Produzenten haben auch die Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) seit Ausbruch der Corona-Pandemie gezeigt, dass die dortigen Experten wissen, worauf es ankommt. Denn die Häfen sind ein wichtiges Rad, im Uhrwerk einer gut funktionierenden Infrastruktur.

Sascha Odermatt, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH): „Die letzten Monate haben uns und auch viele andere Dienstleister oder Unternehmen vor ganz neue Herausforderungen gestellt. Galt es doch, Lieferketten und damit die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung sicherzustellen und gleichzeitig die Maßnahmen der Bundesregierung zum Schutz vor dem Corona-Virus umzusetzen. Häfen sind systemrelevant. Unseren Betrieb aufrecht zu erhalten, ist für uns daher immer oberstes Gebot. Um dies unter Corona-Bedingungen sicherzustellen, haben wir mit unseren Beteiligungen in den letzten Wochen oftmals kurzfristig und flexibel neue Lösungen entwickeln müssen. Lok-, Kranführer oder Waggonschlosser beispielsweise können schließlich nicht im Homeoffice arbeiten."

Doch fokussiert Odermatt nicht nur die aktuelle Situation, sondern plant bereits für die Zukunft. „Nach der Finanzkrise 2008 haben wir gesehen, dass sich die Wirtschaft schneller erholt hat, als ursprünglich angenommen", erinnert er. Damals waren funktionierende logistische Drehkreuze eine wichtige Voraussetzung für das erneute Anziehen der Konjunktur. „Dies hatten wir im Blick und haben unser Unternehmen schon während der Krise so aufgestellt, dass unsere erfahrenen Mitarbeiter in der Phase des Aufschwungs schnell wieder durchstarten konnten."

Regelmäßig stellen die NDH-Experten ihre laufenden Maßnahmen und Projekte auf den Prüfstand, um variable und fixe Kosten so weit wie möglich zu reduzieren. Gleichzeitig verfolgt Odermatts Team aber auch zahlreiche Projekte zur Stärkung der Hafenstandorte in Neuss und Düsseldorf und zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens.

Für Odermatt ist das die konsequente Fortsetzung seines bei seinem Amtsantritt im Mai 2018 eingeschlagenen Kurses, der jetzt Früchte trägt. „Mit einer auf die derzeitigen und zukünftigen Bedürfnisse unserer Kunden ausgerichteten Infra- und Suprastruktur sowie unseren motivierten und fachlich erfahrenen Mitarbeitern sind wir breit aufgestellt und können so als Unternehmen rasch auf wechselnde Anforderungen, wie jetzt in der Corona-Krise, reagieren."

Die wesentlichen Faktoren, damit das in Zukunft auch so bleibt, sind nach Meinung des Hafenchefs schnell zusammengefasst: „Um bei den zu erwartenden mittel- bis langfristigen Mengenentwicklungen beim Hafenumschlag und dem Eisenbahnbetrieb auch weiterhin einen reibungslosen Ablauf gewähren zu können, benötigen wir neben dem Ausbau und dem Erhalt unserer bestehenden Infrastruktur auch die nötigen Flächen sowie die Möglichkeit zur Erweiterung.

Dabei warnt Odermatt ausdrücklich davor, die durch die Corona-Pandemie zu erwartenden Mengenrückgänge als Grundlage von Planungen oder Spekulationen über einen Rückgang der Globalisierung fehl zu deuten. Nach jeder Krise – egal ob DotCom-Blase, Banken- oder Eurokrise – habe sich gezeigt, dass ein wirtschaftlicher Abschwung zwar die Güterverkehre um einen bestimmten Prozentsatz zurückwerfe. Anschließend stiegen jedoch die Mengenentwicklungen bei den nationalen und den internationalen Logistikketten von dem neuen Punkt kontinuierlich an.

Gleichwohl plädieren die Häfen und die dort ansässigen Unternehmen dafür, nicht „wie gewohnt" weiter zu machen. Denn die Beschränkungen der Corona-Krise hätten gezeigt, wie sehr die Natur von den eingeschränkten PKW-Verkehren profitiert habe. Deswegen wäre es jetzt mehr denn je an der Zeit, die Verkehrsverlagerung auf die Schiene und den Wasserweg anzupacken. Ein Thema, bei dem die Häfen und dort ansässigen Unternehmen besondere Hilfestellungen anbieten. Schließlich wissen Hafenbetreiber und Hafenanrainer worauf es ankommt: den ökologischsten und ökonomischsten Verkehrsweg zu finden.

Erst aufs Schiff, dann ins Museum

Düsseldorfer Expertenteam entwickelt in der Corona-Zeit ganz neue Internet-Lösungen

Foto: KD Deutsche Rheinschiffahrt GmbH

Eine Schifffahrt ist nicht nur lustig, sondern in Düsseldorf auch lehrreich.

Mehr Schifffahrt geht wohl kaum: Das SchifffahrtMuseum im Düsseldorfer Schlossturm am Rheinufer und die KD Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt GmbH haben gemeinsam das ultimative Rhein-Paket geschnürt. Denn das SchifffahrtMuseum gewährt beim Vorzeigen einer ab dem 1. Juni gekauften Fahrkarte der KD den reduzierten Eintrittspreis ins Museum in Höhe von 1,50 Euro. Wer lieber zuerst sein Wissen rund um Rhein und Schifffahrt erweitern und anschließend eine Fahrt auf dem Fluss genießen will, kann dies natürlich auch tun. Mit einer Eintrittskarte des Museums erhält man 10 Prozent Rabatt auf die regulären Fahrpreise der KD Panoramafahrten in Düsseldorf.

Schon seit Mitte Mai kann wieder von Düsseldorf aus mit der KD über den Rhein geschippert werden, und auch das SchifffahrtMuseum Düsseldorf hat nach der coronabedingten Schließung wieder seine Pforten für Besucher geöffnet. Für den Besuch gelten die jeweiligen Hygiene- und Abstandsregeln nach der Corona-Schutzverordnung. Die Anleger der KD liegen in Düsseldorf direkt am Schlossufer unterhalb des Burgplatzes und damit nur einen Steinwurf vom SchifffahrtMuseum entfernt.

Parallel geht das ehrwürdige Museum aber auch einen ganz neuen, digitalen Weg, genauso wie die Binnenschifffahrt immer Wege gefunden hat, Menschen zu erreichen. Wenn die Besucher nur noch eingeschränkt in das Museum kommen können, dann besucht das Team um Leiterin Annette Fimpeler eben die Interessenten in ihrem Hause. Und bringt im Internet-Rucksack seit einiger Zeit verschiedene Workshops auf Youtube mit – oder laden zu einem virtuellen Rundgang am Computer durch das Museum ein.

Seit der Neugestaltung des Museums 2015 wird bereits eine der ältesten Sammlungen zur Binnenschifffahrt auf dem Rhein mit interaktiven Erlebnisstationen präsentiert. Die Dauerausstellung kann nun auch konsequenterweise digital besichtigt werden: https://art.vision/schifffahrtmuseum

Damit keine Langeweile aufkommt, informiert das Team auf einem neuen Social-Media-Kanal weiter über die Geschichte des Lebens an und auf dem Rhein. Der erste Wochenendworkshop beschäftigte sich mit der sogenannten „Affenfaust", einem dekorativen Knoten. Die Videos sollen die Wochenendworkshops und -führungen zumindest ein bisschen ersetzen.

Im Museum selber können jeweils 35 Besucher in einem festgelegten Rundgang die gesamten Ausstellung bewundern. Alle interaktiven Erlebnisstationen, vom Bootsmannstuhl bis hin zum Dampfschiffsimulator, sind nutzbar und werden durch das Personal regelmäßig desinfiziert. Der Zugang zur Gastronomie in der Laterne wird ebenfalls möglich sein, allerdings eingeschränkt.

Foto: Geuer & Geuer Art Düsseldorf[2k]

DER RHEIN ALS WEGWEISER

Unter dem Titel „Kommt rhein" präsentiert das Andreas Quartier in der Düsseldorfer Altstadt eine neue Fotokunstinstallation des renommierten Düsseldorfer Künstlers Stephan Kaluza und setzt damit die seit Anfang des Jahres bestehende Kooperation mit dem Künstler weiter fort.

Bis Anfang Oktober wird eine temporäre Fußbodeninstallation, die vom imposanten Haupteingang des Andreas Quartiers bis in die erste Etage des ehemaligen Amts- und Landesgerichts führt, zu bewundern sein. Das knapp 30 Meter lange Kunstwerk zeigt eine vergrößerte und begehbare Fotomontage vom Rhein, dessen Flussbett vom sandigen Ufer über das Kiesbett bis hin zur Flussmitte dargestellt wird und die vom Besucher Stufe für Stufe kostenfrei abgegangen werden kann.

Brücken verbinden Hafenbecken

Düsseldorfer Rat billigt den Bebauungsplan für „Pier One“ an der Landzunge Kesselstraße

Foto: ingenhoven architects / Alexander Schmitz

Wie angesichts knapper Hafenflächen Platz finden für neue Gebäude? Am Rande des Düsseldorfer Wirtschaftshafens wird demnächst Neuland erschlossen: „Pier One“ heißt das Projekt. Seine Besonderheit: Das Gebäude ruht auf 180 Pfählen über dem Wasser. Es soll, so Düsseldorfs Oberbürgermeister Thomas Geisel, ein städtebaulicher Hingucker werden, eine „großartige Weiterentwicklung des Medienhafens“.

