

TRADITIONELLE INDUSTRIE MIT MODERNSTER TECHNIK



GoodMills Deutschland, eines der führenden deutschen Mühlenunternehmen, verlagert seinen Kölner Produktionsstandort ab 2020 in den Krefelder Hafen.

Krefeld hat eine lange Tradition als Mühlenstandort. Bekannt sind auch heute noch die diversen Windmühlen im Stadtgebiet und der „Linner Mühlenbach“. Aber auch im Hafen gab es schon früh industrielle Großmühlen. Vor über 100 Jahren waren die „Roggen- und Gerstenmühle Becker“ und die „Mühlenwerke Gottschalk AG“ Pioniere der Lebensmittelindustrie im „neuen“ Krefelder Hafen. Auch heute noch dominieren die Getreidelager das Hafengebilde, die Getreideverarbeitung wird aber nur noch im Cargill-Werk an der Düsseldorfer Straße betrieben.

Jetzt soll die Mühlentradition mit einer Neuansiedlung im Hafen wiederbelebt werden. Oberbürgermeister Frank Meyer begrüßt die Entscheidung für Krefeld: „Krefeld ist ein traditionsreicher und innovativer Industriestandort. Deshalb sind Ansiedlungen im Produktionssektor eine wichtige Stärkung unserer wirtschaftlichen Basis. Die neue hochmoderne Mühle bedeutet nicht nur eine ideale Ergänzung des Unternehmensbestandes im Hafengebiet, sondern auch die Verlagerung eines der bedeutendsten Mühlenstandorte Europas nach Krefeld. Hier macht sich unser inten-

sives Werben für den Wirtschaftsstandort bezahlt. Krefeld ist für Neuansiedlungen attraktiv.“

Als größte Mühle in Europa hat die bisherige Ellmühle schon am Standort Köln-Deutz eine bedeutende Position für die Versorgung der Region. Seit 1909 versorgt sie weit über die Grenzen von Nordrhein-Westfalen hinaus Millionen von Menschen mit dem Grundnahrungsmittel Mehl. Im vergangenen Jahr hatte GoodMills sein Grundstück im Deutzer Hafen an die Stadt Köln verkauft, um der städtebaulichen Entwicklung einen größeren Spielraum bei den Planungen zu geben. Seither hat das Unternehmen mehrere Standortalternativen in NRW für einen Mühlenneubau intensiv geprüft. Die Bewertung erfolgte dabei vor allem anhand einer verkehrstechnischen Anbindung via Wasser, Schiene und Straße, sowie den genehmigungstechnischen Rahmenbedingungen.

„Unsere Eisenbahn und der Hafen werden auch von dem neuen Projekt profitieren“ betont Rheinhafengeschäftsführer Sascha Odermatt, „über 300.000 Tonnen Getreide zusätzlich bedeuten ein stabiles Standbein in der Lebensmittellogistik“. Mit den bisherigen Ansiedlungen im Rheinhafen konnte das Güterportefeuille im Metall-, Containerbereich und bei Projektladungen diversifiziert werden. Mit der neuen Mühle kommen dann ab 2020 fast 50 Prozent Gütervolumen bei einem klassischen Massengut hinzu.

Nach intensiver Prüfung hat sich GoodMills für den Standort im Rheinhafen in Krefeld als zukünftige Heimat der neuen Mühle entschieden. Ein Grundstück von 47.000m² wurde bereits erworben.

„Wir freuen uns auf den Neustart in Krefeld. Der neue Standort bietet uns eine optimale Verkehrsanbindung und beste Rahmenbedingungen, um eine der modernsten Mühlen Europas hier von Grund auf neu zu konzipieren. Das große Engagement und die Unterstützung, die wir bei der Standortsuche von der Stadt Krefeld und den Hafenbetrieben erhalten haben, hat uns überzeugt hier langfristig die richtige Standortentscheidung getroffen zu haben“, sagt Gunnar Steffek, Sprecher der Geschäftsführung von GoodMills Deutschland.

Um die Marktstellung in NRW in Zukunft zu sichern, hat sich GoodMills für einen Neubau mit gleicher Vermahlungskapazität entschieden, der neue Maßstäbe bei Produktsicherheit, Hygiene und Energieeinsatz setzen wird.

