Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | DEZEMBER 2019

Florian Wagner
leitet die Niederlassung von Mosolf in Düsseldorf
Seite 8

Ticker: Kathedrale der Mobilität im Hafen +++ Sonne im Herzen und auf dem Dach +++ Contargo fährt jetzt auch elektrisch +++ Düsseldorfer Krane für Antwerpen +++ Erste Binnen-LNG-Tankstelle Europas +++ Neuss liegt jetzt an der Seidenstraße +++

Wüst unterstützt die Schiene

Förderbescheide für die Neuss Düsseldorfer Häfen und den Rheinhafen Krefeld

Foto: VM NRW

NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst hat für verschiedene nicht bundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) Förderbescheide übergeben. Empfänger sind die Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH), der Rheinhafen Krefeld sowie die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Die NE-Förderung hatte die Landesregierung im vergangenen Jahr wiedereingeführt.

Sascha Odermatt, Geschäftsführer der NDH, hat in Anwesenheit von MdL Rainer Matheisen (li.) einen Zuwendungsbescheid in Höhe von rund 147.000 Euro erhalten. Durch die schon seit 2018 mit 240.000 Euro geförderten Baumaßnahmen verbessern sich insbesondere die Vor- und Nachläufe im Bereich der Containerterminals in Neuss und Düsseldorf. Mit dem Geld können nun weitere dringend erforderliche Ersatzinvestitionen vorgenommen werden, sodass etwa 12.500 Lkw-Fahrten im Jahr eingespart werden.

Im Hafen Krefeld unterstützt das Land die Erneuerung von gut einem Kilometer Streckenlänge auf mehreren Abschnitten mit 211.000 Euro. Die Gesamtkosten der Maßnahme liegen bei über 500.000 Euro.

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) hat zwei Zuwendungsbescheide in Höhe von insgesamt 1,04 Millionen Euro entgegengenommen, die zur Erneuerung einer Eisenbahnüberführung und dem Austausch von Schienen und Gleisen in verschiedenen Güterbahnhöfen.

Akademie

Foto: Zukunft durch Industrie

Gemeinsam luden jetzt „Zukunft durch Industrie" und die Natur- und Umweltschutzakademie NRW bei der Currenta zur dritten Schülerakademie.

Förderung

Foto: BDB

Der Bund setzt seine Maßnahmen zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt auch im nächsten Jahr fort, unter anderem für den Duisburger Binnenschiffsimulator.

Der Staat trägt die Verantwortung

Die Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort e.V. lud zu ihrem traditionellen Schiffermahl. Ehrengast Christian Kullmann, Vorstandschef des Spezialchemieunternehmens Evonik, unterstrich vor über 130 Gästen die enge Verbindung zwischen Industrie und Binnenschifffahrt insbesondere an Rhein und Ruhr. Für ihn ist klar: Nur mit kräftigen staatlichen Investitionen in die Wasserstraßen und dem nötigen Freiraum für Unternehmer kann dieses Erfolgssystem erhalten bleiben.

Defekte Schleusen, verrostete Poller, bröckelnde Brücken: Die maroden Wasserwege in NRW führen zu Engpässen in der Logistik und gefährden so die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie. Denn alternative Wege für die Güter gibt es nicht. Straßen und Schienenwege sind überlastet und teils ähnlich marode. Für Schifferbörsen-Vorstand Frank Wittig ist die Einladung des Spitzenmanagers der Evonik deshalb ein klares Signal, dass Industrie und Binnenschifffahrt gemeinsam dafür eintreten, die Wasserwege leistungsfähig zu halten.

Foto: IHK

EISGLÄTTE

Im Dezember ist es bereits sehr kalt geworden. Die Neuss–Düsseldorfer Häfen (NDH) weisen darauf hin, dass in den Häfen wegen der weitläufigen Hafengebiete, der Winterdienst (Straßen, Wege, Kaimauern, Landgänge, Böschungs und Kaimauertreppen) nicht umfassend durchgeführt werden kann. Für Schäden, die auf Grund der Missachtung der Sicherheitsanweisungen entstehen, übernehmen die NDH keine Haftung.

Faire Gespräche

Ein nie gekannter Luxus und Service

Der Hafen war schon immer Treffpunkt zahlreicher Nationen und vieler Ideen. Im Mittelalter begegneten sich Händler aus den Niederlanden und Fernfahrer aus dem skandinavischen Norden. Es wurden Salzheringe und Bernstein gegen Schmiedeerzeugnisse aus dem Oberbergischen, Weizen aus dem Rheinland oder Wein vom Mittelrhein getauscht.

Das gemeinsame Interesse an einem guten Geschäft - welches beiden Seiten angemessenen Profit versprach - ließ Grenzen und religiöse Unterschiede verschwinden. Mit einem Handschlag wurde das Geschäft besiegelt und bei einem guten Glas anschließend begossen. Aus diesem Grund ist man in den Häfen traditionsgemäß toleranter und weltoffener.

Unsere Logistikketten beschränken sich heute nicht auf die Hansestädte und den Rhein, sie umspannen vielmehr den ganzen Globus, bilden eine hervorragende Anbindung im Hinterlandverkehr und verschaffen dieser Region einen erheblichen Standortvorteil.

So feiern wir mit unseren Partnern „Sinterklaas" und das chinesische Neujahrsfest oder gratulieren zu anderen Feiertagen.

Ein ereignisreiches Jahr geht nun auch bei uns zu Ende. Ich wünsche Ihnen gesegnete Weihnachten und einen erfolgreichen Start ins neue Jahr. SASCHA ODERMATT

Autonome Schiffe

Land fördert neues Zentrum am DST

Verkehr von der Straße auf den Wasserweg bringen – das ist das Ziel eines neuen Projekts, für das Hendrik Schulte, Staatssekretär im Verkehrsministerium NRW, den Startschuss gab: Für den Aufbau eines Versuchs- und Leitungszentrums Autonome Binnenschiffe übergab Schulte einen Förderbescheid über 1,5 Millionen Euro am Rande einer Fachtagung. Empfänger ist das Duisburger Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST).

Handbuch Citylogistik

IHK hat Mikrodepots in den Innenstädten untersucht

Foto: IHK

Dauerstaus, Parkplatzmangel, Belastungen für Mensch und Umwelt – die innerstädtische Infrastruktur ist vielerorts überlastet. Getrieben vom stetig wachsenden Online-Handel, trägt der Lieferverkehr seinen Teil zu diesem Kollaps bei. Um diesem Trend entgegenzuwirken, hat die Industrie- und Handelskammer (IHK) Mittlerer Niederrhein die agiplan GmbH und das Fraunhofer IML mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Entwicklung sogenannter Mikro-Depots in Mönchengladbach, Krefeld und Neuss beauftragt. Diese City Hubs sollen allen KEP-Dienstleistern (Kurier-, Express- und Paketdienste) gleichermaßen als gemeinsame Logistikbasis zur Verfügung stehen. Von dort aus kann die finale Strecke zum Kunden mit kleinen Lieferfahrzeugen wie Lastenfahrrädern zurückgelegt werden. Finanziell unterstützt wurde das Projekt vom Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen. Das Ergebnis der Studie, das Handbuch „Mikro-Depots im interkommunalen Verbund", hat IHK-Hauptgeschäftsführer Jürgen Steinmetz jetzt Landesverkehrsminister Hendrik Wüst überreicht. Gleichzeitig wurden die Studienergebnisse einem Fachpublikum vorgestellt.

„Die Zustellung von Paketen bis an die Türe ist bequem", sagte Steinmetz zur Begrüßung. „Aber der zusätzliche Verkehr sorgt nicht gerade dafür, dass die Innenstädte für Besucher attraktiv sind." Doch genau das sei der IHK wichtig. „Attraktive Zentren sind wichtige Visitenkarten für unsere Städte und prägen die Lebensqualität in unserer Region." Der Verkehrsminister bedankte sich bei der IHK und den beteiligten Städten für das Engagement.

Nach Ansicht der RheinCargo bietet sich in Neuss vor allem auch der Hafen mit seiner Citylage und der vorhandenen logistischen Kompetenz als ein Hub für die Stadtver- beziehungsweise Entsorgung an.

Einschätzung

Foto: ZDS

Frank Dreeke, Präsident Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe

Seehäfen sichern Arbeitsplätze

Nachhaltigkeit ist uns ein wichtiges Thema

„Eine kürzlich erschienene Studie des Bundesverkehrsministeriums hat die Systemrelevanz der deutschen Häfen bestätigt. Unsere Häfen im Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe sichern über 521.000 Arbeitsplätze, und die Seehafenbetriebe investieren jährlich hunderte Millionen Euro, um sich für die Zukunft aufzustellen. Gemeinsam mit der öffentlichen Hand werden wir den Logistik- und Wirtschaftsstandort Deutschland im harten internationalen Wettbewerb weiter stärken. Gleichzeitig müssten für die weitere Verbesserung der Nachhaltigkeit der Seehäfen die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Hoch auf der Agenda der Seehafenbetriebe steht das Thema Nachhaltigkeit. Förderprojekte des Bundes wie die Richtlinie Innovative Hafentechnologien sind eine gute Unterstützung für die Innovations- und Nachhaltigkeitsbestrebungen der Seehäfen. An Themen wie etwa emissionsarmen Terminals durch Elektrifizierung mit Strom aus erneuerbaren Quellen arbeiten die Seehäfen schon seit vielen Jahren. Investitionen in umweltfreundliche Technologien wie LNG oder Wasserstoff müssen auch weiterhin unterstützt werden."

Foto: BÖB

Unter dem Titel „Kann der Güterverkehr die Klimaziele erreichen?" trafen sich über 100 Experten im Berliner Osthafen zur Jahreshauptversammlung des BÖB. Die Teilnehmer der Podiumsdiskussion zum Thema: Kann der Güterverkehr die Klimaziele erreichen (v.l.): Magister Friedrich Lehr (EFIP), Ralf Fücks (Zentrum Liberale Moderne), Susanne Landwehr (DVZ), Prof. Dr. Alexander Eisenkopf (Zeppelin Universität Friedrichshafen), Joachim Zimmermann (BÖB)

Umweltschutz ist Teil der Hafen-DNA

Verband diskutierte in Berlin über das Klima

Häfen und Firmen liefern viele Beispiele für Nachhaltigkeit

Es sei kein Zufall, dass sich die öffentlichen Binnenhäfen auf der diesjährigen Hauptversammlung mit den Themen Klimaschutz und -wandel beschäftigten, erläuterte Präsident Jochen Zimmermann. Schließlich habe der Verband bereits 2007 das erste Mal eine Jahreshauptversammlung dem Thema gewidmet. Und als multimodale Standorte mit dem Ziel und der Aufgabe der Verkehrsverlagerung, sei Umweltschutz quasi Bestandteil der DNA jeden Hafens und jeden Mitarbeiters. Zimmermann: „Wir können einen erheblichen Beitrag leisten. Aber es müssen die Rahmenbedingungen stimmen."