Der Rat der Stadt hat den Bebauungsplan beschlossen, begonnen werden soll nächstes Jahr, die ersten Mieter können vielleicht schon in vier Jahren einziehen. Geplant ist eine Nutzung mit Büros und Showrooms, eventuell auch einem Hotel. Im Erdgeschoss befinden sich außerdem Cafés und Restaurants, darunter ein Parkhaus. Wohnungen sind nicht vorgesehen.

Doch auch der Wirtschaftshafen profitiert durch die neuen Nachbarn. Teil des Projektes sind vier neue, filigranen Brücken für Fußgänger und Radfahrer, die über das Pier One die Speditionsstraße, die Kesselstraße sowie die Weizenmühlenstraße direkt und auf kurzem Weg miteinander verbinden. Damit entstehe, so der Wunsch der Planer, ein neues Wegenetz und ein neuer öffentlicher Raum auf dem Wasser. Denn nicht nur die Brücken stehen allen Besuchern offen, an den Seiten des Neubaues sind zudem öffentliche Plätze vorgesehen, die zu einer Pause einladen. Im Osten eröffnen sie den Blick zur Stadt, im Süden zum Kesselpark.

1886 wurde die erste Hafenanlage, eine der modernsten der damaligen Zeit, eröffnet und beschleunigte den Aufstieg Düsseldorfs zum bedeutenden Handels- und Industriestandort. 1906 ließ Georg Plange, Inhaber des damals größten Mühlenbetriebes in Europa, das prägnante, weithin sichtbare Gebäude seiner Diamantmehl-Weizenmühle errichten. Auf den Boom während des Wiederaufbaus in den 1950er-Jahren folgte, ausgelöst durch die Einführung der Containerschifffahrt, durch Kohle- und Stahlkrise, eine umfassende Umstrukturierung des Hafens. Ab Mitte der 1970er-Jahre wurden in Nachbarschaft zu den Industriebetrieben des florierenden Wirtschaftshafens zunehmend Büros und Gewerbe angesiedelt, ab 1990 der Medienhafen mit dem Landtag entwickelt.

Die Idee, die Landzungen im Düsseldorfer Hafen direkt zu verbinden, reicht zurück bis zur Ausstellung „Living Bridges“. Kuratiert vom Centre Pompidou Paris und der Royal Academy London, gastierte sie im Jahr 2000 im NRW-Forum in Düsseldorf und präsentierte bereits eine städtebauliche Vision von ingenhoven architects: ein Wegenetz aus schwimmenden Brücken und Stegen. Mit dem Pier One wird diese Idee jetzt konkret.

Foto: Angelwanden-Haagen

MUSIK IM SCHLOSS

Frische Luft ist gesund, stärkt die Abwehrkräfte, hat im Laufe der Jahrhunderte kulturellen Ereignissen eine besondere Note verliehen und sich als „Open-Air“ auch beim Niederrhein Musikfestival von Anfang an bewährt.

Es lag also auf der Hand, aus der gegenwärtigen Situation eine Tugend zu machen und in diesem Jahr zu „Musikwelten unter einem Himmel“ einzuladen – nicht allein auf Schloss Dyck, wo man bei schönem Wetter seit jeher im Freien saß, sondern auch an anderen Orten, die sich in idealer Weise für die besonderen Programme des beliebten Festivals eignen. Am 30. August beginnt das Niederrhein Musikfestival mit einem Jazz-Open-Air im romantischen Park von Schloss Reuschenberg. Mehr unter www.niederrhein-musikfestival.de

Rieck zeigt Stärke und Zusammenhalt

Gesundheit und Schutz von Mitarbeitern und Kunden standen im Vordergrund

Die Rieck Entsorgungs-Logistik im Neusser Hafen hat auf den Corona-Virus schnell reagiert und meistert die Krise bisher mit all ihren Tücken. Dabei hat COVID-19 auch in der Entsorgungsbranche für Veränderung und Umstellung gesorgt: Lieferketten wurden und werden unterbrochen, Produktionen heruntergefahren oder sogar ganz eingestellt. Und nicht zuletzt musste auch das Unternehmen Corona-Maßnahmen umsetzen und gleichzeitig den Betrieb weiterführen. Geschäftsführer Stefan Rieck betont: „Gesundheit und Schutz unserer Mitarbeiter standen für uns schon immer im Fokus. Deshalb wechselten unsere kaufmännischen Mitarbeiter in festen Teams zwischen Homeoffice und Büro." Auf diese Weise sicherte Rieck die Weiterführung des Betriebs im Falle einer Infektion – wozu es bisher glücklicherweise nicht kam

Foto: Rieck

„Durch unsere bereits gut ausgebaute EDV-Infrastruktur lief die Umstellung auf Homeoffice absolut reibungslos", ergänzt Rieck. Und auch dort, wo kein Homeoffice möglich war, entwickelte das Management entsprechende Schutzmaßnahmen. So wurden alle Fahrer mit entsprechenden Masken und Desinfektionsmitteln ausgestattet. Ebenso wurden die ohnehin schon vorhandenen Desinfektionsmöglichkeiten erweitert, Abstands- und Hygieneregeln festgelegt.

„Seitens der Bundesregierung gab es Erleichterungen, die die Durchführung unseres Tagesgeschäfts in Bezug auf den Kundenkontakt erheblich vereinfachte", erklärt Rieck. Ähnlich wie bei Paketdiensten mussten Fahrer nicht mehr auf jede Unterschrift etwa auf Scheinen und Papieren bestehen.

Rieck: „Besonders in Krisenzeiten ist es wichtig, die geordnete und sichere Abfallentsorgung und Abfallverwertung zu gewährleisten. Das Stichwort lautet Systemrelevanz, worunter auch die Rieck Entsorgungs-Logistik einzuordnen ist."

Wie viele deutsche Unternehmen, musste auch Rieck aufgrund von Corona-bedingten Umsatzausfällen Kurzarbeit anmelden und die Arbeitsleistung entsprechend der rückläufigen Auftragslage anpassen. Trotzdem bleibt der Geschäftsführer positiv: „So konnten wir unseren Betrieb aufrechterhalten und haben das Kurzarbeit-Geld teilweise auch aufstocken können." Wie relevant das Unternehmen für das System ist, erkennt man schnell: Durch das Gewährleisten des Entsorger-Betriebs wird auch die Gefahr vor möglichen weiteren Krankheitsausbrüchen durch Abfälle reduziert. Beispielsweise kümmert sich Rieck auch um die spezielle Entsorgung von Ganzkörper-Schutzanzügen. Der Fachmann geht davon aus, dass die Krise – zumindest wirtschaftlich – noch bis ins nächste Jahr reicht: „Und darauf stellen wir uns auch ein."

Mit Abstand gut aufgestellt

Sicherheit ist bei Zietzschmann schon immer ein Teil der täglichen Arbeit

„Im Grunde haben wir weitergearbeitet wie immer." Tobias Haberland, vom Neusser Logistiker M. Zietzschmann GmbH & Co. KG macht kein großes Aufheben um die vergangenen Wochen. „Natürlich achten wir auf Abstand, tragen unseren Mundschutz, waschen uns noch häufiger die Hände und befolgen alle Vorsichtsmaßnahmen, die verordnet und aus unserer Sicht auch geboten waren", fügt er an. Aber für die Mitarbeiter, die jeden Tag ebenso schwere wie wertvolle Ladung bewegen, gehören per se alle Aspekte des Themas Sicherheit zum Tagesgeschäft.

Entsprechend hat Haberland auch schnell die Zeichen erkannt und für das Unternehmen ausreichend Desinfektionsmittel und Seife sichergestellt – „zumal letztere besser für die Haut ist", meint er mit einem Augenzwinkern. Und wieder ernst: „Wir legen immer schon einen großen Wert auf die Sauberkeit und Hygiene."

Nur dass während Corona die Toiletten auf Fahrer und Mitarbeiter aufgeteilt und auch häufiger gereinigt wurden.

Auch in den Büros wurde und wird peinlich genau auf Abstand geachtet, Markierungen am Boden geben den Weg vor, Papiere werden mit ausgestrecktem Arm weitergereicht, Kulis nicht mehr verliehen. Kleinigkeiten zwar, die sich unter dem Strich bezahlt machen, wie der Geschäftsführer erläutert. Die externe Fachkraft für Arbeitssicherheit half mit Informationen und gemeinsam erstellten sie eine Gefährdungsbeurteilung.

Dabei gab es für die Mitarbeiter auch reichlich Aufgaben: „Wir haben die Aufträge von Ende letzten und Anfang diesen Jahres abgearbeitet", berichtet Haberland. Derzeit würden die Kunden aus dem Automotive- und Maschinenbaubereich noch zögerlich agieren, die Baubranche laufe dagegen unverändert. Zietzschmann hat – auch im Interesse der Mitarbeiter – Kurzarbeit angezeigt, war aber zu diesem Schritt noch nicht gezwungen.