Die Bauarbeiten im Krefelder Hafen werden in 2018 beginnen. Die Produktion und Lieferungen werden nahtlos in 2020 von Köln nach Krefeld übergehen.

Quelle und Foto: Rheinhafen Krefeld

16 MILLIONEN INVESTITION AM WENDEBECKEN KREFELD



Die Westfalen Gruppe will in den nächsten Jahren ein Flüssiggas-Tanklager im Hafen von Krefeld bauen. Das Familienunternehmen aus Münster hat erste Behördengespräche geführt und in der letzten Woche einen Pachtvertrag mit der Hafentanklager GmbH & Co. KG abgeschlossen.

Für Elisabeth Lehnen startet jetzt das geregelte Verfahren zur Neuansiedlung: „Gerade beim Schiffsanleger und dem Eisenbahnanschluss werden wir unsere Expertise einbringen, damit der Betrieb wie geplant Anfang 2019 starten kann.“

Das Unternehmen betreibt bereits zwölf Flüssiggas-Tanklager in ganz Deutschland sowie zwei Hafentanklager für Kraftstoffe in Münster und

Minden. „Die trimodale Anbindung Wasser, Schiene und Straße am Standort Krefeld ist für uns besonders attraktiv“, freut sich Uwe Klöpper, Leiter Supply Chain Management im Bereich Energieversorgung. Selbstverständlich werden bei Bau und Betrieb die strengen EU-Sicherheitsstandards eingehalten.

Flüssiggas ist schon lange ein etabliertes Gütersegment im Krefelder Hafen. „Bisher haben wir aber nur drei Prozent unserer Umschläge in diesem Bereich. Im Zuge unserer Diversifizierungsstrategie passt die Neuansiedlung genau in unser Entwicklungskonzept“ erklärt Geschäftsführer Sascha Odermatt die Motivation des Rheinhafens. „Wir rechnen mit einer Verdopplung in dieser Gütergruppe durch die zusätzlichen Gas-mengen der Westfalen-Gruppe.“

Auf einem 40.000 Quadratmeter großen Gelände zwischen Hafenringstraße und Wendebecken sollen rund 16 Millionen Euro investiert werden. Dort ist derzeit noch Hüttensand gelagert, der in den kommenden Jahren aber in die Betonproduktion fließen wird. Der Investor Westfalen Gruppe plant zwölf erdgedeckte Propan- und Butan-Behälter, einen Schiffsanleger, Verladestationen für Tankwagen und Bahnkesselwagen, eine Flaschenabfüllung sowie ein Betriebsgebäude.

Quelle und Foto: Hafen Krefeld GmbH & Co. KG, das Wendebecken im Krefelder Hafen. Links unten das derzeitige Hüttensand-Lager. Hier soll bis 2019 das Flüssiggas-Tanklager der Westfalen-Gruppe entstehen.

INBETRIEBNAHME DES NEUEN VGG ZENTRALLAGERS



Nach 8 Monaten Bauzeit wurde das neue Zentrallager am Wendebecken des Krefelder Hafens vom Generalunternehmer an die VGG Handels AG übergeben. Das Unternehmen feierte dies mit rund 450 Gästen.

Von den rund 70.000qm Lagerfläche bewirtschaftet die VGG Handels AG rund 46.000 Quadratmeter zur Einlagerung und dem Versand von sogenannter WIESSER Ware an kooperierende Handelsbetriebe in Deutschland, Österreich, den Niederlanden und der Schweiz. Das schweizer Unternehmen startet am neuen Standort zunächst mit rund 50 Angestellten aus dem Lager- und Logistikbereich. Die Verlagerung des Verwaltungsbereiches aus dem benachbarten Kaarst nach Krefeld soll vollzogen werden, wenn die organisatorische Konsolidierung des neuen Zentrallagers abgeschlossen ist.

Die VGG wird einen Großteil der importierten Ware auf dem Schiffsweg erhalten und hierfür die Infrastruktur des Hafens Krefeld intensiv nutzen.

Gespräche mit Mietinteressenten für die noch verfügbaren 24.000qm sind weit fortgeschritten. Weitere Angaben hierzu können in dieser Phase der Vertragsverhandlungen noch nicht gemacht werden.