Als eine Grundvoraussetzung nannte er einen faktenorientierten Sachdialog ebenso wie eine ganzheitliche Betrachtung. „Es darf nicht der Eindruck entstehen, dass der Verkehr der ausschließliche Verursacher der Klimaproblematik sei."

Es werde manchmal vergessen, dass es bereits gelungen sei, die durch das wirtschaftliche Wachstum verursachten zusätzlichen Verkehre und die Zunahme der Umweltbelastung zu entkoppeln.

Magister Friedrich Lehr, Geschäftsführer der Wiener Hafen Management hat sich auch als Präsident des EFIP, des Verbandes der europäischen Binnenhäfen, die grüne Logistik auf die Fahnen geschrieben. „Dass etwas getan werden muss, ist klar. Je länger wir warten desto straffer müssen die Maßnahmen sein." Auch er sieht Multimodalität als Antwort: „Wir Häfen sind dazu da, dass auch umweltfreundliche Verkehrsträger auf der langen Strecke eingesetzt werden können."

Lehr wünscht sich mehr Unterstützung und Fördermittel für die multimodalen Netzknoten. Zudem regte er an, über alle möglichen alternativen Antriebsformen nachzudenken.

Dabei sind die Beispiele, wie die Binnenhäfen und die in ihnen arbeitenden Unternehmen bereits Ideen für den Umweltschutz umsetzen, ebenso lang wie weitreichend: Die BEHALA – Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH etwa feierte kürzlich die Kiellegung des weltweit ersten emissionsfreien Schubbootes mit dem Namen ELEKTRA. Die Energiebereitstellung wird erstmalig alleine mittels gasförmigem Wasserstoff, NT-PEM Brennstoffzellen und Akkumulatoren erfolgen.

Die RheinCargo hat im Frühjahr in Zusammenarbeit mit den RheinWerken, der RheinEnergie sowie der Netzgesellschaft Düsseldorf als Betreiber zwei neu elektrifizierte Steiger in Düsseldorf für Hotel- und Flusskreuzfahrtschiffe in Betrieb genommen. Anfang des Jahres wurden bereits zwei elektrifizierte Steiger der „Bonner Personen Schifffahrt" und der Viking River Cruises eingeweiht. Somit sind vier der insgesamt zwölf geplanten Anlegestellen versorgt.

Auch abseits des Wassers sind Hafenfirmen aktiv: Einer der Pioniere im Bereich Solarstrom war das Unternehmen ABC-Logistik mit ihren Photovoltaik Anlagen auf den Hallen Am Fallhammer und Cuxhavener Straße. „Sie werden derzeit um eine neue Logistikanlage mit 12.000 m² Am Fallhammer 15 nach DGNB Gold-Standard mit mindestens vier E-Ladesäulen – aber leider ohne PV – erweitert", berichtet Michael te Heesen, Geschäftsführer ABC-Logistik.

Weil an der Küste Schiffe wie Herausforderungen erheblich größer und zahlreicher sind, geben die Seehäfen bereits weitere Beispiele: Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat angekündigt, ihre Anstrengungen für mehr Klimaschutz und Ressourcenschonung zu verstärken. Bis zum Jahr 2040 soll der gesamte Konzern klimaneutral sein.

Die bremischen Häfen haben in den vergangenen acht Jahren die Emissionen um 70 Prozent reduziert. Das Ziel an der Weser ist, bereits bis Ende 2023 die Hafeninfrastruktur komplett CO_2-neutral zu gestalten. Die Hafenmanagementgesellschaft bremenports hat schon 2009 unter dem Titel „greenports" als erstes Unternehmen der deutschen Hafenwirtschaft eine Nachhaltigkeitsstrategie entworfen.

In Rotterdam ist der Hafen vor allem auf das Kühl- und Gefrierhaus Cool Port von Kloosterboer im Waalhaven stolz, das zu den nachhaltigsten in den Niederlanden gehört. Der bedeutenste Aspekt des Gebäudes sind die 11.000 Solarkollektoren, die etwa 2,6 Millionen Kilowattstunden leisten sollen. Dies entspricht einem jährlichen Verbrauch von 737 Haushalten. Hiermit kann Cool Port einen Großteil seines eigenen Energiebedarf decken.

Einen anderen Weg gehen neuerdings sieben belgische Unternehmen zu ihrem Ziel, eine wasserstoffbasierten Wirtschaft zu erreichen: Die Seehäfen Antwerpen und Zeebrugge, das Wasserbauunternehmen Deme, der Energieversorger Engie, die Reederei Exmar, der Fernleitungsbetreiber Fluxys und die Entwicklungsplattform WaterstofNet haben im November beschlossen, ihre Kompetenzen zu bündeln. In einem ersten Schritt entsteht eine gemeinsame Studie als Grundlage.

Tradition trifft Innovation

Neusser Hansegesellschaft verleiht den vierten Hansepreis an Hafenunternehmen

Foto: Hansegesellschaft/ Rolf Lüpertz

Im Anschluß an die Verleihung lud das Unternehmen Reinartz zu einer Feier mit den Mitarbeitern.

Viel zu feiern hatten die Mitglieder der Neusser Hansegesellschaft im vergangenen Monat: Innerhalb einer Woche verliehen sie zunächst ihren Hansepreis an das Hafenunternehmen Reinartz. Ein paar Tage später konnten Bürgermeister Reiner Breuer und die Hansebeauftragte der Stadt, Angelika Quiring-Perl zusammen mit dem Hanse-Präsidenten Rainer Schäfer die Plakette einer Kogge am Hafenpegel enthüllen, die zukünftig die Bürger an die Verleihung hansischer Rechte und Ehren von vor über 500 Jahre erinnern soll. Dann ging es ins Rathaus, in das der Bürgermeister anlässlich des Geburtstages der Rheinischen Hanse eingeladen hatte.

„Als regional verbundenes Familienunternehmen mit hoher Fachkompetenz, flexibel und innovativ bei der Suche nach neuen Geschäftsfeldern aufgestellt, ist Reinartz national und international mit nachhaltigen Kundenbeziehungen erfolgreich", lobte Schäfer anlässlich der Verleihung des vierten Hansepreises, die das Unternehmen an der Industriestraße mit einem Fest für ihre 50 Mitarbeiter beging.

Die 1853 gegründet Firma siedelte 1913 an die Industriestraße um und fertigt traditionell Presse für die Ölmühlen. Nicht nur in Neuss, sondern inzwischen auf der ganzen Welt werden rund 350 Anlagen aus dem Hafen betrieben.

„Ich bin der Neusser Hansegesellschaft dankbar dafür, dass sie den Hansegedanken in die die Bevölkerung trägt und dass sie den Hansepreis verleiht", lobte Breuer. „Und das an herausragende Unternehmen, die zwei Dinge miteinander verbinden. Das eine ist Tradition, das andere Innovation.

Dauerhaft Flagge zeigt die Hansegesellschaft seit letztem Monat mit dem Relief einer Kogge am Hafenpegel. Ausdrücklich bedankte sich Schäfer bei seinem ehemaligen Arbeitgeber, den Neuss Düsseldorfer Häfen, sowie der Stadthafen GmbH für die tatkräftige Unterstützung, die die Aktion erst möglich gemacht habe.

Seit zehn Jahren arbeitet Neuss mit den Städten Emmerich am Rhein, Kalkar und Wesel in der Rheinischen Hanse zusammen. Den Jahrestag der Gründung am 24. November 2009 in Neuss feierten alle vier Städte nach der Enthüllung der Plakette im Alten Ratssaal des Neusser Rathauses. Der Einladung von Breuer waren sein Amtskollege Peter Hinze aus Emmerich am Rhein sowie seine Amtskolleginnen Britta Schulz aus Kalkar und Ulrike Westkamp aus Wesel nachgekommen und wurden dabei von weiteren Vertreterinnen und Vertretern der Rheinischen Hansestädte begleitet. Unter den Gästen waren auch die Hansebeauftragte der Stadt Neuss und Rachid Hamdaoui, der aus Neuss stammende Sprecher der YouthHansa. Während des Festaktes wurde auch offiziell eine Urkunde zur Gründung der Rheinischen Jugendhanse unterzeichnet.

HEISSE WEIHNACHT

Mitten in den Vorbereitungen für das Weihnachtsfest entstand am 23. Dezember 1510, ausgehend von der Küche, einer der verheerensten Brände in der Düsseldorfer Burg. Danach wurde sie nicht mehr in ihrer alten Form hergestellt, sondern ein Residenzschloss im Renaissancestil mit rundem Turm, eben dem heutigen Schlossturm, gebaut. Wie die wechselvolle Geschichte des Schlossturm von da an verlief, können Besucher des Schifffahrtsmuseums bei einer Führung „Ein Schlossbrand vor Weihnachten", am Sonntag, 4. Adent, ab 15 Uhr erfahren. Sicherlich ein spannender Nachmittag, um das Warten auf den Weihnachtstag zu verkürzen.

Und in dem kleinen aber sehr feinen Musuemshop gibt es auch einige schöne Geschenkideen.

Kathedrale der Mobilität

Skulptur „AutoDom" des Künstlers HA Schult bereichert den Düseldorfer Hafen

Foto: Ansgar Maria van Treeck

Der „AutoDom" vor dem „The Beach" an der Bremer Straße im Düsseldorfer Hafen – Kunst zum erleben und diskutieren.