Wann wir wieder auf 2019er Niveau sind? Haberland zuckt mit den Schulter: „Das wüsste ich auch gerne."

Contargo läuft jetzt mit Ökostrom

Eine ganz wichtige und saubere Sache meint das Team um Terminalgeschäftsführer Volker Boveland

Seit März bezieht das Contargo Terminal in Neuss ebenso wie alle deutschen Terminalstandorte des Container-Hinterlandlogistik-Netzwerks Ökostrom. Mit diesem Schritt in Richtung Dekarbonisierung sollen etwa E-Lkw, Hybrid-Reachstacker und Krane weitestgehend klimaneutral betrieben werden können. „Es ist zwar ein logischer aber wie ich finde auch sehr erfreulicher weiterer Schritt auf unserem Weg, uns so nachhaltig wie möglich aufzustellen", freut sich Volker Boveland, Geschäftsführer der Contargo Neuss (Foto). Nachhaltigkeit sei den Mitarbeitern ein ernstes und ehrliches Anliegen, das sie nach Möglichkeit fördern.

„Für 2020 haben wir die flächendeckende Umstellung unserer Terminals auf Ökostrom endlich erreicht", sagte Kristin Kahl, Sustainable Solutions, Contargo GmbH & Co. KG und Mitglied der internen Strategiegruppe Klimaschutz. „Das ist ein wichtiger Schritt in die von Contargo geplante Dekarbonisierung bis spätestens zum Jahr 2050. Zunächst beziehen wir den Ökostrom von kommunalen Anbietern. Künftig wird der Strom noch grüner werden, indem wir Jahr für Jahr unsere Anforderungen in den Ausschreibungen an die Stromanbieter steigern. Ziel ist ein zertifikatshandelsfreier Ökostrom."

Damit möchte Contargo den ganzheitlichen Ansatz unterstreichen, denn komplett nachhaltige Lieferketten sind nur mit E-Mobilität und regenerativem Strom erreichbar. Neben dem Transport im Kombinierten Verkehr, setzt Contargo auf E-Lkw im Nahverkehr, beteiligt sich an einem Feldversuch mit Oberleitungs-Lkw in Hessen und optimiert die eigenen Aktivitäten an den Terminals mit Hilfe von Hybrid-Reachstackern und elektrischen Rangierloks.

Bereits seit 2011 treibt das Unternehmen mit der eigenen Abteilung „Sustainable Solutions" das Thema Nachhaltigkeit im Unternehmen voran. Im alle zwei Jahre erscheinenden Nachhaltigkeitsbericht dokumentiert das Team die Fortschritte. Über die verschiedensten Kanäle informiert die Abteilung die Mitarbeiter oder tritt beispielsweise bei Workshops mit ihnen in den Dialog. Verstärkung gibt es seit 2017 durch die interne Strategiegruppe Klimaschutz, die insbesondere Innovationen und Technologien im Terminalbetrieb forciert. So werden Schritt für Schritt Ziele definiert und gemeinsam umgesetzt.

Im Einsatz für volle Regale

Das Team von Dachser versorgt die Bevölkerung zuverlässig mit Lebensmitteln – und das jeden Tag

„Wir hatten keine Wahl – und wir wollten auch weiter arbeiten. Denn mit stabilen Lebensmitteltransporten sichern wir die Versorgung der Bevölkerung." Für Stefan Behrendt, Niederlassungsleiter des Dachser Logistikzentrum Niederrhein (Foto), war es zu keinem Zeitpunkt der Pandemie eine Option, den Betrieb einzustellen. „Wir bringen, was die Menschen morgens im Supermarkt kaufen - Joghurt, Fruchtsäfte, Fleisch und Wurst, alles was im Kühlregal zu finden ist."

Foto: Dachser

Stattdessen haben Behrendt und sein Team sogar noch einmal einen Gang höher geschaltet: „Wir haben – bei aller Bescheidenheit – Höchstleistungen in den letzten Monaten vollbracht. In der Logistik muss man auch in der Krise anpacken, gerade als Lkw-Fahrer oder im Lager. So haben wir und unsere Lebensmittelkunden Sonderschichten organisiert", berichtet er. „Ein ausgeklügeltes Schutzkonzept mit mobilem Arbeiten, der Trennung von Schichten und umfangreiche Hygienemaßnahmen – und letztlich die Disziplin, die starke Identifikation und Unterstützung unserer Kolleginnen und Kollegen und aller Partner – haben für eine ununterbrochene Sicherstellung der Lieferketten gesorgt", bedankt sich Behrendt bei allen Mitarbeitern.

Parallel zu der Einstufung als systemrelevantes Unternehmen, hat Behrendt den Kontakt zu den Behörden, dem Kreis und dem Landrat gesucht. „Es war ein intensiver aber auch enorm konstruktiver Austausch, wie wir die uns anvertraute Aufgabe sicherstellen können." Das ausgeklügelte Schutzkonzept wurde bereits Ende Februar entwickelt und umgesetzt. Mühen und Aufwand, die sich gelohnt haben: „Wir hatten keinerlei Engpässe und konnten jede Lieferkette aufrecht erhalten."

„Auch in diesen besonderen Zeiten machen wir das, was wir jeden Tag machen: Die Menschen versorgen. Es wäre schön, wenn die Wertschätzung, die den Fahrern entgegen gebracht wurde und wird, noch ein bisschen anhalten könnte. Denn die fahrer tragen dazu bei, die Menschen jeden Tag zuverlässig zu versorgen. Und sie verdienen diese Anerkennung auch jeden Tag."

Ein Taxi das schwimmen kann

Umweltfreundliche Transporte Dank RheinCargo in Düsseldorf und Neuss

Die RheinCargo GmbH bietet ihren Kunden in ihren Häfen Neuss und Düsseldorf mit dem sogenannten „Massenguttaxi" einen neuen umweltfreundlichen Service an: Das hier stationierte Schiff „MS Poseidon" transportiert Waren innerhalb der Häfen, die bislang nur per Lkw verteilt wurden.

„Mit der Nutzung des Massenguttaxis werden die Güter zukünftig direkt über den Wasserweg geliefert, das Umfahren mit einem Lkw entfällt. Damit werden unnötige Schadstoff-Emissionen vermieden und die Gesamttransportzeiten kürzer", beschreibt Lukas Klippel, RheinCargo-Vertriebsleiter in den Häfen, die Vorzüge des neuen Produkts. Für die Umsetzung dieses umweltschonenden Projektes konnte die RheinCargo die EWT Schiffahrtsgesellschaft mbH als erfahrenen Partner gewinnen.

Foto: RheinCargo

Im Focus des neuen Services steht der Transport von trockenen Massengütern wie zum Beispiel Baustoffe und Agrarprodukte, aber auch Projektladung oder Schwergut.

Um diese Leistungen anzubieten, wird das Gütermotorschiff „MS Poseidon" mit einem Schiffsraum von etwa 1.000 Kubikmetern fest in Neuss und Düsseldorf stationiert. Gerade durch diese Schiffsgröße wird eine hohe Umlauffrequenz gewährleistet und somit ein Verlagerungspotenzial von bis zu 5.000 Lkw-Ladungen pro Jahr generiert.

Als reguläre Einsatzzeiten wurden Montag bis Samstag jeweils von 6.00 bis 20.00 Uhr definiert. Leistungen an Sonntagen können von Interessenten individuell angefragt werden. Bei höherer Nachfrage beabsichtigt die RheinCargo, den Service auszuweiten. So können bei ausreichendem Bedarf weiterer Schiffsraum zur Verfügung gestellt oder ein größeres Schiff eingesetzt werden.

Volle Auftragsbücher trotz Pandemie

Mit Verlässlichkeit und bestem Service kann das Team von Optimodal B. V. punkten

„Eigentlich bin ich rundum zufrieden", meint Karsten Scheidhauer (Foto). „Im Moment kommen wir mit einem blauen Auge durch alles durch", erklärt der Managing Director der Optimodal B.V. Nicht nur, dass die bewegten Volumina bislang stabil geblieben sind, die Mannschaft konnte sogar ein Wachstum von 26,3 Prozent in den erstens fünf Monaten verzeichnen. „Wir hatten im Mai gegenüber 2019 sogar eine Volumensteigerung von 43,1 Prozent." Auf die Frage nach dem Warum hat Scheidhauer eine klare Antwort: „Viele Kunden sagen uns, ihr funktioniert auch in der Krise." Und das sogar außergewöhnlich gut: Bei dem größten Geschäft könne das Unternehmen sogar eine Pünktlichkeitsquote von 99,4 Prozent vorweisen. „Viele andere Kunde unseres Unternehmens loben diese Zuverlässigkeitsquoten ebenfalls – oftmals sogar schriftlich."

Das freut nicht nur den Kunden. „Da sind wir alle natürlich auch sehr stolz", so Scheidhauer. „Sehr stolz bin ich auf mein gesamtes Team. Wichtig zu erwähnen ist auch die hervorragende Leistungsfähigkeit unseres Partners Neuss Trimodal – dem Terminal am Rhein schlechthin. Auch das bringe ich mit Freude und voller Überzeugung zum Ausdruck. Dies nicht nur weil wir gesellschaftsrechtlich miteinander eng verwandt sind und ich auch diesem Unternehmen als Mitgeschäftsführer tätig sein darf – sondern weil auch hier motivierte und zuverlässige Kolleginnen und Kollegen vorbildlichen Einsatz zeigen".