Mit Eröffnung des Zentrallagers werden die bisherigen Läger in Düsseldorf, Dormagen, Neuss, Krefeld und Neuss aufgelöst. Eines dieser Läger

wird abgebrochen und in Wohngebiet umgewidmet.

Die Warenanlieferungen werden durch die Nähe zum Containerterminal erheblich verkürzt. Der intensive Warenverkehr zwischen den bisherigen Lägern entfällt vollständig und führt zu einer wesentlichen Entlastung des Regionalverkehrs.

Die Hallen sind nach den Vorgaben der neuesten Energieeinsparverordnung errichtet und mit entsprechend niedrigem Energieeinsatz zu beheizen.

Die gesamte Beleuchtung innen (ca. 2500 Leuchtpaneele) wie außen, ist in LED ausgeführt. Gegenüber einer konventionellen und deutlich kostengünstigeren Beleuchtung werden im Vollbetrieb über 200.000 kWh pro Jahr eingespart.

Quelle: VGG Handels AG, Foto: Hafenzeitung

TRIMODALER TRANSPORT FÜR POLEN ÜBER KREFELD



Um dem stetig steigenden Strombedarf in Polen abdecken zu können, wird nordwestlich von Warschau ein neues Gas- und Dampfturbinenkraftwerk für PKN Orlen errichtet. Für den Transport der Hauptkomponenten und deren Fundamentstellung hat die Felbermayr Transport- und Hebeteknik

den Auftrag bekommen.

Die polnische Wirtschaft wächst deutlich schneller als jene der meisten EU-Länder. Das hat auch Auswirkungen auf den Strombedarf der Industrie. Dies wiederum macht den Bau neuer Kraftwerke nötig. Eines davon soll etwa 100 Kilometer nordwestlich der polnischen Hauptstadt Warschau bis Ende 2017 ans Netz gehen. Genau genommen in der etwa 122.000 Einwohner zählenden Stadt Plock.

„Im Spätsommer 2015 erhielten wir den Auftrag und starteten umgehend mit der Detailplanung“, sagt Boris Albl von der Felbermayr-Niederlassung in Nürnberg. Bis zum Beginn der Arbeiten im Februar waren somit nur noch wenige Monate Zeit. „Für ein multimodales Projekt, mit Stückgewichten von nahezu 500 Tonnen, ist das nicht viel Zeit“, merkt Albl an und verweist auf die gute Zusammenarbeit mit den am Projekt beteiligten Tochterunternehmen Best Logistics in Stettin, Haeger und Schmidt sowie HSW Logistics in Duisburg und den Felbermayr Standort Krefeld. Nicht zuletzt leistete aber auch der Geschäftsführer der Felbermayr Transport- und Hebetchnik Peter Stöttinger in der Projektierung wertvolle Unterstützung.

5.000 Kilometer durch Europa

Ausgehend von fünf Ausgangsorten wurden die Komponenten über insgesamt rund 5.000 Kilometer bis zur Kraftwerksbaustelle in Plock transportiert. „Die K-Turbine und der Generator sowie Turbinenrotor und zwei Gehäuseteile hatten ihren Ursprung im Siemens-Werk in Mülheim an der Ruhr in Nordrhein-Westfalen“, erklärt Albl. Aufgrund von Hochwasser kam es dort bereits zu Beginn des Projekts zu Konzeptänderungen. Die Komponenten mit einem Gesamtgewicht von rund 900 Tonnen konnten nicht wie geplant bereits in Mülheim auf ein Küstenmotorschiff umgeschlagen werden, sondern mussten zunächst mittels Binnenschiff bis Nordenham an der Wesermündung zur Nordsee transportiert werden. „Mit dem Küstenmotorschiff wären wir mit der Ladung, aufgrund des Hochwassers an der Ruhr, zu hoch geworden und hätten einige Brücken nicht unterfahren können“, erklärt Albl. Dort angekommen erfolgte, binnen eines Tages, der ursprünglich nicht geplante Umschlag auf das Küstenmotorschiff. Weiters wurde die bereits in Nordenham zwischengelagerte Gasturbine nebst Abgasdiffusor mit Ausgangsort im Siemens-Werk-Berlin zugeladen. Das war nötig, um die Komponenten via Nordostseekanal vorbei an der Mecklenburger und Pommerschen Bucht bis zum nächsten, etwa