Der Düsseldorfer Hafen ist nicht nur ein starker Wirtschaftsstandort, er lohnt auch immer einen Ausflug für Kunstfreunde. Und die haben eine neue Attraktion zu bewundern: Vor dee Kreativschmiede „The Beach" an der Bremer Straße wurde jetzt die Skulptur „AutoDom" des Aktionskünstlers HA Schult vorgestellt. Fast fünf Meter hoch, 220 Kilo schwer und aus Autoteilen zusammengesetzt, symbolisiert das Werk aus dem Jahr 2007 auch die aktuelle Debatte um Mobilität und Klimaschutz. Und damit fällt die künstlerische Auseinandersetzung mit dem Schlüsselprodukt unseres Wohlstands in eine Zeit, in der es gilt unser Verhältnis zum Auto neu zu überdenken, so die Initiatoren.

Andreas Bahners, Geschäftsführer von Bahners & Schmitz GmbH, der Projektentwicklungsgesellschaft von „The Beach", betont: „Wir haben den AutoDom als Ausdruck unserer Zeit bei uns aufgestellt – mit Blick auf die zukunftsweisende Skyline des neuen Düsseldorf."

Das Kunstwerk gilt als Auseinandersetzung mit dem Schlüsselprodukt des Wohlstands, dem Automobil. HA Schult platzierte seine von dem Kölner Dom inspirierte „Kathedrale der Mobilität", bei der er das Bauwerk aus Autoteilen nachempfand, unter anderem bereits auf dem Domplatz in Köln und in New York.

Kein Künstler unserer Zeit hat sich in den vergangenen fünfzig Jahren mit dem Auto exzessiver auseinandergesetzt als der Aktionskünstler HA Schult. Er hat es zertrümmert, im Wald vergraben, zu Eis eingefroren, auf dem Fluss schwimmen und über Dächer fliegen lassen. Am bekanntesten ist sein goldenes „Flügelauto" auf dem Dach des Zeughausturms am Kölnischen Stadtmuseum.

„Das Auto wurde aufgrund seiner Dynamik, Geschwindigkeit und Mobilität zum Sinnbild für Freiheit und Souveränität und damit von der Poesie über die Malerei bis hin zur Architektur zu einer zentralen Metapher der Moderne", schreibt Peter Weibel, Leiter des Zentrums für Kunst und Medien Karlsruhe (ZKM). Es stand stellvertretend für die Heroik des modernen Lebens. Der Surrealismus mit Salvador Dali machte das Auto zum Fetisch. Die Pop Art verherrlichte es. HA Schult dagegen stieß das Auto vom Sockel. HA Schult: „Das Automobil gab uns Freiheit und Unfreiheit gleichermaßen. Jetzt sind wir dabei es neu zu definieren."

Der deutsche Aktionskünstler HA Schult zählt weltweit zu den wichtigsten Vertretern der Aktionskunst. Seine Arbeiten wurden auf allen Kontinenten gezeigt und sind in zahlreichen öffentlichen Sammlungen vertreten, unter anderem im Solomon R. Guggenheim Museum, im Museum of Modern Art in New York sowie in der Tate Gallery in London und dem Centre Pompidou in Paris. Seine künstlerischen Schwerpunkte: Der Müll und das Auto und somit das ökologische Ungleichgewicht der Welt.

Foto: Stadt Neuss

STADT- UND HAFENGESCHICHTE

Wie nannten die Römer Neuss und welche Obst- und Gemüsesorten brachten Sie mit nach Neuss? Wie sah das alte Neusser Stadtwappen aus? Antworten auf diese Fragen gibt „Der Vergangenheit auf der Spur", das neu erschienene Geschichtsbuch für Kinder von Lotte Sturm, herausgegeben vom Stadtarchiv Neuss und dem Clemens Sels Museum Neuss. „Damit möchten wir den Kindern helfen, die Stadtgeschichte kennenzulernen und sich mit der Stadt zu identifizieren, in der sie aufwachsen", so Bürgermeister Reiner Breuer.

Das Buch wird allen Neusser Schulen kostenlos zur Verfügung gestellt. Die restlichen Exemplare sind im Neusser Buchhandel, an der Tourist-Info im Stadtarchiv und im Museum zum Preis von 9,80 Euro erhältlich.

Die Zukunft der eigenen Region mitgestalten

Mitglieder des Neusser Produktenmarkt diskutierten mit der Zukunftsagentur Rheinisches Revier

Ralph Sterck hat eine große Aufgabe: Als Geschäftsführer der Zukunftsagentur Rheinisches Revier muss er in den kommenden Jahren helfen, 15 Milliarden Euro ausgeben. Kein Thema, werden die meisten sofort sagen. Allerdings hat die Sache gleich mehrere Haken: Mit den Mitteln sollen die Arbeitsplätze ersetzt werden, die durch den Ausstieg aus dem Braunkohlerevier wegfallen. Gleichzeitig soll die wirtschaftliche Basis der Region gesichert und so ausgerichtet werden, dass sie zukunftsfähig wird. Und schließlich müssen auch Konzepte gefunden werden, um die Energieversorgung der Kommunen, Unternehmen und Industrie nachhaltig zu gewährleisten. Aber welche möglicherweise „wegfallenden" Arbeitsplätze sind eigentlich gemeint: die in der Braunkohle selbst, oder die der Kunden des bisherigen Energielieferanten?

Wie der Stand des Mammutprojektes ist und wie die nächsten Schritte aussehen, stellte Sterck den Mitgliedern des Neusser Produktenmarkt bei deren Versammlung vor – und stieß dabei nicht nur auf offene Ohren, sondern auch großes Interesse. Schließlich sind die Lebensmittel- und Tierernährungshersteller, wie zum Beispiel die Getreide- und Ölmühlen in den Neuss-Düsseldorfer Häfen als energieaufwendige Betriebe auf eine ebenso nachhaltige wie sichere Versorgung angewiesen. Die vier bis fünf Mio. Tonnen Verarbeitungsmengen wollen bewegt werden. Die Produkte der Unternehmen bieten nicht nur in der unmittelbaren Region eine enorme Versorgungssicherheit. Gerade im Grundnahrungsmittelbereich leistet die Industrie im Neuss-Düsseldorfer Hafen einen großen Beitrag zur Ernährung der Bevölkerung.

„Die Zukunftsagentur Rheinisches Revier ist ein Instrument des Landes Nordrhein-Westfalen und der Region zur Steuerung des Strukturwandels im Rheinischen Revier", erläuterte Sterck. „Sie entwickelt Leitbilder, Innovationsstrategien und Handlungskonzepte und unterstützt den Strukturwandel durch Initiierung und Durchführung von Projekten. Ziel ist die Entwicklung und Beförderung eines konkreten und unmittelbar handlungsrelevanten Umsetzungskonzepts für den regionalen Transformationsprozess. Hierfür arbeitet die Zukunftsagentur eng mit ihren Partnern aus der Wissenschaft, der Wirtschaft, der Politik und den Verbänden innerhalb und außerhalb der Region zusammen."

Entsprechend der Bedeutung fand der Vorsitzende des Produktenmarkt Johann-Andreas Werhahn für die Mitglieder auffordernde Worte: „Dieses Zukunftsprojekt bietet gerade auch für die Unternehmen in den Neuss-Düsseldorfer Häfen, der Rhein-Kreis Neuss ist Teil der Projektregion, große Chancen. Aber bei Fehlern drohen auch erhebliche Nachtteile."

Werhahn hat sich bereits auf verschiedenen Treffen und Konferenzen ein Bild von der ZRR und ihrer Arbeit gemacht und forderte nicht nur die Mitglieder des Produktenmarkts sondern alle Unternehmen in den Häfen und im Kreis auf, sich in den Prozess einzubringen, mit zu diskutieren und dadurch auch mit zu gestalten.

Bekenntnis zum Standort

Tobias Haberland baut auf einem Hallendach eine 9000 Quadratmeter große Photovoltaikanlage

Auf das Dach steigen derzeit Tobias Haberland die Handwerker. Aber der Geschäftsführer der M. Zietzschmann GmbH & Co. KG ist ganz froh, dass die emsigen Techniker jede der wenigen Tagesstunden auf dem 9.000 Quadratmeter großen Dach der Halle an der Königsberger Straße nutzen. Denn sie errichten dort eine neue Photovoltaikanlage.

Und die hat es in sich: Die 2.700 blauglänzenden Module werden ab Januar voraussichtlich 700.000 kWh Strom produzieren – pro Jahr. Das spart etwa 400

Tonnen CO_2 ein, ebenfalls alle zwölf Monate. Und auch der Strom soll sich rechnen. Die Investitionssumme, immerhin ein mittlerer sechsstelliger Betrag, wird sich nach acht bis neun Jahren amortisieren, die Anlage also mehr einsparen als Haberland für sie ausgegeben hat. Sommer wie 2018 könnten das aber um einige Monate beschleunigen, meint er mit einem Augenzwinkern.

Trotzdem hat sich Haberland nach einigem Nachdenken und Abwägen für das auch finanzielle Wagnis entschieden. „Es ist die Verpflichtung von jedem von uns, so viel wie möglich für die Umwelt zu tun." So nutzt das Unternehmen ja auch nach Möglichkeit die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße. Zudem ist es für den 36-jährigen auch ein Bekenntnis zu den Standorten im Hafen. Haberland ist erst Anfang des Jahres in die Planungen und Abstimmungen eingestiegen - und hat sich auch über Themen wie Brandschutz und Sicherheit informiert. Nicht zuletzt galt es, die Idee in das gesamte Betriebskonzept einzubinden. So sollen auch die elektrischen Stapler, Krananlagen und Beleuchtung mit himmlischer Kraft versorgt werden.

Unterstützung erhielt er bei allen Schritten von der Firma Schütz Solar GmbH aus Dormagen.

Kontinuierliche Suche nach Antworten

Rotterdamer Hafenwirtschaft lud nordrhein-westfälischen Logistiker zu nachhaltigem Austausch

Zur Netzwerkveranstaltung und einem ebenso interessanten wie geselligen Austausch hatte auch dieses Jahr wieder der Port of Rotterdam eingeladen. Dieses Mal bot das schwarz-gelbe Ambiente des Signal Iduna-Parks die passende Umgebung. Im Namen des Rotterdam Port Promotion Council, des Rotterdamer Hafenbetrieb und seiner Satellitenhäfen Dordrecht und Moerdijk und der gesamten Rotterdamer Hafenwirtschaft begrüßte Marcel Hulsker, Vorstandsmitglied des RPPC, die Gäste. „Die Größe der Rotterdamer Delegation hier in Dortmund unterstreicht erneut die große Bedeutung, die Sie – die Vertreter der Wirtschaft aus dieser Region – für uns in Rotterdam haben.