Dabei hatten die Teams bei beiden Unternehmen mit Mengeneinbrüchen gerechnet. Auch wenn diese sich bislang nicht abzeichnen, berichtet Scheidhauer, dass auch Optimodal derzeit von Monat zu Monat lebt, immer ein genaues Auge auf die laufenden Entwicklungen hat. „Derzeit ist es vollkommen unmöglich, eine Prognose über die nächsten drei oder vier Monaten abzugeben."

Der Geschäftsführer fügt an: „Um den guten Service von Optimodal auch weiter anbieten zu können, haben wir Dreierteams gebildet. In den Teams ist jeder eine Woche abwechselnd vor Ort, die anderen beiden sind zuhause. Bei uns hat jeder Notebook, Headset, Webcam und einen zweiten Bildschirm, sodass wir immer auch mobil arbeiten können."

Erfolgsgeschichte wird fortgeschrieben

„Rhein 2040" schließt an das erfolgreiche Vorgängerprojekt an, um die Wasserstraße noch sauberer zu machen

In Amsterdam hat die 16. Rheinministerkonferenz getagt. Die für den Gewässerschutz im Rheineinzugsgebiet zuständigen Ministerinnen sowie der Vertreter der Europäischen Union zogen dabei Bilanz über das auslaufende Programm „Rhein 2020" und beschlossen ein neues, zukunftsweisendes Programm „Rhein 2040". Es enthält ambitionierte Zielen für Artenvielfalt, Wasserqualität, Klimawandel, Hochwasservorsorge und Umgang mit Niedrigwasser.

Seit 70 Jahren kooperieren die Staaten im Rheineinzugsgebiet (Schweiz, Frankreich, Deutschland, Niederlande, Luxemburg) in der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR). Die intensive Zusammenarbeit ist weltweit zum Vorbild für viele andere Flussgebiete geworden. 2001 hatten die Staaten das Programm „Rhein 2020" beschlossen. Trotz umfassender Erfolge wurden nicht alle Ziele vollumfänglich erreicht. So ist der südliche Oberrhein bis Basel noch immer nicht für Wanderfische durchgängig. Auch die Planungsverfahren für Hochwasserrückhalteräume gestalten sich aufgrund lokaler Widerstände teilweise schwierig. Der heiße und trockene Sommer 2018 hat deutlich gemacht, wie sich der Klimawandel mit langanhaltenden Trockenphasen auch auf den Rhein auswirken kann.

Artenvielfalt, Wasserqualität und Hochwasservorsorge will „Rhein 2040" fördern.

Die Ministerinnen und der Vertreter der Europäischen Union wollen daher – auf einer Linie mit dem europäischen „Green Deal" und der ambitionierten Umweltpolitik der Schweiz und Liechtensteins – die erfolgreiche Zusammenarbeit im Rheineinzugsgebiet in den nächsten 20 Jahren mit unvermindertem Engagement fortführen. Das Programm „Rhein 2040" soll die verschiedenen Nutzungen in Einklang mit dem Schutz des Ökosystems bringen.

Das Programm „Rhein 2040" folgt den Leitbildern des Solidaritätsprinzips und einer nachhaltigen und klimaresilienten Wasserbewirtschaftung. Die Mitgliedsstaaten werden ihre Anstrengungen in Zusammenarbeit mit verschiedenen Interessengruppen sowie mit wissenschaftlichen Einrichtungen unter Hochdruck fortführen und alle sechs Jahre eine Bilanz ziehen.

Rheinwerke elektrifizieren weitere Steiger

Maßnahme spart geschätzt bis zu 1.000 Tonnen Kohlendioxid-Emissionen ein

Die Elektrifizierung der Düsseldorfer Steiger für Hotel- und Flusskreuzfahrtschiffe schreitet weiter voran: Jetzt kommen die nächsten vier Anleger dran. Die RheinWerke GmbH, eine Tochter der Stadtwerke Düsseldorf und der RheinEnergie mit Sitz in Köln, hat jetzt entsprechende Verträge abschließen können.

Es handelt sich dabei um drei Steiger der Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt GmbH (KD) südlich der Theodor-Heuss-Brücke sowie um einen weiteren Steiger im Bereich der nördlichen Altstadt, der ebenfalls durch die KD betrieben wird. Das Besondere: Erstmals haben die RheinWerke die Landstromversorgung inklusive Netzanbindung als Contracting angeboten. Die Verträge haben eine Laufzeit von 20 Jahren.

Die Landstromversorgung steht für Klima- und Umweltschutz: Schiffe können bei längeren Liegezeiten von Land aus mit Strom versorgt werden und müssen ihre Dieselgeneratoren nicht mehr laufen lassen. Durch diese Umstellung auf eine klimafreundlichere Versorgung lassen sich auch Stickoxid- und Lärmemissionen vermeiden und die Lebensqualität der Bürger steigern. Damit ist auch ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung klimaneutrale Stadt 2035 getan.

Drei der zu elektrifizierenden Steiger.

„Die Landstromversorgung leistet einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung in unserer Stadt", betont Udo Brockmeier, Vorstandsvorsitzender der Stadtwerke Düsseldorf. Er sieht in der Elektrifizierung der Steiger ein großes Potenzial: „Sie ist ein weiterer wichtiger Schritt für die Sektorenkopplung. Auch dieses Beispiel zeigt: Nur durch enge Kopplung des Stromsektors mit dem Verkehrssektor gelingt es uns, Umwelt- und Klimabelastungen nachhaltig zu verringern."

Und der Effekt der Elektrifizierung von vier Steigern ist durchaus bemerkenswert: Dadurch können geschätzt jedes Jahr bis zu 1.000 Tonnen Kohlendioxid-Emissionen vermieden werden (abhängig von der Zahl der Liegetage). Auch der Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO_2) ist eine relevante Größe: Laut des aktuellen Luftreinhalteplans für Düsseldorf von 2019 liegt der Anteil des Schiffsverkehrs an den Emissionen zwischen sieben und zwölf Prozent. Die Installation und Nutzung von Landstromversorgung trägt wirkungsvoll dazu bei, diese Emissionen zu reduzieren.

Ralf Zischke, Geschäftsführer der RheinWerke, weist darauf hin, dass bundesweit entlang von Flüssen und Kanälen Steiger elektrifiziert werden. „Mit dem in den RheinWerken gebündelten Know-how decken wir als Anbieter das ganze Spektrum ab."

Rheinhafen richtet sich auf Zukunft aus

Standort positioniert sich bestmöglich unter nachhaltigen Gesichtspunkten mit Fokus auf die Agenda 2030

Auch in der derzeitigen Pandemie hält der Rheinhafen Krefeld an dem eingeschlagenen Kurs fest, den Standort noch nachhaltiger auszurichten. „Natürlich bemühen wir uns, sowohl bei den variablen als auch bei den fixen Kosten zu sparen, wo wir können", bekräftigt Christoph Carnol. Der Geschäftsführer führt jedoch die bisherigen Erfolge im Bewältigen der Situation (siehe gegenüberliegende Seite) auch auf die bereits umgesetzten Maßnahmen und die breite Aufstellung des Hafens zurück. „Jetzt alles fallen zu lassen, wäre ein Fehler und würde die bisherigen Anstrengungen zunichte machen. Deswegen verfolgen wir weiter, was wir strategisch erarbeitet haben und wirtschaftlich vertreten können."

Foto: Rheinhafen Krefeld

So wurde beim Eisenbahnverkehrsunternehmen begonnen, das fahrende Equipment zu digitalisieren und eine neue Software einzuführen. Aber auch die im vergangenen Jahr gestartete Umstrukturierung wurde in Krisenzeiten beibehalten und an die geänderte Situation angepasst. Die Bemühungen zur Gewinnung von Neukunden und der weiteren Ansiedlung von Unternehmen zeigen bereits Erfolge.

Nur einige von mehreren Ideen, die für eine nachhaltige Aufstellung des Hafens sorgen sollen: „Wir wollen - und ich denke auch wir müssen - uns sozial, wirtschaftlich und ökologisch bestmöglich positionieren, um heutigen und zukünftigen Herausforderungen begegnen zu können", gibt Carnol die Richtung vor. Dabei ist ihm nicht nur das Wohl heutiger und zukünftiger Mitarbeiter (sozialer Aspekt) und die Wahl der wirtschaftlich und ökologisch besten Verkehrswege ein Anliegen. Nur wenn sich der Hafen bestmöglich aufstelle, könne er Arbeitsplätze generieren, Wohlstand in der Region sichern und vor allem dem Versorgungsauftrag von Handel, Produktion und Industrie nachkommen.

Carnol und das Arbeitsteam machen bei ihren Überlegungen nicht an der Hafengrenze Halt: „Für mich gehören Themenbereiche wie Smart City Logistik und New Mobility, wo wir als Hafen sicherlich auch einen sehr guten und interessanten Beitrag leisten können, mit zu den Feldern, in denen wir Kompetenzen haben."