1.500 Kilometer entfernten, Umschlagplatz transportieren zu können. „Das wäre Gdynia gewesen“, sagt Albl. Doch leider sei aufgrund der Zeitverzögerung der dortige Werftkran nicht mehr verfügbar gewesen. Deshalb wurde die Seereise gleich bis Gdansk, an der Weichselmündung, fortgesetzt. Für den Umschlag der schwergewichtigen High-Tech-Komponenten steht dort kein geeignetes Umschlagsgerät zur Verfügung. Deshalb wurde ein 600-Tonnen-Schwimmkran aus Bremerhaven geordert. Damit konnten die Komponenten doch noch termingerecht auf die bereitstehenden Pontons umgeschlagen werden.

Die folgenden rund 350 Kilometer bis zur nächsten Umschlagsstelle wurden auf der Weichsel zurückgelegt. „Die Weichsel ist ein nicht stauregulierter Strom mit ganzjährig sehr niedrigem Wasserstand“, erklärt Albl die Kernproblematik. Deshalb wurden durch Best Logistics speziell modifizierte Schwerlast-Pontons mit wenig Tiefgang eingesetzt. Dadurch sei bei einem Ladungsgewicht von je rund 500 Tonnen ein maximaler Tiefgang von nur 1,4 Meter erreicht worden, merkt Albl an und berichtet, dass ein Jahr zuvor ein ähnlicher Transport auf der Weichsel stattgefunden habe und dieser bei einem Tiefgang von 1,8 Meter mehrere Monate festgesessen sei. Eine derartige Verzögerung war im Sinne des Auftraggebers unbedingt zu vermeiden. Binnen einer Woche waren die je zwei Barge und Pontons dann schnellstmöglich am Anlegeplatz in Plock angekommen

Nachlauf mit Hindernissen

Doch mit den Schwierigkeiten am Wasserweg waren noch nicht alle Hürden bewältigt. Schon die Entladerampe machte aufgrund permanenter Unterspülung durch den Fluss Probleme und entsprach somit nicht den statischen Erfordernissen. Die Lösung wurde mittels vier zehn Meter tief in den Untergrund reichenden Pfahlungen und zwei Betonfundamenten, jeweils links und rechts von der Rampe, erreicht. Darauf wurde ein schienengelagertes Hubgerüst positioniert. „Das ermöglichte uns die sichere Übernahme der beiden 500-Tonnen-Komponenten, nachdem sie mittels hydraulischer Verschubbahnen vom Schiff verschlittet wurden. In weiterer Folge wurden Gasturbine und Generator mittels 1.000-Tonnen-Hubgerüst der Niederlassung Krefeld auf einen Selbstfahrer umgeladen“, erklärt Albl den komplexen Ablauf zur Vorbereitung für den Nachlauf auf der Straße. Um eine statisch beeinträchtigte Brücke gefahrlos passieren zu dürfen, wurden der rund 500 Tonnen schwere Generator und die Gasturbine auf einem 18-achsigen Selbstfahrer mit „4-file-Konfigu-

ration“ transportiert. Dadurch verteilt sich das Gewicht auf insgesamt 144 fahrbahnschonende Räder und es konnte auch eine statisch beeinträchtigte Brücke gefahrlos überwunden werden. Für das 30 Meter lange Fahrzeug waren drei folgende Kreisverkehre allerdings ein großes Hindernis. Deshalb wurde der SPMT nach der Brücke auf zehn Achsen zurückgebaut. Wenige Hundert Meter vor dem Abstellplatz waren die Mannen mit den himmelblauen Helmen allerdings noch einmal kräftig gefordert. Eine tiefliegende Rohrbrücke stellte sich dem samt Ladung etwa sieben Meter hohen Transport in den Weg. Mittels neuerlichem Einsatz des schienengelegerten Hubgerüsts konnte die Last allerdings unter der Rohrbrücke durchgeschlittet werden. Günstigere Voraussetzungen hatte das Transportteam bei einer weiteren Rohrbrücke. „Hier ging es sich ohne umfangreiche technische Maßnahmen aus, nachdem der SPMT hydraulisch auf eine niedrigst mögliche Fahrhöhe

von 1,2 Meter abgesenkt wurde“, freut sich Albl. Die verbleibenden Komponenten wurden mittels zweier 500-Tonnen-Mobilkrane umgeladen. Für die Gewichte von maximal 133 Tonnen reichte eine auf acht Achsen reduzierte Variante des SPMT. Ab Mitte Mai werden die zwischengelagerten Komponenten in das Maschinenhaus verfahren.