Foto: Port of Rotterdam/ aeroview

In Dortmund stand das Seminar „Mit Rotterdam entscheiden Sie sich für dauerhaften Vorsprung" im Vordergrund. Das mehrteilige Angebot gab neue Einblicke in bestehende und mögliche Lieferkette. Dazu standen in verschiedenen Runden versierte Ansprechpartner für Antworten und Diskussionen zur Verfügung. Für die Gäste Gelegenheit, zu diskutieren, zu reagieren und Fragen zu stellen. Etwa, wie Import- und Exportabläufe optimieren werden können und wo sich neue Möglichkeiten ergeben. Aktuelle Ereignisse und Entwicklungen wurden in Gesprächen am runden Tisch beleuchtet. Ein wichtiger Aspekt ist die Zunahme der Zugverbindungen ins Hinterland und die damit verbundenen Chancen. Außerdem gab es für die Gäste vielfältige Gelegenheiten, Kontakte zu den anwesenden Vertretern der Rotterdamer Hafenwirtschaft und der Behörde zu knüpfen.

Der Rotterdamer Hafen, so Hulksker, sei zwar nicht mehr der weltweit größte, habe jedoch das Ziel, der beste, intelligenteste und nachhaltigste Hafen der Welt zu sein. „Wir suchen daher in Rotterdam kontinuierlich nach Antworten auf die Frage, wie wir noch intelligenter, effizienter, besser und nachhaltiger agieren können. Digitalisierung und Automatisierung bieten große Möglichkeiten, vor allem im Hinblick darauf, logistische Prozesse effizienter zu gestalten. Außerdem hat die Energiewende mit dem Pariser Klima-Abkommen einen starken Impuls erhalten. Wir stehen vor der komplexen Aufgabe, die CO_2-Emissionen in gut 30 Jahren vollständig auf ‚null' zurückzufahren. Im letzten Jahr ist an verschiedenen Projekten in diesen Bereichen hart gearbeitet worden.

Binnenschifffahrt im Aufwind

Gemeinsames Engagement von Politik, Wirtschaft und Verwaltung für die Wasserstraße verabredet

NRW ist bereits heute das „Binnenschifffahrtsland Nr. 1" in Deutschland. Während der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtgüterverkehr bundesweit im einstelligen Prozentbereich liegt, sind es in NRW bereits 30 Prozent. Rund 150 Mio. t Güter pro Jahr werden auf dem Rhein an der deutsch-niederländischen Grenze bei Emmerich gezählt. In NRW befinden sich mit dem Hafen Duisburg und dem Hafenverbund RheinCargo die Hafenstandorte mit dem höchsten wasserseitigen Güterumschlag im Bundesgebiet. Auf diese beachtliche Bilanz wies BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen in seiner Begrüßungsansprache in der „Pegelbar" in Neuss hin. Dort waren rund 100 Gäste der Einladung der Verbände BDB und VSL NRW gefolgt, um der Frage nachzugehen, wie der Binnenschifffahrt bundesweit zu mehr Beachtung und Erfolg verholfen werden kann. Denn trotz der durchaus beachtlichen Relevanz im nordrhein-westfälischen Güterverkehr könnte die Wasserstraße landes- und bundesweit noch deutlich mehr im Güterverkehr leisten. Auch unter ökologischen Gesichtspunkten wäre dies sinnvoll, da die Binnenschifffahrt die geringsten Treibhausgasemissionen produziert.

Foto: BDB

GDWS-Präsident Prof. Dr. Hans-Heinrich Witte, BDB-Vizepräsident Roberto Spranzi (DTG), Dr. Jan Zeese (neska) und NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst

Zur Freude der Vertreter aus Wirtschaft und Industrie bekannte NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst sich freimütig, als Lobbyist für die Binnenschifffahrt auch in der Berliner Bundespolitik mitzusprechen. Er sei bereits mit dem Bundesverkehrsminister und mit den Bundestagsabgeordneten im Gespräch, denn auch nach seiner Auffassung läuft nicht alles optimal. Sorgen bereitet ihm auch die Personalsituation in der Wasserstraßenverwaltung des Bundes, die zu langen Bauzeiten führt.

Trimodalität war das Stichwort von Prof. Rüdiger Ostrowski, geschäftsführender Vorstand im VSL NRW: „Die Binnenschifffahrt entwickelt sich nicht so schnell wie der gesamte Güterverkehr. Es ist unsere Aufgabe als Spediteure, die Verkehrsträger noch besser miteinander zu verknüpfen." Dem stimmte Dr. Jan Zeese (neska) zu, der auch für eine Stärkung des Schienenverkehrs plädierte. Am Beispiel der wegen zu hoher Emissionsbelastungen für den Güterverkehr gesperrten Rheinuferstraße in Köln rechnete er vor, welche Mehrverkehre und -kosten seinem Unternehmen nun entstehen. „Das ist nicht durchdacht, wird zu mehr Umweltbelastung führen statt zu weniger, und der Kombinierte Verkehr mit dem Binnenschiff wird kaputtgemacht", so das Fazit von Zeese und Ostrowski.

Vielfältige und abwechslungsreiche Aufgabe

Florian Wagner leitet seit einem halben Jahr die Mosolf Niederlassung im Düsseldorfer Hafen

„Ich wurde von den Mitarbeitern offen und herzlich aufgenommen, das habe ich sehr positiv wahrgenommen", berichtet Florian Wagner von seinem ersten Tag als Niederlassungsleiter bei Mosolf im Düsseldorfer Hafen. Im letzten halben Jahr hat er zudem die Vielfalt seiner neuen Aufgabe zu schätzen gelernt: „Ich bin in viele unterschiedliche Themen eingebunden, sei es operativ, im Vertrieb, aber auch der allgemeinen Verwaltung. Dazu gehört aber auch das wichtige und spannende Engagement im Hafenverein. Ich fühle mich sehr wohl", lautet seine Zwischenbilanz. Dabei kann er trotz seiner „nur" 35 Lebensjahre bereits auf eine durchaus vielfältige und ungewöhnliche Karriere zurückblicken.

Der Münsteraner hat nach dem Fachabitur zunächst eine kaufmännische Ausbildung in einem Autohaus absolviert. Eine Zeit, die seine Liebe zum Automobil entfachte, wie er zurückschauend berichtet. „Ich habe immer gewusst, irgendwann kehre ich in die Branche zurück."

Zunächst schloss sich jedoch eine Weiterbildung zum Fachwirt für Personal und Rechnungswesen an, bevor Wagner zu einem mittelständischen Textildienstleister im Bereich Logistik wechselte. Schon nach kurzer Zeit durfte er die Vertretung der Abteilungsleitung übernehmen. „Ich habe damals gemerkt, dass ich auch als 25jähriger mit Stress gut und vernünftig umgehen kann, mir der Dialog mit den Kunden ebenso wie mit den Mitarbeitern liegt." In den darauffolgenden Jahren konnte er sein Profil als Führungskraft in verschiedenen Zweigen der Dienstleistungslogistik weiter formen. Weitere interessante Einblicke erhielt Wagner, als er für ein Jahr im Rahmen einer Interimsstätigkeit als Sachgebietsleiter für eine Behörde tätig wurde. Die nächste Station führte Wagner nach Bochum als Betriebsleiter am Standort eines Geld- und Werttransportunternehmens mit der Verantwortung für rund 160 gewerbliche Mitarbeiter und etwa 50 Fahrzeuge. Veränderungen im Umfeld führten nach dreieinhalb Jahren dazu, dass er nach einer neuen Herausforderung und spannenden Projekten suchte. Die versprach eine Stellenanzeige von Mosolf, die ihm ermöglichen konnte, seine alte Liebe zum Automobil wieder zu entfachen und die Perspektiven und Möglichkeiten eines großen, renommierten und international agierenden Unternehmens wie Mosolf zu kombinieren.

„Vom Profil her ist die Niederlassung in Düsseldorf mit rund 45 Mitarbeitern etwas kleiner", meint er nach einem halben Jahr. „Aber sie bietet gerade mit der Lage und den Kunden, die wir vertreten, und dem Hafen ganz neue Eindrücke." Und jeden Tag ganz ganz viele Autos.

Datenumschlag ermöglicht Güterumschlag

Häfen müssen und können eine zentrale Rolle bei der Lenkung der Güterströme einnehmen

„Die Anforderungen an die See- und Binnenhäfen, die kein reiner Umschlagsort mehr sind, sondern Value-added-Services anbieten, steigen immer weiter: Digitalisierung, die Sicherheit in den Häfen und die immer größer werdenden Schiffe – das sind bestimmende Themen", so spc-Geschäftsführer Markus Nölke. Nur mit modernsten Software-Tools lassen sich die Güterströme im Seehafen und in den Hinterlandhubs bewältigen.

Mit Sicht auf den Hafen tagten die Gäste des spc.

Darin waren sich die Referenten und 60 Fachbesucher des Themenabends „Der Hafen von heute" des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) in der Pegelbar am Hafen Neuss einig. Das spc-Mitglied dbh Logistics IT AG sowie seine Partner RBS EMEA UG und akquinet port consulting GmbH gaben einen Überblick über aktuelle Lösungen, die eine zügige und ressourcenschonende Bewältigung der Ladungsmengen ermöglichen.

60 Teilnehmer aus der Hafen- und Logistikbranche waren der Einladung gefolgt, um sich exklusiv über die Möglichkeiten und Perspektiven der Digitalisierung in Häfen zu informieren. „Je besser und moderner ein Hafen ist, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass er auch genutzt wird und damit Ladungsströme über Schiff und Schiene gelenkt werden. Das schließe immer mehr die digitale Anbindung ein. Das gelte auch für Binnenhäfen, deren Schnittstellenfunktion von der Kommunikation und dem Umschlag zugleich abhänge", so Nölke.

In der Fragerunde zeigte sich das hohe Interesse der Binnenhäfen an der Vernetzung mit den Seehäfen. Der Druck zur Vernetzung gehe oft von den Seereedern aus und die Binnenschiffer fühlten sich am Seeschiffsterminal noch verloren, so Timo Köhler von der dbh, die die Vernetzung der See- und Binnenterminals und der Schiffe im IHATEC-Projekt Binntelligent vorantreibt. Über die präzise Planung der Ankunft der Container in den Binnenhäfen habe das Binnenschiff ein weiteres Argument, um als verlässlicher Transportpartner aufzutreten und Verkehre von den Straßen abzuwerben. Ebenso könnten Verkehrsdaten in Echtzeit Stauungen in den Seehäfen vermindern helfen.