Zwei Krefelder unter einem Dach

Die Logistikspezialisten BKB Globe und AKG Logistics International haben Aktivitäten vereint

Die beiden Krefelder Logistikspezialisten BKB Globe und AKG Logistics International haben ihre Aktivitäten unter dem Dach der B+K Group vereint und agieren mit einem erheblich erweiterten Leistungsspektrum.

„Mit diesem Zusammenschluss unserer international unterschiedlich orientierten Unternehmen führen wir das Logistik-Know-how beider Partner in der B+K Group zusammen und erweitern das Portfolio erheblich", freut sich Lothar Krenge, geschäftsführender Gesellschafter der B+K Group, zu der die Gesellschaften BKB Globe int. Spedition GmbH und Bönders GmbH Spedition und Krenge Bönders Immobilien Verwaltungs GmbH gehören. Arkadius Grabietz, Inhaber von AKG Logistics, wechselt als Gesellschafter in die B+K Group und übernimmt die Geschäftsführung von BKB Globe. Auch die Mitarbeiter von AKG wechseln mit. „Wir kennen uns aus langjähriger vertrauensvoller Zusammenarbeit und wollen jetzt gemeinsam Synergiepotenziale ausschöpfen", sagt Krenge. Die exportorientierte AKG ergänze ideal die Importaktivitäten der BKB Globe, die den Transport aus fernen Ländern für Großunternehmen nach individuellen Konzepten organisiert.

Foto: B+K Group

Lothar Krenge (re.) und Arkadius Grabietz.

Grabietz freut sich: „Im Gegenzug bringt AKG Logistikkenntnisse aus dem Exportgeschäft mit Japan, Taiwan sowie Osteuropa mit und ist Spezialist für das Containergeschäft, zum Beispiel mit russischen und skandinavischen Firmen. Diese langjährigen Kontakte und Erfahrungen werden das Geschäft der B+K Group bereichern." Von dem 48-jährigen Logistikmanager verspricht sich Krenge auch eine Entlastung von seinen Aufgaben in der expandierenden Gruppe. „Wir sind für die Zukunft in jeder Beziehung gut gerüstet." Stephan Bergius, der BKB Globe bisher leitete, scheidet aus Altersgründen aus der Geschäftsführung aus, bleibt der Gruppe aber als aktiver Mitgesellschafter und Berater erhalten.

Laut Krenge hat die B+K Group in den letzten drei Jahren die Zahl ihrer Beschäftigten auf 430 verdreifacht und sich damit zu einer der größten Logistikgesellschaften am Niederrhein entwickelt. Daraus sei zu ersehen, dass sich das Geschäft kontinuierlich positiv entwickelt habe. „Expansion mit Augenmaß" nennt er eines seiner Erfolgsprinzipien. Hierbei komme dem Unternehmen auch die exponierte Lage am Krefelder Rheinhafen mit Lagerhallen und einer Umschlaghalle direkt am Hafenkai sowie mit Bahnanschluss zugute.

Auswirkungen der Pandemie für den Hafen

Hafenteam meistert Herausforderungen weit über die reine Versorgungssicherheit hinaus

Foto: Rheinhafen Krefeld

Aus einer starken Position heraus hat sich die Hafen Krefeld GmbH & Co. KG der Corona-Pandemie gestellt, wie Geschäftsführer Christoph Carnol berichtet: Im Rheinhafen Krefeld wurden im vergangenen Jahr rund 5,5 Mio. Tonnen bewegt. Nicht nur eine weitere Steigerung, sondern auch ein überproportionales Wachstum im Vergleich zu den Nachbarhäfen. „2019 war als siebtes Jahr in Folge durch Wachstum gekennzeichnet", bilanziert er. Und auch wenn sich bereits zum Jahres-wechsel eine leichte Abschwächung abzeichnete, so gaben er und Mitgeschäftsführerin Elisabeth Lehnen doch für das laufende Jahr eine optimistische Prognose ab. Schließlich stehen mit den Baumaßnahmen die Zeichen auf weiteres nachhaltiges Wachstum. Auf dieser Basis beschloss die Führungsmannschaft gleich zu Beginn der Pandemie, nicht nur gemäß ihrem Auftrag, die Versorgung der Kunden zu sichern, sondern den Betrieb im vollen Umfang weiter zu führen.

„Dazu haben wir sehr schnell und kurzfristig einen Maßnahmenkatalog im Hafen, bei der Bahn und in der Verwaltung verabschiedet, um sowohl den Betrieb aufrecht zu halten als auch das Unternehmen auf eine neue technische Stufe zu heben", erläutert Carnol. Dies umfasste die Digitalisierung in Verwaltung, Hafen und Bahnbetrieb und das Einrichten von Homeoffice Arbeitsplätzen, damit die Mitarbeiter zumindest zeitweise mobil arbeiten können.

Im operativen Bereich setzte die Mannschaft parallel diesen sehr umfassenden Maßnahmenkatalog um, um ebenfalls die Sicherheit von allen Mitarbeitern, Kunden und Lieferanten zu gewährleisteten. Dazu gehörten unter anderem Schichtentrennung, Abstandsregeln und noch einmal verstärkte hygienische Auflagen. Alle Maßnahmen wurden über ein PDCA-System nachverfolgt und so kontinuierlich weitere erforderliche Schritte implementiert und umgesetzt. „Es waren sehr anstrengende Wochen und mein Dank gilt der gesamten Mannschaft, aber auch den Kunden und Lieferanten", so Carnol. „Denn es hat sehr gut funktioniert; wir konnten uns auf die neue Situation sehr zeitnah einstellen." Der Volumen- und Umsatzrückgang sei deutlich zu spüren, aber die Versorgungssicherheit unserer Kunden hatte absolute Priorität.

Baustellen machen weiter Fortschritt

Die Corona-Pandemie konnte den Fortschritt auf den Baustellen nicht bremsen

Foto: Westfalen AG

Das Flüssiggas-Tanklager der Westfalen Gruppe nimmt Gestalt an: inklusive dem Schiffsanleger vorne rechts.

Die Bauarbeiten für das Flüssiggas-Tanklager Krefeld der Westfalen Gruppe befinden sich auf der Zielgeraden. Das Abfüllgebäude steht und wird aktuell für den Einbau der Abfülltechnik vorbereitet. Eine Inbetriebnahme der Flaschen-Abfüllung ist für das Frühjahr 2021 vorgesehen, andere Anlagenteile (Tankwagen-Be- und -Entladung) starten noch in diesem Jahr. Sowohl Betriebs- als auch Technikgebäude sind im Rohbau fertig. Momentan läuft im Betriebsgebäude der Innenausbau von Sanitär, Heizung und Elektro; im Technikgebäude ist der Einbau von Stromaggregat und Trafo erledigt. Auch die Bauarbeiten für den Schiffsanleger enden noch in diesem Jahr: Momentan werden die Propan-Rohrleitungen von der Entladeeinrichtung auf das Gelände verlegt.

Nicht weit entfernt wurden bereits die ersten Kunden von der Castellmühle mit bestem Krefelder Mehl versorgt. Wie ihre Vorgängerin wird auch die neue Mühle über insgesamt drei Mühlensysteme verfügen. Im Mai wurde das erste installiert und sämtlichen Anlagenteile, die für den Betrieb notwendig sind, getestet. Dazu gehören vor allem die Getreideannahme, -reinigung und -lagerung.

Im Juni wurde der Betrieb in Krefeld sukzessive aufgenommen, das Mühlenaggregat eingefahren und testweise Mehl produziert.

Bevor aber das erste in Krefeld produzierte Mehl an Kunden ausgeliefert werden konnte, waren mehrere Zertifizierungen (IFS und QS), sowie ein Energieaudit erforderlich, welche die Mühle Anfang Juli problemlos erhalten hat.

Wenn das erste Mühlensystem einwandfrei und mit voller Auslastung läuft, werden sukzessive weitere Kunden von Köln auf Krefeld umgeschaltet.

Ab September werden dann zwei der drei Systeme in Köln abgeschaltet, demontiert, nach Krefeld gebracht und dort installiert.

Filterstoffe für saubere Umwelt

LSR Materials verlegt jetzt auch seinen Firmensitz zu dem Umschlagsplatz im Neusser Hafen

Aktivkohle ist eine saubere Sache. Jedes Gramm der Substanz hat die unglaubliche Filteroberfläche von bis zu 1500 Quadratmetern – ist also ideal zum Aufnehmen von Schadstoffen und Rückständen. Und damit das beste Filtermaterial für viele Filtrationsanwendungen. Ein Lieferant von Aktivkohle ist das Unternehmen LSR Materials. Das Kürzel steht für Lean Supply of Raw Materials, auf Deutsch Effiziente Versorgung mit Rohstoffen.

Das Rohstoffhandelshaus ist auf Prozesskohlenstoffe und Aktivkohlen spezialisiert, wie Geschäftsführer Richard Arndt erläutert. Also Kohlenstoffe, die nicht verbrannt werden sondern in Produktions- oder umwelttechnischen Prozessen als Filtermedium oder Kohlenstoffträger Verwendung finden. Etwa in der Stahl- und Gießereiindustrie, der Chemie und eben in Anwendungen wie Luft- und Wasserreinhaltung. „Mit unseren Produkten unterstützen wir den Umweltschutz und tragen zur Schonung unserer natürlichen Ressourcen bei", erläutert Arndt. Und er fährt fort: „Ein großes Projekt ist aktuell die Reinigung unseres kommunalen Abwassers von Arzneimittelrückständen. Dies wird über unsere Aktivkohlen gewäherleistet."