Straße und Schiene für finale Transporte

Etwa 300 Kilometer Wegstrecke wurden mit insgesamt 280 Tonnen schweren Kondensatorteilen auf der Straße zurückgelegt. Ausgangsort für die Teile war die südwestlich von Plock gelegene Stadt Opole. Aufgrund maximaler Stückgewichte von etwa 50 Tonnen und einer Breite von rund sieben Metern konnten diese Transporte auf herkömmlichen Semitiefenfladern transportiert werden. Mitte Juni folgen dann noch insgesamt 200 Tonnen schwere Gehäuseteile für die Dampfturbine, ebenfalls von Opole ausgehend.

In weiterer Folge werden dann noch ein Transformator mit 277 Tonnen sowie zwei Phasenschieber mit je 110 Tonnen durch den Felbermayr-Bereich für Internationale Tieflader-Bahntransporte zugestellt. Ausgangsorte für die rund 1.000 Kilometer weiten Transporte sind die Siemens Standorte Weiz und Linz in Österreich. Mit der Fundamentstellung dieser Komponenten im Oktober ist der Auftrag für Felbermayr abgeschlossen. Damit geht auch für Albl ein großartiges Projekt zu Ende. „Der Erfolg eines solchen Projektes liegt im Teamwork begründet“, sagt der 43-jährige Projekt- und Niederlassungsleiter des Stan-

dortes Nürnberg. Da passt auch die Aussage des verantwortlichen Baustellenleiters seitens des Auftraggebers Siemens nach Eintreffen der Heavy-Lifts: „What a week a special day for Plock! All Heavy Goods arrived safely at jobsite. Special thanks to Siemens Transportation Team and Company Felbermayr. So impressive work.“

Die Felbermayr Holding GmbH mit Firmensitz in Wels/Österreich ist mit 82 Standorten in 18 Ländern Europas vertreten. Aktuell beschäftigt die Unternehmensgruppe Felbermayr rund 2.800 Fachkräfte, welche 2014 einen konsolidierten Nettoumsatz von rund 545 Millionen Euro erwirtschafteten. Spezialisiert ist das Unternehmen auf Spezial- und Schwertransporte, Mobilkran- und Arbeitsbühnenvermietung, Heavylifthan- dling sowie Tief- und Hochbautätigkeiten.

Quelle und Foto: Felbermayr Holding GmbH

SOZIALES ENGAGEMENT IN HÖHE VON 25.000 EURO



Foto: Tanja Pickartz / fotoagentur ruhr

Zum wiederholten Male unterstützt das Energieunternehmen Scharr im Rahmen seiner Weihnachtsaktion ein soziales Projekt anstelle von

Geschenken. In diesem Jahr kommt der Betrag den Tafeln an den Standorten Stuttgart, Nürnberg, Leipzig und Krefeld zugute.

Dr. Heinz Theo Kämmerling, Geschäftsführer, und Jenny Ludwig, Verkaufsführerin Aerosole & Sondergase der SCHARR CPC freuen sich, im Namen der Friedrich Scharr KG den Scheck in Höhe von 5.000 Euro persönlich an Dr. Hansgeorg Rehbein, Vorstandsvorsitzender und Irmgard Hausmanns, stellv. Vorsitzende der Krefelder Tafel, übergeben zu dürfen. „Die Spende ist die größte Einzelspende, die die Krefelder Tafel dieses Jahr erhalten hat. Sie hilft uns wirklich sehr, zumal wir ganz dringend ein neues Kühlfahrzeug benötigen. Außerdem ist unser Aufwand vor Weihnachten immer besonders groß. In dieser Zeit führen wir Lebensmittel-Spendenaktionen durch, um den Bedürftigen für Weihnachten ein größeres Lebensmittelpaket übergeben zu können.“, so Dr. Hansgeorg Rehbein.