Lautlos und komplett emissionsfrei

Die Contargo Neuss GmbH hat zwei E-LKWs für den städtischen Transport von Containern in ihren Dienst gestellt

Ein ganz besonderes Weihnachtsgeschenk wird der Geschäftsführer der Contargo Neuss GmbH, Volker Boveland, Anfang 2020 in Empfang nehmen. Zwei brandneue E-LKWs unterschiedlichen Fabrikats werden eingesetzt, um Container zwischen der Floßhafenstraße und den Kunden lautlos und abgasfrei zu transportieren.

Ein extrem umweltschonendes Geschenk, das sich Contargo einiges hat kosten lassen. Nicht nur, dass die Spezialanfertigungen deutlich teurer sind als herkömmliche Laster. Es ist zudem eine spezielle Ladeinfrastruktur erforderlich. Eine geeignete Stelle für die Spezialladestationen wurde bereits bei der Planung des neuen Terminals vorausschauend berücksichtigt.

Volker Boveland setzt sich für gutes Klima im Neusser Hafen ein.

Zwei unterschiedliche Fahrzeugtypen werden in Neuss eingesetzt. „Ziel dieses Plans ist es festzustellen, was E-LKWs leisten, wie wir sie am besten einsetzen können und welche Modelle für uns am besten geeignet sind“, erläutert Volker Boveland. Und das geht eben nur, wenn die verschiedenen Modelle unter gleichen Bedingungen eingesetzt werden.

Bei einer Batteriereichweite je LKW von 200-250 Kilometer kann man derzeit rund zwei bis drei Touren bis zu je 50 Kilometer pro Tag im näheren Umfeld fahren. Dann geht es an die Steckdose, wo sie nach zirka ein bis zwei Stunden wieder aufgeladen sind.

Die Schlüssel für zwei vollelektrische 44-Tonner Sattelzugmaschinen hatte E-Force One im Rahmen des Schweizer Nutzfahrzeugsalons ‚transport-CH‘ bereits symbolisch übergeben. Sie sind die ersten beiden vollelektrischen 44-Tonner des Schweizer Herstellers und der dritte und vierte E-LKW für die Firmenflotte.

Die beiden Sattelzugmaschinen hat Rhenus Trucking gekauft, um sie als Service Provider ihrem Kunden Contargo zur Verfügung zu stellen. Das Unternehmen nutzt bereits zwei E-LKWs in Duisburg. „Unser Ziel ist die Dekarbonisierung bis spätestens 2050, die E-Mobilität ist dabei ein Baustein in unserem ganzheitlichen Ansatz“, sagte Heinrich Kerstgens, Co-Geschäftsführer der Contargo GmbH & Co. KG, bei der Schlüsselübergabe.

Präzisionsroboter: High-Tech im Hafen

Neuartiges Verfahren für die Revision der Gasturbine im Block „Fortuna“

Er arbeitet präzise, rasch und sicher: ein innovativer Roboter der Firma Kawasaki, der im Kraftwerk Lausward im Rahmen einer regulären Revision im Einsatz war. Seine Aufgabe: der Austausch der rund 500 Kilogramm schweren Brenner der offenen Gasturbine – eine Millimeterarbeit. Turbinenhersteller Siemens testet den Präzisionsroboter und weitere Innovationen in einem der modernsten Gaskraftwerke der Welt: Block „Fortuna“. Stolz zeigten Dr. Udo Brockmeier, Vorstandsvorsitzender der Stadtwerke Düsseldorf AG, und Jan-Hendrik Schmitz, Siemens, Prof. Dr. Andreas Pinkwart, NRWs Wirtschafts-Minister das Projekt.

Foto: Stadtwerke Düsseldorf

Dr. Udo Brockmeier (v.l.n.r.) , Jan-Hendrik Schmitz und Minister Dr. Andreas Pinkwart im Kraftwerk.

Das Gaskraftwerk befindet sich aktuell im vierten Betriebsjahr und gehört zu den modernsten und effizientesten Gaskraftwerken der Welt. Mit einer Einsparung von mehr als einer Million Tonnen CO_2 im Jahr leistet es zudem den bislang größten Beitrag zur angestrebten Klimaneutralität in der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Eine Neuheit in Düsseldorf: Erstmals kommt bei der turnusmäßigen Inspektion von Block „Fortuna“ ein neuartiger Roboter des japanischen Konzerns Kawasaki Heavy Industries zum Einsatz. Der ist ein Experte in Sachen Präzision: Er bugsiert die 500 Kilogramm schweren Brenner der Gasturbine scheinbar mühelos und millimetergenau in die dafür vorgesehenen Öffnungen. Allein durch seinen Einsatz reduziert sich die Dauer der Wartungsarbeiten von acht auf fünf Tage.

In einem nächsten Entwicklungsschritt dieser neuen Robotik-Anwendung, den Siemens vorstellte, folgt als nächstes die Transformation hin zur Digitalisierung in Gestalt eines neu entwickelten „Digitalen Assistenten“.

Dieser geht demnächst in die Pilotphase und könnte dann auch auf der Lausward eingesetzt werden. Er sorgt für schnellere, präzisere und zuverlässigere Daten im Wartungsprotokoll. Zudem entlastet er den Servicetechniker vor Ort und verbessert die Arbeitssicherheit.

Beste Basis für den späteren Umschlag

Fachleute von Hülskens Wasserbau fertigten im Krefelder Hafen Fundament für die neue Mühle

Große Container für Besprechungen und Pausen sind auf jeder Baustelle ein gewohntes Bild. Doch was machen, wenn die Arbeitsfläche zumindest teilweise am oder sogar im Wasser liegt? Die Fachleute des Wasserbau-Unternehmens Hülskens machten deswegen jetzt nicht nur ihren Arbeitsponton samt schweren Bagger unterhalb des GoodMills-Geländes im Krefelder Hafen fest, sie hatten gleich auch ein Wohnschiff im Schlepptau. Vier Wochen lang legten sie im wahrsten Sinne des Wortes die Basis für den Umschlag des Mühlenbetriebs: Denn die Fachleute erstellten das Fundament, auf dem einmal die Be- und Entladeeinrichtung stehen soll.

Foto: PitPoint

Der Behälter für die Tankstelle wird nach dem umweltfreundlichen Transport an Land gehoben.

Das Fundament besteht aus einem so genannten Spundwandkasten mit vierseitig eingefasster Spundwand, der anschließend ausbetoniert wird. Die Wände der Konstruktion bilden spezielle Stahlplatten, die das typische wellenförmige Profil aufweisen, wie man es aus Häfen weltweit kennt. Das ist eine mehr als 100 Jahre alte deutsche Erfindung: Ingenieure entdeckten, dass die Wellenform besser geeignet ist, sowohl den Druck des dahinter liegenden Erdreiches vor allem aber auch der Belastung schwerer Umschlagsgüter und Krane aufzufangen als gerade Stahlplatten. Eine Idee, die kontinuierlich weiterentwickelt und perfektioniert wurde.

Im Anschluss an die Rammarbeiten wurde der Kasten dann von einem Partnerunternehmen mit Beton ausgegossen. Parallel rammten die Spezialisten noch die Dalben in den Hafenuntergrund. So heißen die Pfähle, an denen einmal die Schiffe fest machen werden. Jede der speziell angefertigten Stahlsäulen ist 24 Meter lang, von denen 10 Meter in den Untergrund verschwanden um sie so fest als nur möglich zu verankern.

Für die Fachleute des Spezialunternehmens Hülskens, die auf sämtlichen Binnengewässern in Deutschland und den Nachbarstaaten im Einsatz sind, trotz der besonderen Bedingungen eher ein Routineauftrag. Sie errichten sogar komplette Hafenanlagen oder ziehen Rohre durch vielbefahrene Wasserstraßen.

Projekte machen gute Fortschritte

An verschiedenen Stellen im Krefelder Hafen wird mit Hochdruck gebaut – oder Bauarbeiten vorbereitet

Für die Umstellung vom Rohstoff Mais auf Weizen bei Cargill läuft derzeit das behördliche Genehmigungsverfahren. Cargill freut sich, dass der Kreisverkehr Floßstraße schneller als gedacht umgesetzt wurde. Das war ein erster wichtiger Schritt, um Entlastung beim LKW-Verkehr rund um den Hafen zu schaffen. Im Projekt hat Cargill sich angestrengt, um den Verkehr auf der Straße in der gleichen Größenordnung wie bisher zu halten. Dafür wird der Verkehr besonders auf dem Wasser und der Schiene erhöht. Auch bei Lärm und Geruch werden die Bürger eine deutliche Reduzierung feststellen, sobald das Cargill-Projekt in Betrieb geht. „Ich freue mich, dass wir beim Geruch unter die Wahrnehmbarkeitsschwelle kommen und eine hochmoderne leise Anlage in Betrieb nehmen werden. Das sind konkrete Schritte, die besonders für unsere unmittelbaren Nachbarn spürbar werden." äußert sich zufrieden Projektleiter Carsten Andreas.

Foto: Cargill

Auch Cargill plant, neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Für den Bau des Flüssiggas-Tanklagers Krefeld der Westfalen Gruppe, Münster, liegt inzwischen die Haupt-Genehmigung im Entwurf vor. Eine endgültige Genehmigung wurde bei Redaktionsschluss für Mitte Dezember erwartet. Eine Reihe von Arbeiten sind bereits abgeschlossen. So die Einlagerung der fünf Riesen-Behälter inklusive der Erdandeckung sowie der Bau des Pumpen- und Kompressorenstandes. Seit Ende November laufen die Tiefbauarbeiten (unter anderem Entwässerung, Verlegen der Leerrohre und Oberflächenbefestigung). Der unterirdische Rohrleitungsbau und die ersten Hochbaumaßnahmen haben Anfang Dezember begonnen. Das Tanklager soll Mitte 2020 in Betrieb gehen.