Foto: LSR Materials

Aktivkohle in großer Auswahl steht für die Kunden bei LSR Materials bereit.

So umfangreich wie die Anwendung ist auch die Angebotsliste von LSR: 200 verschieden Produkte für jedes Anwendungsgebiet und seine Anforderungen zählt das Produkportfolio. Es gibt sehr viele verschiedene Kohlearten, von denen wenige etwas mit der uns bekannten Steinkohle zu tun haben. So wird ein Vielzahl von Produkten auf Basis von nachwachsenden Rohstoffen wie Kokosnussschale oder Holz gewonnen. Diese Rohstoffe kommen teils per Binnenschiff als Schüttgut oder im Seecontainer, teils per Lkw ebenfalls als Schüttgut oder abgefüllt in Big Bags oder Säcken in den Neusser Hafen. „Wir bemühen uns, den Versorgungs- und Lieferprozess so schlank und umweltfreundlich wie möglich zu halten", erläutert Arndt.

Deswegen hat das Unternehmen 2019 bereits ein Warenlager in den Neusser Hafen verlegt, da der Standort logistisch optimal angebunden ist, um internationale Produkte und Rohstoffe für den europäischen Markt bereitzustellen. „Hier lagern verpackte und unverpackte Waren; wir konfektionieren sie aber auch je nach Anforderungen, um sie an die Kunden in der gewünschten Form in kürzester Zeit zur Verfügung zu stellen. Und natürlich entsprechen Hallen und Gelände den Anforderungen für Emissionsschutz."

„RheinCargo hat uns durch die vielseitigen Anbindungen wie Hafenanschluß, Containerterminal und Schienennetz sowie die direkte Anbindung auf kurze Distanz zu den vielen Autobahnen überzeugt", so Arndt. „Im Laufe diesen Jahres werden wir deswegen unseren Firmensitz komplett verlagern und ebenfalls mit unserem Büro nach Neuss an der Duisburger Straße ziehen."

Gesamtgütervolumen stieg um 4,7 Prozent

Birlin und Eckel: „Das Jahr 2019 hat eindrucksvoll gezeigt, wo die Stärken der RheinCargo liegen"

Die effiziente Verbindung der Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene steht für den Erfolg der RheinCargo GmbH & Co. KG. Dank kombinierter Angebote aus einer Hand bewegte sich der Logistikdienstleister auch im Jahr 2019 trotz unverändert schwerer Marktbedingungen im Hafen- beziehungsweise Schifffahrtsbereich weiter auf Erfolgskurs und konnte seine Leistungsbilanz im Vergleich zum Vorjahr um 4,7 Prozent verbessern. Das Gesamtvolumen der in den Häfen umgeschlagenen und auf der Schiene transportierten Güter betrug im vergangenen Jahr 46,3 Millionen Tonnen. 2018 hatte die RheinCargo insgesamt 44,3 Millionen Tonnen bewegt.

Mit 22 Millionen Tonnen Transportvolumen hat die Bahnsparte im Vergleich zum Vorjahr um 3,27 Millionen Tonnen (+17,4 Prozent) zugelegt. Mit mehr als 100 Zügen pro Tag absolvierte die RheinCargo rund 3,5 Milliarden Nettotonnen-Kilometer. Zu der positiven Bilanz hat auch der 2019 neu etablierte Geschäftsbereich „Werks- und Industriebahnen" beigetragen. So führt die RheinCargo seit über einem Jahr Rangierdienst und Infrastrukturbetrieb für die Kokerei Prosper von ArcelorMittal in Bottrop durch. „Mit der Gründung des neuen Geschäftsbereiches wurde das erfolgreiche Portfolio der RheinCargo-Bahnsparte aus Nah- und Fernverkehren hervorragend ergänzt", freut sich Wolfgang Birlin, RheinCargo-Geschäftsführer für den Bereich Eisenbahn-Güterverkehr.

Trotz der meist stabilen Wasserverhältnisse im vergangenen Jahr musste die Hafen-Sparte dagegen einen Rückgang beim wassersei-tigen Umschlag um 2,1 Prozent verbuchen. Insgesamt wurden in den sieben RheinCargo-Häfen in Düsseldorf, Köln und Neuss 15,99 Millionen Tonnen umgeschlagen. Unter Einbeziehung der landseitigen Umschläge lag in den Häfen das Gesamtgütervolumen bei 24,26 Millionen Tonnen (-4,7 Prozent). „Wir spüren immer noch Auswirkungen des dramatischen Niedrigwassers von 2018. Damals wurden erhebliche Mengen auf Bahn und Lkw verlagert. Davon konnte nicht alles zurückgewonnen werden", erklärt der für die Häfen zuständige RheinCargo Geschäftsführer Jan Sönke Eckel.

Der Pandemie erfolgreich begegnet

Stabile Aufstellung ermöglichte die Sicherstellung von Dienstleistungen zur Versorgung der Region

Foto: NDH

Die breite Aufstellung der RheinCargo-Standorte entlang des Rheins hat das Unternehmen gut durch die Krise gebracht.

„Bislang sind wir relativ gut durch die Krise gekommen", bilanziert Jan Sönke Eckel, bei RheinCargo für die Häfen zuständiger Geschäftsführer. Gemeinsam mit Wolfgang Birlin, RheinCargo-Geschäftsführer für den Bereich Eisenbahn-Güterverkehr, hat er bereits im Februar begonnen, die ersten Schutzmaßnahmen einzuführen, um Mitarbeiter und Partner vor der Pandemie zu schützen. „Wir haben die Mitarbeiter bestmöglich getrennt, um die direkten Kontakte auf ein Minimum zu begrenzen", so berichtet Eckel weiter.

Er bedankt sich bei den Mitarbeitern, die sehr positiv und pragmatisch mit den Veränderungen umgegangen sind. Denn im Hafen gibt es nur eingeschränkt Möglichkeiten zum Homeoffice: Kran- und Lokführer müssen ebenso wie Schlosser und Elektriker vor Ort sein. Und das gilt teilweise auch für kaufmännische und Verwaltungsfunktionen. Der Geschäftsführer: „In dem Zusammenhang haben die wesentlichen Mitarbeiter toll mitgezogen."

„Auch hafenseitig ist das Unternehmen dank seiner breiten und vielfältigen Aufstellung bislang verhältnismäßig gut durch die Krise gekommen", berichtet Eckel weiter. Auch wenn Bereiche unter der Flaute gelitten haben, wie Stahl oder der Kombinierte Verkehr, seien Lebensmittel und Agrarumschlag, Baustoffe und Recycling auf hohem Niveau weiter umgeschlagen worden. „Zum einen, weil Lebensmittel systemrelevant sind. Und zum anderen war einfach auch der Bedarf vorhanden", hat er beobachtet

Eckel ist froh, dass es zu keinem Zeitpunkt zu einem Shutdown gekommen sei. Häfen als systemrelevante Standorte hätten auch dann weiter arbeiten dürfen. „Die Versorgung der Bürger und des öffentlichen Lebens mit allen wichtigen Dingen ist nicht nur unsere Aufgabe. Sie ist auch unser Anliegen", bekräftigt er.

RheinCargo fährt in Flörsheim

Logistikdienstleister übernimmt in zwei Shell-Tanklagern im Rhein-Main-Gebiet zahlreiche Aufgaben

Foto: RheinCargo

Im vergangenen Jahr gründete der Logistikdienstleister RheinCargo den Geschäftsbereich „Werks- und Industriebahnen". In kürzester Zeit hat sich die Sparte innerhalb des Unternehmens produktiv etabliert. Jüngstes Beispiel: Für die Shell-Tanklager in Flörsheim und Ludwigshafen verantwortet die RheinCargo jetzt den Rangier- und Verladebetrieb.

„Die Kooperation mit Shell zeigt einmal mehr, wie flexibel RheinCargo auf die Anforderungen des Marktes reagieren kann", freut sich der zuständige Bereichsleiter Peter Jacobs. Denn von der Beauftragung bis zur Umsetzung inklusive Schulungen und Einweisungen vergingen gerade einmal zwei Monate – und zwar mitten in der Lockdown-Phase der Corona-Pandemie. Jacobs: „Auch wegen dieser ungewöhnlichen Konstellation und den damit verbundenen Herausforderungen sind wir sehr zufrieden, dass uns der Start so problemlos gelungen ist. Von den Kollegen der Shell wurden wir dabei hervorragend unterstützt."

In den Tanklagern in Ludwigshafen und Flörsheim übernimmt RheinCargo die Rangierfahrten, die Befüllung der Kesselwagen, die Bedienung der Verladeeinrichtungen und weitere Dienstleistungen wie beispielsweise die Schlauchwachen beim Schiffsumschlag. Der Betrieb findet an sechs Tagen in der Woche rund um die Uhr statt. Insgesamt entstanden vor Ort 22 Arbeitsplätze, wofür neue Mitarbeiter eingestellt beziehungsweise von Personaldienstleistern engagiert wurden. Mit weiteren Aus- und Fortbildungen kann RheinCargo den Kollegen zudem eine langfristige Perspektive bieten.

RheinCargo plant, sich neben anderen Projekten im Rhein-Main-Gebiet noch stärker zu engagieren. „Die Qualität unserer Werks- und Industriebahnverkehre spricht für RheinCargo, was im Markt positiv wahrgenommen wird. Weitere Anfragen für Dienstleistungen dieser Art liegen uns vor", so Wolfgang Birlin, RheinCargo-Geschäftsführer für den Bereich Schienengüterverkehr.

Gemeinsam immer besser werden

Guido Trappen hat Eisenbahn in Neuss von der Pike auf gelernt

Dem neuen Standortleiter Neuss des RheinCargo-Eisenbahnbereiches kann niemand etwas vormachen: Guido Trappen hat seinen Job von der Pike auf gelernt, 1994 noch bei den städtischen Hafenbetrieben Neuss angefangen und seine Weiterbildungen als Lokführer, Fahrdienstleiter und Rangierleiter bei der Neusser Eisenbahn absolviert. „Bis auf die kaufmänische Ausbildung bei der damaligen Deutschen Bundesbahn habe ich eigentlich mein ganzes Berufsleben hier verbracht", berichtet er mit einem Schmunzeln in seinem Büro, wo er von seinem Stehschreibtisch einen guten Ausblick auf den Bahnhof und die Arbeit der Kollegen hat.

Trotz der Treue zum Unternehmen hat der 49-jährige dabei viel gesehen und erlebt, hat auch Züge durch die Bundesrepublik gelenkt. Und dabei vor allem eines gelernt: Eisenbahn ist immer das Zusammenspiel vieler Menschen. „Ich bin ein Teamplayer", betont er.

Entsprechend ist es sein Anliegen, Lösungen im Gespräch mit allen Beteiligten zu entwickeln. Intern - die Tür zu seinem Büro steht die meiste Zeit des Tages offen - ebenso wie mit den anderen Abteilungen der RheinCargo und den Neuss Düsseldorfer Häfen.

Mit der Erfahrung eines Fachmannes weiß er auch, wo und wie der gut aufgestellte Bereich weiter wachsen kann und wie das Fachteam auf die sich ständig ändernden Anforderungen der modernen Logistik reagieren muss und kann. „Die Logistikketten werden stetig länger und herausfordernder", zeigt er auf. Und sieht es als Aufgabe an, mit dem Team dem Kunden Vorschläge zu machen, um deren Wachstum und geänderte Anforderungen adäquat zu begleiten. Entsprechend hat sich die Dienstleistungspalette der Eisenbahn in den letzten Jahren deutlich erweitert – und wird in Zusammenarbeit mit den anderen Abteilungen im Hafen auch weiter wachsen, ist sich Trappen sicher. Eine Aufgabe, die er nicht scheut: „Wir haben ein hochmotiviertes, bestens ausgebildetes Team."

Der Standort Neuss des RheinCargo-Eisenbahnbereiches hat Zugriff auf viele Diesel- und E-Loks und Waggons des Fahrzeugpools der RheinCargo und hat 125 Mitarbeiter, darunter auch 13 Auszubildende.

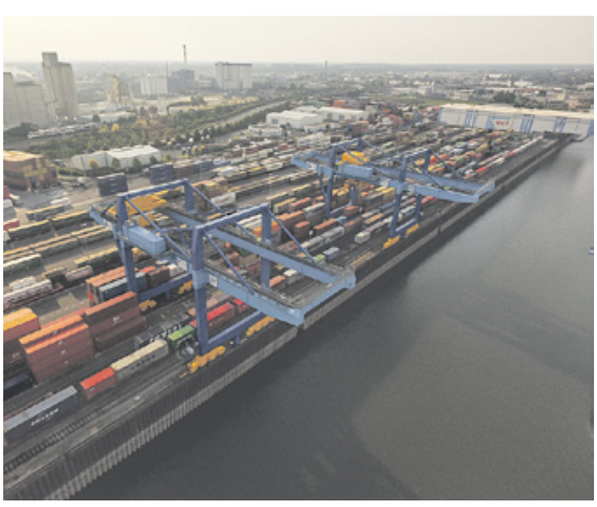
Das Team sucht ständig nach motivierten Kolleginnen und Kollegen, die sich gerne bewerben können. Trappen ist gleichzeitig der „verlängerte Arm" des Eisenbahnbetriebsleiters der RheinCargo und somit sein ständiger Vertreter.

Neues Beteiligungsmodell für Terminal

Bündelung der Anteile bei operativ tätigen Gesellschaftern von Neuss Trimodal

Rückwirkend zum 1. Januar überträgt die Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG (NDH) ihre Beteiligungsanteile an der Neuss Trimodal GmbH an die verbleibenden beiden Gesellschafter. Die Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG (Kombiverkehr) hält damit 70 Prozent der Anteile und die Ambrogio GmbH 30 Prozent. Damit liegen die Anteile des Neusser Terminalbetreibers nun komplett bei den beiden operativ tätigen Gesellschaftern.

„Durch die neue Struktur können wir über unsere operativ tätigen Gesellschafter auch Geschäft generieren, eine aus unserer Sicht ideale Konstellation", berichten die beiden Geschäftsführer der Neuss Trimodal Karsten Scheidhauer und Daniel Jähn.



Ab diesen Monat wird die Frequenz gen Norden verdoppelt.

„Mit dem Verkauf ebnen wir den Weg, die weitere Entwicklung des Terminals in die Hände der operativ tätigen Spezialisten für den Intermodalverkehr zu legen. Nachdem wir 2012 unser operatives Geschäft auf unsere Beteiligungsgesellschaft RheinCargo übertragen haben, ist der Verkauf ein weiterer Schritt unserer strategischen Neuausrichtung. Nach der langen und vertrauensvollen Zusammenarbeit bleiben wir Neuss Trimodal als Grundstückseigentümer des Containerterminals natürlich weiterhin verbunden", erklärt NDH-Geschäftsführer Sascha Odermatt.

Die 2004 gegründete Neuss Trimodal GmbH betreibt an der Tilsiter Straße das Terminal. Auf einer Fläche von etwa 88.000 Quadratmetern werden jährlich bis zu 250.000 Ladeeinheiten umgeschlagen. Ein Großteil der Mengen kommt aus den Westhäfen Zeebrügge, Antwerpen und Rotterdam. Ergänzt werden die Containermengen durch Kontinentalverkehre von und nach Wien, Wels und Graz (Österreich), Budapest (Ungarn), Gallarate (Italien), Hefei (China) und einer hochfrequenten Containerverbindung zwischen Frenkendorf/ Basel (Schweiz) und Neuss. Tendenz steigend.

Erste Station für E-Lastenräder

Rainer Breuer: „Die Umsetzung des Landeswettbewerbs ist eine Bereicherung für den Stadtteil"

Ab sofort gibt es in Neuss eine erste E-Lastenrad-Station. Am Nachbarschaftstreff „Treff 20" an der Wingenderstraße 20 stellen die Neusser Bauverein AG und die sigo GmbH zwei durch Elektromotoren unterstützte E-Lastenräder zum Ausleihen für die Bürger bereit. An der vollautomatischen Station sind die beiden E-Lastenräder 24 Stunden, 7 Tage die Woche mit einer App ausleihbar. Sie wurde jetzt von Bürgermeister Reiner Breuer in seiner Funktion als dem Aufsichtsratsvorsitzenden der Neusser Bauverein AG sowie dem Vorstandsvorsitzenden des Bauvereins, Frank Lubig, eingeweiht.

Die offizielle Einweihung war zugleich der Startschuss für den ersten Mobilitätshub des Wohnungsunternehmens; mit dem Pilotprojekt soll erprobt werden, inwieweit ein Wandel in der Mobilität unterstützen werden kann.

„Wir bieten mit dem E-Lastenrad Sharing unseren Mietern die Möglichkeit, nachhaltig mobil zu sein, ohne dabei auf Komfort zu verzichten. Das vollautomatische System von sigo, das kinderleicht per App zu bedienen ist, hat uns daher überzeugt", sagt Lubig. Im Wohnquartier Südliche Furth sollen dazu ergänzend in den nächsten Monaten zwei E-Autos „Renault Zoe" als Carsharing angeboten werden.

Breuer lobt die Initiative der Neusser Bauverein AG, die sich hervorragend in die Strategie der Stadt zum Ausbau von Mobilitätsstationen im ganzen Stadtgebiet einfügt: „Wir müssen Mobilität neu organisieren und Anreize dafür schaffen, auf das eigene Auto zu verzichten", so Breuer abschließend.

Foto: Neusser Bauverein AG

Bürgermeister Reiner Breuer (2.v.r.), Vorstandsvorsitzender Frank Lubig (r.), Sigo-Geschäftsführer Tobias Lochen und Projektleiter Niki Lüdtke (l.) nehmen die neue E-Lastenrad-Station in Betrieb.

Das Angebot eines E.Lastenrades können auch Nicht-Mieter des Bauvereins nutzen. Dazu muss einfach die sigo-Sharing-App aus dem Store geladen werden. Die Kosten belaufen sich auf 1,50 Euro je Ausleihe plus 1 Euro pro Stunde.