Nachhaltige Entwicklung gemeinsam gestalten

Christoph Carnol ist von Mannschaft und Möglichkeiten des Rheinhafen Krefeld positiv beeindruckt

Foto: Rheinhafen Krefeld

Als Christoph Carnol vor vier Monaten die Nachfolge von Sascha Odermatt als Sprecher der Geschäftsführung im Rheinhafen Krefeld antrat, hatte er sich bereits ausführlich mit Unternehmen und Standort auseinandergesetzt. Erwartungen, so berichtet der 52-jährige, die sich nicht nur erfüllt hätten, sondern sogar übertroffen wurden: „Ich durfte feststellen, dass der Hafen ein sehr komplexes Unternehmen ist. Ein kleines zwar, was die Mitarbeiterzahl angeht, aber ein bedeutendes was die Leistungspalette betrifft." Und das vor allem große Chancen bietet, so Carnol „Ich habe mir in den ersten vier Monaten einen, so wie ich glaube, guten Überblick verschafft. Und ich bin auf ein motiviertes und sehr professionelles Team gestoßen."

Derzeit ist er dabei, neben dem anspruchsvollen Tagesgeschäft, Ideen und Eindrücke, die gemeinsam mit dem Führungsteam und auf Basis von unzähligen Gesprächen mit Mitarbeitern und Stakeholdern erarbeitet wurden, in ein Konzept zu fassen, das im Frühjahr 2020 als strategischer Plan „Hafen Krefeld 2025" den Gesellschaftern vorgestellt werden soll. Entsprechend verschlossen gibt sich der ansonsten befreiend offene Manager, der sich als Kapitän einer Mannschaft versteht.

So viel verrät er jedoch: „Vom Grundsatz her müssen und wollen und werden wir den Hafen Krefeld als multimodalen Standort weiter entwickeln und ausbauen. Wir haben ja den großen Vorteil, mit drei Verkehrsträgern arbeiten zu können." Ideen, so betont er, die er als konsequente Weiterentwicklung ansieht. „In den vergangenen Jahren wurde sehr gute Arbeit geleistet. Zum einen, dass der Turnaround geschafft ist von einem defizitären Unternehmen in eine positive Situation."

Die Ruhe täuscht: Alle Mitarbeiter arbeiten kräftig auch an der Zukunft des Standortes.

Auch die vier Geschäftsfelder seien stabilisiert worden, gerade im Bereich Ansiedlung und Eisenbahn würden gute Resultate verzeichnet. „Ich verstehe es als meine Aufgabe, diese Resultate nachhaltig zu sichern und den Hafen in eine neue Etappe unter dem Aspekt nachhaltiger Weiterentwicklung zu führen.

Dabei ist ihm der Begriff der Nachhaltigkeit mit den drei Aspekten Ökonomie, Soziales und Ökologie äußerst wichtig. Eine besondere Rolle komme in diesem Zusammenhang der Steigerung der Attraktivität des Unternehmens als Arbeitgeber zu und die damit verbundene zeitnahe Gewinnung von Fach- und Führungskräften. Daneben die innovative Anbindung an das regionale und überregionale Hinterland, Digitalisierung sowie die Umsetzung eines Masterplans Infrastruktur für den Hafen welcher darüber hinaus innovative und nachhaltige Mobilitätskonzepte für den Hafen, Krefeld und die Region beinhalten soll.

Kreisverkehr in Uerdingen fertig gestellt

Jetzt geht es im Krefelder Hafen endlich so richtig rund

Entspannung an der Rheinbrücke: Der neue Kreisverkehr in Uerdingen an der Düsseldorfer- und Floßstraße konnte nun deutlich früher als geplant in Betrieb gehen. Ursprünglich ging die Planung von einer Fertigstellung bis März 2020 aus.

Zuletzt wurden die Verkehrszeichen montiert, die Absperrung abgebaut und die Fahrbahnen gereinigt. Wegen der Wetterlage sind lediglich einige Markierungsarbeiten auf der Strecke geblieben. Diese werden bei Trockenheit nachgeholt.

Foto: Stadt Krefeld, Presse und Kommunikation

Wenige Tage vor der Eröffnung zeigte der Kreisverkehr bereits seine spätere Form.

Auch Zusatzarbeiten im Auftrag des Landesbetriebs Straßen NRW im Zusammenhang mit der Neuasphaltierung der Floßstraße und an den Leitungen im Untergrund konnten die frühzeitige Öffnung nicht stoppen.

Die Düsseldorfer Straße zwischen Gellep und Uerdingen verbindet nicht nur die beiden Stadtteile, sie ist als Zubringer zum Krefelder Hafen die wichtigste Achse für den Schwerverkehr. Über diese Straße wird sowohl die Rheinbrücke Richtung Duisburg als auch die Autobahn A 57 erreicht.

Die Düsseldorfer und die Mündelheimer Straße wurden in den vergangenen Jahren weitgehend erneuert und für die besonderen Anforderungen des Schwerverkehrs ertüchtigt. Als Zubringer zum überregionalen Verkehrsnetz spielt dabei auch die Floßstraße, im Abschnitt zwischen Berliner Straße (B 288) und Düsseldorfer Straße, eine wichtige Rolle und wurde deshalb ebenfalls von der Stadt erneuert.

Neuer Geschäftsbereich gegründet

Rheincargo entwickelt neue Geschäftsfelder rund um „Werks- und Industriebahnen"

Vom Projekt zum Erfolgsmodell: Seit Januar 2019 führt die RheinCargo GmbH & Co. KG Rangierdienste und Infrastrukturbetrieb für die Kokerei Prosper des Stahlkonzerns ArcelorMittal durch. Da die Zusammenarbeit in Bottrop problemlos funktioniert und diese Dienstleistungen im Markt verstärkt nachgefragt werden, hat die RheinCargo jetzt den eigenen Unternehmensbereich „Werks- und Industriebahnen" gegründet. „Der Auftrag in Bottrop, den wir mit der Wanne-Herner Eisenbahn umsetzen, läuft hervorragend. Wir haben in den letzten Monaten mehreren Anfragen für weitere Projekte erhalten. Das hat uns dazu bewogen, den neuen Geschäftsbereich zu etablieren", erläutert Wolfgang Birlin, RheinCargo-Geschäftsführer für den Bereich Schienengüterverkehr. Mit der Gründung wird das bereits erfolgreiche Portfolio der RheinCargo aus Nah- und Fernverkehren um eine vielversprechende Sparte ergänzt, so Birlin.

Foto: RheinCargo

Auch abseits des Rheins erfolgreich: RheinCargo-Lok auf dem Gelände Prosper.

Der neue Bereich wird von Peter Jacobs, der bislang den Eisenbahnbetrieb der RheinCargo in Neuss verantwortete, aufgebaut und geleitet. „Große Unternehmen aus Industrie und Logistik betreiben oft umfangreiche Eisenbahnnetze. Diese sind auf den Bedarf der Werke zugeschnitten. Die RheinCargo übernimmt hier zum einen die klassischen Aufgaben einer Eisenbahn, sprich Transport, Rangieren, Be- und Entladung sowie Stellwerksbedienung. Dazu kommen aber auch noch Infrastrukturaufgaben, wie beispielsweise Bau und Instandhaltung von Gleisanlagen, Bauwerken oder der Leit- und Sicherungstechnik", erklärt Jacobs, der auch gleichzeitig für die Werkbahn Bottrop die Aufgaben des Eisenbahnbetriebsleiters übernommen hat. „Wir sind in der Lage, alle relevanten Dienstleistungen nicht nur im Bereich Eisenbahnbetrieb, sondern auch im Bereich Eisenbahninfrastruktur abzudecken", sagt Jacobs.

In der Prozesskette industrieller Produktionen stellen diese Bereiche sehr sensible Schnittstellen dar. Eine durchgängige Verfügbarkeit einer Werksbahn ist in diesem Zusammenhang unabdingbar.

Auch aufgrund der Aufstellung des neuen Bereiches verändert das Eisenbahnverkehrs-Unternehmen der RheinCargo seine Organisationsstruktur. Die bisherigen Betriebsbereiche Nord (Neuss/Düsseldorf) und Süd (Köln) werden zusammengeführt und von Paul Schumacher geleitet. Nachfolger von Peter Jacobs als Standortleiter in Neuss wird Guido Trappen.

Verband beklagt vergebene Potenziale

Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt beklagt das Ende für den Ausbau in Godorf

Nach einer langjährigen Debatte hat der Kölner Stadtrat beschlossen, die Planungen für den Ausbau des Hafens Godorf endgültig einzustellen. Der dadurch gesicherte Erhalt des Naturschutzgebietes „Sürther Aue" diene dem Klimaschutz, führten die Ratsmitglieder zur Begründung aus. Nach Ansicht des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) ist diese Entscheidung der Stadt Köln kurzsichtig und nicht nachvollziehbar.

Foto: HGK

Der nun abgesagte Hafenausbau – geplant war der Bau eines zusätzlichen, parallel zum Rhein verlaufenden trimodalen Hafenbekkens – ist ein Dämpfer für die politisch gewollte und ökologisch sinnvolle Verkehrsverlagerung auf das Wasser.

„Der Ausbau des Hafens Godorf wäre die absolut richtige Reaktion auf die prognostizierten deutlichen Zuwächse im Güterverkehr in den kommenden Jahren gewesen. Die umweltfreundliche Binnenschifffahrt hat als einziger Verkehrsträger noch Potenziale, um mehr Güter zu übernehmen und ökologisch vorteilhaft und effizient zu transportieren. Daher wäre die Umsetzung der Ausbaupläne ein Gewinn für alle gewesen: Die Containerbinnenschifffahrt auf dem Rhein hätte zusätzliche Mengen übernehmen können, der Industriestandort Köln wäre nachhaltig gestärkt worden und die heute schon signifikante Verkehrsbelastung auf den verstopften Straßen im gesamten Kölner Raum hätte deutlich abgemildert werden können. Der Stadtrat hat damit die langfristigen wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile des Ausbaus des Godorfer Hafens leider völlig verkannt", so BDB-Präsident Martin Staats (MSG).

Das Projekt wäre für die Region Köln bei der Bewältigung der Güterverkehre und die Versorgung der Industrie von großem Wert gewesen.

Eine saubere Kraftstoff-Alternative

Die erste europäische LNG-Station für Binnenschiffe wurde jetzt im Hafen Köln-Niehl eröffnet

Foto: PitPoint.LNG

Die Anlage im Niehler Hafen in Köln ist die erste Festbunkerstation für LNG-Binnenschiffe in Europa.