12.000 Quadratmeter für weniger Verkehr

„incharge GmbH" baut im Hafen eine neue Halle zur Bündelung von Lieferungen an Düsseldorfer Unternehmen

Die Zwölf ist für das Unternehmen incharge GmbH eine Glückszahl. Derzeit baut die Tochter der ABC-Logistik GmbH im Düsseldorfer Hafen ein 12.000 Quadratmeter große Lagerhallenkomplex, der zwölf Meter hoch rund 70.000 Quadratmeter Lagerfläche bereit hält. Jeder einzelne Quadratmeter dieser Hallen bedeutet wiederum für die Düsseldorfer unmittelbar weniger Lkw-Verkehr. Denn ab der Eröffnung im Juni können an der Straße „Am Fallhammer" dadurch noch mehr Zustellverkehre für die City gebündelt und auf verkehrsarme Zeiten verlegt werden. Damit tragen Holger und Michael te Heesen (Foto) dem bisherigen Erfolg ihrer innovativen Idee Rechnung.

Die Idee von Vater und Sohn, die hinter incharge steht, klingt verblüffend einfach: Unternehmen, Geschäfte, Verwaltungen, Handwerksbetriebe und Dienstleister, geben bei ihren Lieferanten nicht mehr ihre eigene Adresse als Zustellort an, sondern die Adresse von incharge im Hafen. Dort sammeln dann erfahrene Mitarbeiter der ABC-Logistik die Sendungen, prüfen den Wareneingang, melden die eingegangenen Lieferungen vorab an und stellen sie einmal am Tag gebündelt zu einem Wunschtermin zu. Das hat mehrere Vorteile: Der Verkehr in der City wird deutlich entzerrt, weil gerne auch früh morgens oder spät abends ausgeliefert wird. Zudem kommen nicht mehr zahlreiche Lieferdienste sondern nur noch ein Fahrer. Und schließlich muss die Ware nicht vor Ort vorgehalten werden, sondern kann auch erst bei Bedarf abgerufen – oder wenn gewünscht gleich aus dem Hafen an den Endkunden verschickt werden. Ferner kann bei Anlieferung zu versendende Ware wieder mitgenommen und weltweit zuverlässig ausgeliefert werden, in Düsseldorf und Umgebung sogar mit E-Fahrzeugen.

Der Erfolg hat sich in Düsseldorf bereits herum gesprochen. Immer mehr Kunden ganz unterschiedlicher Branchen nutzen die Dienstleistungen gerne. Deswegen entstehen neben dem Hallenkomplex auch noch einmal 1.800 Quadratmeter Büro- und Sozialräume für die neuen Mitarbeiter, die die Paketflut in verkehrsarme Bahnen lenken sollen. Auch hier geht incharge neue Wege, hat sich bewusst für ein Open Space Areal entscheiden. Das ist zwar im Speditionsgewerbe eher unüblich aber sehr kommunikations fördernd.

12.000 Quadratmeter Halle sind für einen Mittelständler „nicht ganz wenig" stapelt Holger te Heesen bewusst tief. „Wir wollen ein Zeichen setzen und für die Innenstadtlogistik ein richtig großes Zentrum schaffen." erläutert er. Dass bereits heute problemlos die Hälfte der Fläche mit Aufträgen gefüllt werden kann, gibt ihm die notwendige wirtschaftliche Sicherheit für eine derart große Investition.

Neues Amt nimmt Arbeit auf

Rund 500 Mitarbeiter betreuen die Wasserstraße zwischen Grenze und Mainz

Der Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Hans-Heinrich Witte, hat in der Stadthalle in Bad Godesberg das neue Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein (WSA) eröffnet.

Die insgesamt circa 500 Beschäftigten sind für den rund 370 Kilometer langen Rheinabschnitt zwischen Mainz und der deutsch-niederländischen Grenze zuständig. Ein Revier, in dem rund 70 Prozent aller Transporte der deutschen Binnenschifffahrt stattfinden und das drei Bundesländer umfasst, Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen.

Mit Duisburg, Neuss-Düsseldorf und Köln liegen hier die größten Binnenhäfen Deutschlands. Zum Zuständigkeitsbereich gehören auch zwei Revierzentralen in Duisburg und Oberwesel. Sie überwachen die Schifffahrt unter anderem auf der nautisch anspruchsvollen Strecke zwischen Oberwesel und St. Goar. Der Rhein ist die meist befahrene Binnenwasserstraße Europas.

Foto: WSV

Witte: „Das neue Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein ist für einen der wichtigsten Wasserwege verantwortlich. Mit der Neustrukturierung wurden Synergien geschaffen, die zu noch effizienteren Arbeitsabläufen führen. Ein starkes Amt in einem für die Schifffahrt und Industrie großen und wichtigen Gebiet; damit sind die Weichen für die Zukunft gestellt."

Zu den Aufgaben des Amtes zählen unter anderem die Realisierung zweier großer und wichtiger Infrastrukturprojekte - die Abladeoptimierungen am Mittel- und Niederrhein - und darüber hinaus die Liegestellen am Rheinauhafen in Köln und am Zollhafen Mainz.

Das WSA Rhein ist das siebte neu strukturierte Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt, das jetzt im Rahmen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)- und Ämterreform gestartet ist. Es geht aus den bisherigen Ämtern Bingen, Köln und Duisburg-Rhein hervor, die als Standorte erhalten bleiben.

Leiterin des neuen WSA Rhein ist Birgitta Beul. Sie hat zuvor bereits zwölf Jahre lang das WSA Duisburg-Rhein geleitet und parallel dazu seit acht Jahren auch das WSA Köln.

Beul: „Der Rhein hat eine enorme gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung für die Regionen Mittelrhein und Niederrhein. Er ist nicht nur Verkehrsträger, sondern auch Natur- und Kulturraum und spielt für die Freizeitgestaltung und Erholung eine wichtige Rolle. Unser Ziel ist es, mit den Akteuren am Rhein, die Schifffahrt als umweltfreundlichen Verkehrsträger und Naturraum zu erhalten und zu stärken."

In den vergangenen beiden Legislaturperioden wurden die Investitionen in den Erhalt und Ausbau der Wasserstraßen deutlich erhöht. Zudem wurde die WSV mit zusätzlichem Personal für wichtige Investitionsmaßnahmen ausgestattet.

Rückgänge

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2020 erzielte der Hafen von Rotterdam einen Umschlag von 218,9 Millionen Tonnen. Das sind 9,1 Prozent weniger als in der ersten Hälfte des Jahres 2019, der damals ein Rekordumschlag war. Der Gesamtumschlag des Hafens Antwerpen sank im ersten Halbjahr hingegen um 4,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Geschäftsführer

Seit dem 1. Mai 2020 hat Marcel Lohbeck (39) die vakante Position des Geschäftsführers des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) übernommen. Er bleibt gleichzeitig Geschäftsführer des VBW, der als international anerkannte fachwissenschaftliche Vereinigung über ein breites Netzwerk an Expertinnen und Experten verfügt. Beide Verbände bleiben rechtlich selbstständig, die gemeinsamen Büros sind in Berlin und Duisburg. Ziel ist es, die Kooperation nachhaltig auszubauen und anlass- und themenbezogen um zusätzliche Kooperationspartner zu erweitern.

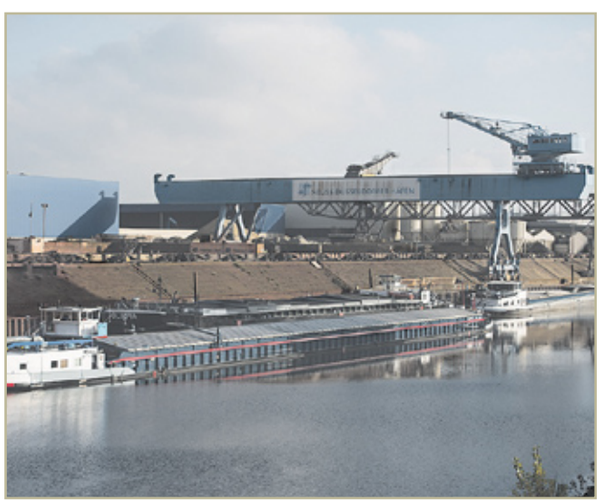
Foto: BÖB

WASSERSTOFFPROJEKT

Das Joint Venture RH2INE, zu dem auch RheinCargo und der Hafenbetrieb Rotterdam gehören, hat von der Europäischen Kommission einen Zuschuss von 500.000 Euro für weitere Forschungsvorhaben erhalten. Die niederländische Provinz Zuid-Holland (Südholland), das deutsche Bundesland Nordrhein-Westfalen sowie die Häfen hatten einen Antrag gestellt und tragen ebenfalls 500.000 Euro bei.

Ziel ist es, dass 2024 mindestens zehn wasserstoffbetriebene Schiffe zwischen dem Rotterdamer Hafen und Köln verkehren zu lassen. Dazu sind drei Wasserstoff-Tankstellen erforderlich.

An dem Projekt sind rund 20 Partner beteiligt.



Impressum

Herausgeber: Sascha Odermatt (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: (0151) 52 565 634
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