Im Niehler Hafen in Köln wurde die erste Festbunkerstation für verflüssigtes Erdgas (LNG) für Binnenschiffe in Europa durch die Firma PitPoint.LNG eröffnet. Die Anlage ist Bestandteil der Zielsetzung, eine europäische LNG-Infrastruktur für Schwerlastverkehr auf Straße und Wasser zu entwickeln und wurde von der Europäischen Union mitfinanziert. Die strategisch optimale Lage Kölns am Rhein zwischen Basel und Rotterdam sowie die hervorragende Erreichbarkeit des Standorts waren die Hauptgründe für die Wahl des Standortes.
LNG ist eine saubere Kraftstoff-Alternative. Der größte Gewinn entsteht vor allem durch die geringere Belastung durch Feinstaub und Stickstoffoxiden. Die eindeutige Reduzierung dieser Schadstoffe trägt zur Verbesserung der Luftqualität bei. Mit der Eröffnung der Festbunkerstation an Europas verkehrsreichster Wasserstraße wird das LNG-Netzwerk erweitert. Während LNG-Schiffe bislang durch Tankwagen befüllt werden mussten, kann dies jetzt vom Land aus über die leistungsstarken Pumpen der Station erfolgen. Die Festbunkerstation ist rund um die Uhr zugänglich. „Wir sind sehr stolz darauf, dass die erste europäische LNG-Bunkerstation in unserem Hafen in Köln Niehl eröffnet wird. Diese Tankanlage ist ein weiterer Baustein in unserem Konzept, auf noch nachhaltigere und umweltschonendere Transporte und die entsprechende Logistik zu setzen. LNG steht für eine zuverlässige und saubere Kraftstoff-Alternative. Die Nutzung dieses Treibstoffs trägt dazu bei, Schadstoff-Belastungen zu senken. Wir betrachten die Nutzung von LNG als einen wichtigen Schritt, die Zukunft der Logistik nachhaltig zu gestalten", erklärten Jan Sönke Eckel und Wolfgang Birlin, die Geschäftsführer des Hafenbetreibers RheinCargo.
„Mit Verladern, Hafengesellschaften, Reedereien, Transportunternehmen und der Unterstützung der EU bemühen wir uns darum, den europäischen Binnenschiffverkehr nachhaltiger zu gestalten. Unser Ziel? Mit LNG den Weg für einen völlig umweltschonenden Transport bis zum Jahr 2030 zu ermöglichen", so Jan Willem Drijver, Geschäftsführer von PitPoint.LNG.

RheinCargo tauft vier Lokomotiven

Prosper, Zollverein, Nordstern und Unser Fritz sind jetzt Teil einer starken Versorgungskette

Foto: Volker Wiciok für WHE

Die vier Lokomotiven auf dem Gelände der Kokerei Prosper.

Die Taufe eines Schiffes auf einen bestimmten Namen ist seit Urzeiten ein feierlicher Akt. Der Brauch soll bereits weit vor Christi Geburt entstanden sein. Dass Lokomotiven getauft werden, kommt hingegen eher selten vor. Auch für die RheinCargo ist die Taufe von drei neuen Loks ein Novum. Aber die Zeremonie hat ihre eigene Geschichte.
Denn seit Januar 2019 führt die RheinCargo gemeinsam mit der Wanne-Herner Eisenbahn Rangierdienste und Infrastrukturbetrieb für die Kokerei Prosper des Stahlkonzerns ArcelorMittal durch. Auf den etwa 30 Kilometer langen Gleisanlagen des Werksgeländes des Stahl-Weltmarktführers wird die gesamte Logistik der Ver- und Entsorgung der Kokerei mit Kohle und Koks über die Schiene abgewickelt. Hinzu kommt noch der Betrieb der Bahn im Hafen Bottrop. Um nun an die geschichtsträchtige Bergbau-Tradition im Revier zu erinnern, wurden drei Loks der RheinCargo und eine von WHE von den jeweiligen Stadtspitzen auf den Namen ehemaliger Schachtanlagen getauft, die auf dem Weg von Bottrop nach Herne liegen: Prosper, Zollverein, Nordstern und Unser Fritz.
„Starke Loks, starke Partnerschaft." So skizzierten die Geschäftsführer von RheinCargo und WHE, Wolfgang Birlin und Mirko Strauss, die hervorragende Zusammenarbeit. „Unser gemeinsamer Auftrag in Bottrop ist ein Erfolgsprojekt", erklärt Birlin, als RheinCargo-Geschäftsführer für den Bereich Schienengüterverkehr zuständig.
Die vier neuen Lokomotiven in Bottrop vom Typ Vossloh DE 18 verfügen über eine Leistung von je 1.800 Kilowatt. Dank eines modernen diesel-elektrischen Antriebs ist bei den Fahrzeugen eine geringere Motordrehzahl und Kühlleistung möglich, was zusammen mit einem verschleißfreien Bremssystem für einen geringeren Treibstoff-Verbrauch, deutlich reduzierte Emissionen und einen besseren Geräuschpegel sorgt. „Damit werden wir den Anforderungen einer modernen Logistik im Hinblick auf die Nachhaltigkeit gerecht", so Birlin.

Seidenstraße führt über Neuss

Vom Jangtsekiang an den Rhein und weiter an Mosel, Neckar und Donau

Es ist ein spektakulärer und vor allem auch ein langer Weg entlang der neuen Seidenstraße, einmal halb um den Globus, die der neue Chinazug zum Ziel Neusser Hafen zurück legen muss. Aber die letzten tausend Meter zum Terminal Neuss Trimodal ist der Transport in den allerbesten Händen: Die sogenannte „letzte Meile" übernimmt bei dem Gemeinschaftsprojekt die Güterbahn des Hafenbetreibers RheinCargo: Bislang einmal pro Woche, aber eine Ausweitung der Zusammenarbeit ist aufgrund des großen Erfolges bereits geplant.

Die weiteste Neusser Containerzug-Verbindung führt vom Rhein in die am Jangtsekiang gelegene Stadt Hefei, die Hauptstadt der Provinz Anhui im Südosten Chinas, rund 400 Kilometer westlich von Shanghai gelegen. Etwa 15 Tage benötigt der Güterzug mit 45 Containern für die rund 11.000 Kilometer lange Strecke.

Die Stahlkisten sind übrigens nicht allein für die rheinische Region bestimmt: Vom Neusser KV-Terminal aus gehen sie weiter nach Süddeutschland, Österreich, Schweiz und Ungarn. Da der Zug in beide Richtungen voll ausgelastet ist, ist bereits für Ende des Jahres ein zweiter Zug pro Woche avisiert. Die Zusammenarbeit mit dem chinesischen Partner ist ein großer Erfolg.

„Einen Direktzug vom Neusser Hafen nach China anbieten zu können, das macht uns sehr stolz", freut sich Sascha Odermatt, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH). Gegenüber dem Seeschiff ist der Transport auf der Schiene doppelt so schnell. Im Vergleich zum noch schnelleren Transport im Flugzeug ist die Bahn aber wesentlich günstiger. Nach Duisburg und Köln besitzt nun auch Neuss als dritte Stadt in Nordrhein-Westfalen eine direkte Anbindung an die neue Seidenstraße.

„Die Seidenstraße hat nun auch einen Quell- und Zielpunkt in Neuss. Daraus ergeben sich weitere Perspektiven im Handel sowohl für Deutschland als auch für China", sagt Jan Sönke Eckel, Geschäftsführer des Hafenbetreibers RheinCargo. Und er ergänzt erfreut: „Wir sind sehr optimistisch, dass sich diese neue Zugverbindung erfolgreich am Markt etabliert."

Zahl der Züge wurde verdoppelt

Schweizerzug fährt ab diesen Monat sechs statt bislang drei Mal über Neuss nach Antwerpen und Rotterdam

Ab in den Süden geht es jetzt über das Terminal Neuss Trimodal noch häufiger. „In Zusammenarbeit zwischen dem Terminal und dem Logistikprovider Optimodal ist es uns gelungen, einen weiteren Zug des Unternehmens Schweizerzug zu akquirieren und die bisherige Zahl von drei Abfahrten im kommenden Jahr auf sechs zu verdoppeln", freut sich Geschäftsführer Karsten Scheidhauer. Für ihn ist das Angebot ebenso wie die neu angelaufene Zugverbindung nach China (siehe oben) ein Beispiel, dass die optimale Zusammenarbeit zwischen zwei kompetenten Partnern elementar ist und den Ausschlag geben kann.

„Wir arbeiten seit Juni 2018 mit Swiss Terminal respektive Schweizerzug zusammen", berichtet der Neusser. Das Unternehmen verkehrt drei Mal pro Woche zwischen Frenkendorf bei Basel und Neuss. Nach den positiven Erfahrungen haben die Beteiligten im September beschlossen, „diese tolle Zusammenarbeit ab dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember auszubauen." Drei Züge werden weiter von Neuss nach Antwerpen fahren, „ein halber Zug bringt Rotterdamer Ladung rein, die andere Hälfte für Antwerpen bleibt auf dem Zug", erläutert der Geschäftsführer das System. „Wir als Optimodal bemühen uns, den Rotterdam-Anteil zu füllen und die Anbindung Antwerpens über das linke Ufer zu unterstützen."

Foto: Schweizerzug

Ab diesen Monat wird die Frequenz gen Norden verdoppelt.

„Ohne die herausragende Arbeitsleistung unseres Terminalpartners in Neuss wäre eine solche Zusammenarbeit sowie der weitere Ausbau des Service in dieser Qualität nicht durchführbar gewesen. Eine Qualität, die auch der Grund dafür ist, dass das bisherige Angebot bei den Kunden so gut angenommen wurde."

Der Erfolg sei umso bemerkenswerter, da nicht nur die Branche sondern auch Optimodal inzwischen erste leichte Mengenrückgänge aufgrund der allgemeinen Wirtschaftslage verzeichnen müsse. „Gleichzeitig haben wir aber allein in diesem Jahr 27 neue Kunden gewinnen können, die beschlossen haben, auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Eisenbahn umzusteigen."

Düsseldorfer Krane für Antwerpen

Zuidnatie Breakbulk erwirbt zwei weitere elektrische Konecranes Gottwald Hafenmobilkrane

Konecranes hat zwei öko-effiziente Konecranes Gottwald Hafenmobilkrane aus ihrem Werk in Düsseldorf Benrath an das belgische Logistik- und Transport-Unternehmen Zuidnatie Breakbulk geliefert. Der Auftrag umfasste einen Modell 3 sowie einen Modell 7 Kran.

Die 1870 gegründete Zuidnatie bietet ihren Kunden in Antwerpen, dem zweitgrößten Hafen Europas und einem der Top-20 Handelshäfen weltweit, Logistik- und Transport-Dienstleistungen für alle Güterarten. Um ihr Geschäft weiter ausbauen, hat Zuidnatie nun die beiden neuen Hafenmobilkrane in Betrieb genommen.

„Wir betreiben seit mehr als 20 Jahren Konecranes Gottwald Hafenmobilkrane", so Stéphanie Feys, Managing Director Zuidnatie NV: „Wir vertrauen dabei auf die generell sehr hohe Leistungsfähigkeit der Krane sowie auf die Öko-Effizienz der diesel-elektrischen Antriebe. Nach intensiven Gesprächen mit Konecranes zu unseren Bedürfnissen haben wir uns aus Umwelt- bzw. wirtschaftlichen Gründen für einen elektrischen Betrieb über das hafeneigene Netz entschieden."

Für den Umschlag von Leer-Containern und schweren Lasten bis zu 100 t im Bereich von Kai 624, hat Zuidnatie sich für einen Konecranes Gottwald Modell 3 Hafenmobilkran in der GHMK 3405 Zwei-Seil-Variante entschieden. Der Kran ist mit externer Stromversorgung ausgestattet und wird aus dem vorhandenen, hafeneigenen Netz gespeist. Dadurch werden die Abgas- und Geräuschemissionen im Terminal reduziert. Für den Schüttgut- und Stückgut-Umschlag auf Kai 480 fiel die Wahl auf ein Modell 7 in der Vier-Seil-Variante G HMK 7508 B, mit einer starken 63-t-Greiferkurve in A7 und einer maximalen Traglast von 125 t. Ebenfalls für externe Stromversorgung vorbereitet, kann der Kran bei entsprechend vorhandenen Ressourcen schnell und einfach auf einen elektrischen Betrieb umgestellt werden.

Foto: Konecranes

Konecranes Gottwald Modell 7 Hafenmobilkran für den Umschlag von Schütt- und Stückgütern.

„Elektrische Antriebe bieten während des gesamten Lebenszyklus' des Krans geringere Betriebskosten und können dabei dank externer Energieversorgung sogar die Effizienz steigern. Dies macht sie zu einer besonders interessanten Investition für unsere Kunden", erklärt Alexandros Stogianidis, Director Sales Benelux, Konecranes Port Solutions.

„Das Projekt unterstreicht darüber hinaus den Wert unserer langfristigen Kundenbeziehungen und zeigt die zunehmende Bedeutung unseres öko-effizienten Produktportfolio."

Konecranes zählt zu den Weltmarktführern im Bereich Lifting Businesses™ und beschäftigt 16.100 Mitarbeiter in 50 Ländern.

Neusser Bauverein ist ausgezeichnet

Landeswettbewerb Weckhoven" erhält Sonderpreis „Bezahlbares Wohnen" beim Fiabci Prix D'Excellence

„Die vielerorts angespannte Situation auf den Wohnungsmärkten macht die Wohnungsfrage zu einer der zentralen sozialen Frage unserer Zeit. Nachhaltige Lösungen zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums werden deshalb dringlicher gebraucht denn je", sagt Schirmherrin Anne Kathrin Bohle, Staatssekretärin im Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat in ihrer Laudatio.

Dem Neusser Bauverein sei es gelungen, ein städtebauliches und energetisch vorbildhaftes integriertes Quartier zu entwickeln, das durch seine architektonische und planerische Qualität zur Identitätsstiftung der gesamten Nachbarschaft beitrage. „Dem Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat ist es daran gelegen, Vorreiter in der Immobilienbranche zur fördern, die gelungene und nachhaltige Gesamtkonzepte im bezahlbaren Preissegment umgesetzt haben. Deshalb freue ich mich, mit dem Quartier Weckhoven der Neusser Bauverein AG ein beispielgebendes Projekt mit dem FIABCI Sonderpreis auszeichnen zu dürfen", sagt Staatssekretärin Anne Kathrin Bohle.

Foto: Neusser Bauverein AG

Der FIABCI Prix d'Excellence Germany ist der erste und bisher einzige bundesweite Wettbewerb für Projektentwicklungen, der – unter Berücksichtigung eines gelungenen Gesamtkonzeptes – Bauvorhaben diverser Kategorien honoriert. „Unser Anliegen, einen bundesweiten Wettbewerb ins Leben zu rufen, der herausragende Leistungen in der Immobilienwirtschaft würdigt und die Erschaffung von qualitativen Lebensräumen fördert, ist seit dem ersten Jahr ein voller Erfolg", sagt Andreas Ibel, Präsident vom Bundesverband Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen, Veranstalter des FIABCI Prix d'Excellence.

„Wir freuen uns sehr, dass unsere Bemühungen, bezahlbaren Wohnraum für die Neusser zu schaffen, mit diesem Preis gewürdigt wird", sagt Frank Lubig, Vorstandsvorsitzender der Neusser Bauverein AG. Er verweist auf die zahlreichen Bauvorhaben, die sich derzeit in der Umsetzung und Planung befinden. So schafft der Neusser Bauverein in den kommenden Jahren rund 1.400 neue, bezahlbare Wohneinheiten.

Gemeinsam die Region entwickeln

Mitglieder der Logistikregion Rheinland bestimmen Markus Walke als neuen Vorsitzenden

Einen Wechsel hat die „Logistikregion Rheinland" auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung eingeleitet: Günter Haberland, Gründungsmitglied des Vereins, und seitdem ebenso verdienter wie angesehener Vorsitzender, kandidierte nicht wieder. Als Nachfolger benannten die Mitglieder Markus Walke. Ihm zur Seite stehen weiterhin als Vorstandsmitglieder Rainer Schäfer, Thomas Klann, Jürgen Steinmetz und Jan Sönke Eckel. Walke ist als Director Business Organisation & Compliance D/A/CH bei DSV – Global Transport and Logistics am Standort Krefeld tätig. Außerdem ist er in verschiedenen Gremien der Speditionsverbände aktiv.

Der Zusammenschluss wurde am 8. Juli 2013 feierlich in Neuss gegründet. Der Logistikregion Rheinland e.V. baut auf das durch die Europäische Union geförderte Projekt „Weiterentwicklung der Logistikregion Rheinland" auf. Zu den Gründungsmitgliedern gehören neben Kommunen und Wirtschaftsförderungen auch Logistikunternehmen und Hochschulen. Auch der Rheinhafen Krefeld die Neuss Düsseldorfer Häfen und RheinCargo gehören zu den Mitgliedern.

Zentrales Ziel des Vereins ist die Weiterentwicklung und Stärkung des Rheinlandes als eine der führenden Logistikregionen Europas. Die Mitglieder setzen sich dafür ein, dass die Menschen und Unternehmen der Region von den sich in der Wachstumsbranche Logistik bietenden Chancen durch Wertschöpfung und Arbeitsplätze profitieren und bildet ein Sprachrohr für die Interessen der Logistikwirtschaft im Rheinland. „In gemeinsam entwickelten innovativen Projekten möchten wir durch eine zielgerichtete Weiterentwicklung der Logistikregion Rheinland den Standort stärken und die Leistungsfähigkeit der Region sicherstellen", so der frisch gewählte Vorsitzende.

Das Rheinland ist eine der bedeutendsten Logistikregionen Europas. Es ist sowohl Verteilerzentrum für über die ZARA-Häfen in Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam nach Europa transportierte Waren als auch selbst ein großer Absatzmarkt. Zudem exportieren die hier ansässigen Firmen auch Dank der guten logistischen Infrastruktur einen überdurchschnittlichen Anteil ihrer Produkte in ausländische Märkte.

Die Unternehmen profitieren auch von einem äußerst dichten Autobahn- und Schienennetz, leistungsstarken Binnenhäfen am Rhein - wie in Krefeld, Neuss/Düsseldorf und Köln - sowie den beiden Flughäfen als weiteren Standortvorteilen.

Innerhalb einer LKW-Tagesreise erreicht man von hier mehr als ein Drittel der Verbraucher der Europäischen Union. Diese Standortvorteile führen dazu, dass die Logistik ein bedeutender Wirtschaftsfaktor mit großem Wachstumspotenzial der Region ist.

Kennzahlen

Mit der Broschüre „Daten & Fakten 2018/2019" legt der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) die aktuelle Ausgabe seiner statistischen Publikation vor und trägt darin wie gewohnt die relevanten Kennzahlen verschiedener Institute zur Entwicklung in der Binnenschifffahrt zusammen. Das Faltblatt gibt es auch zum Download unter www.binnenschiff.de

Trauer

Völlig unerwartet verstarb Boris Kluge, der langjährige Geschäftsführer des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB), am Freitag, den 1. November 2019 im Alter von 44 Jahren. In den acht Jahren seiner Tätigkeit als Geschäftsführer des Verbandes hat sich Boris Kluge als engagierter und kompetenter Kämpfer für das System Wasserstraße im Allgemeinen und die Binnenhäfen im Besonderen einen Namen gemacht. Innerhalb und außerhalb des Verbandes fanden seine fachlichen sowie menschlichen Qualitäten hohe Anerkennung, sagt BÖB Präsident Joachim Zimmermann.

Foto: BÖB

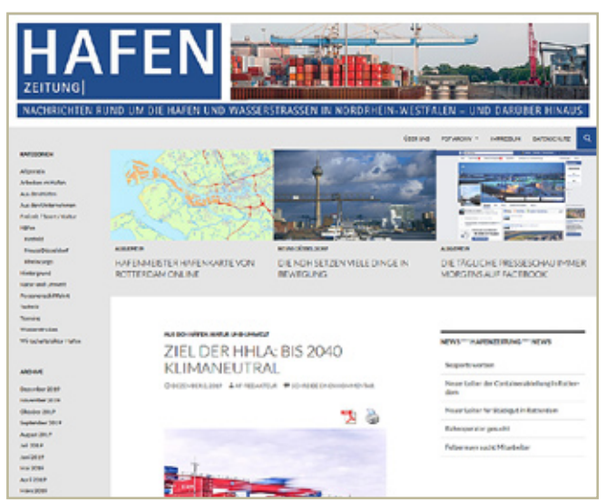
NOCH MEHR UND ONLINE

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: 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