In Deutschland werden täglich viele Tonnen Lebensmittel vernichtet, obwohl sie noch verzehrfähig sind. Gleichzeitig gibt es auch hierzulande Millionen Menschen, die nicht ausreichend zu essen haben. Die Tafeln schaffen eine Brücke zwischen Überfluss und Mangel, indem sie qualitativ einwandfreie Lebensmittel sammeln und diese an Bedürftige verteilen – kostenlos oder gegen einen symbolischen Betrag. Zurzeit werden bundesweit regelmäßig über 1,5 Millionen Personen, darunter sind knapp ein Drittel Kinder und Jugendliche, von den Tafeln mit Lebensmitteln versorgt. In Krefeld sind täglich ca. 140 ehrenamtliche Helferinnen und Helfer im Einsatz, die pro Tag ca. zwei bis drei Tonnen Lebensmittel einsammeln, sortieren und diese an fünf Ausgabestellen an ca. 4000 Bedürftige verteilen. Im Jahr kommen so insgesamt rund 700 Tonnen zusammen. Zudem nehmen jeden Mittag regelmäßig mehr als 100 Menschen die Gelegenheit wahr, im Pfarrheim der Herz Jesu Gemeinde ein warmes Mittagessen zu bekommen. Im letzten Jahr wurden insgesamt 15.000 Essen ausgegeben.

„Gerade in der Weihnachtszeit gilt es, zur Besinnung zu kommen und auch an die Menschen zu denken, die kein unbeschwertes Leben führen können. Zu unseren Werten als Familienunternehmen passt es, auch andere an unserem Erfolg teilhaben zu lassen.“, so Rainer Scharr, geschäftsführender Gesellschafter der Friedrich Scharr KG.

Die Friedrich Scharr KG mit ihren Tochterunternehmen ist eines der

führenden Handels-unternehmen im Bereich Mineralöl, Flüssiggas, Erdgas, Strom und Biobrennstoffe im süddeutschen Raum. Über 600 Mitarbeiter betreuen über 200.000 Kunden in Privathaushalten, Gewerbe und Industrie mit innovativen Produkten und Dienstleistungen aus allen Energiesparten. Die familiengeführte Unternehmensgruppe erzielte im Geschäftsjahr 2014 einen Umsatz von rund 850 Millionen Euro. Der Firmensitz ist in Stuttgart-Vaihingen. Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.scharr.de

Die SCHARR CPC GmbH ist ein 100%iges Tochterunternehmen der Friedrich Scharr KG mit Sitz im Hafen Krefeld, produziert und vertreibt moderne Treib-, Bläh- und Kältemittel unter der Marke AERON®. Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.scharr-cpc.de.

Quelle: SCHARR CPC, Foto: Tanja Pickartz, (v.l.n.r.): Dr. Heinz Theo Kämmerling, Geschäftsführer SCHARR CPC, Irmgard Hausmanns, stellvertretende Vorsitzende der Krefelder Tafel, Jenny Ludwig, Verkaufsführerin Aerosole & Sondergase, und Dr. Hansgeorg Rehbein, Vorsitzender der Krefelder Tafel.

SCHÜLER BAUEN UERDINGER DREHBRÜCKE NACH



Die Schüler der Projekt-AG der Gesamtschule Uerdingen mit ihren selbstgebauten Brückenmodellen.

Die Gesamtschule Uerdingen hatte im vergangenen Schuljahr die Teilnahme an dem Wettbewerb „denkmal aktiv – Kulturerbe macht Schule“ gewonnen. 16 Schüler der Klassen 5 und 6 beschäftigten sich in einer fächerübergreifenden Projekt-AG mit Technik und Geschichte der historischen Uerdinger Drehbrücke im Hafen. Jetzt präsentieren sie ihre Arbeitsergebnisse im Schaufenster des Uerdinger Nachbarschaftsbüros Chempunkt im Rahmen einer Ausstellung den Bürgern.

Zunächst hatten die Schüler Informationen gesammelt, dann ging es in die Produktionsphase: Es erfolgten mehrere Modellausarbeitungen in verschiedenen Materialien. Die letztendliche Ausarbeitung mit einem Metallbaukasten wurde vom Chempark und dem Rheinhafen Krefeld finanziell unterstützt.

Die 1905 mit modernster Technik errichtete Brücke galt als Symbol des damals gerade angelegten Hafens, der der Stadt neue wirtschaftliche Möglichkeiten eröffnete. Die Brücke war fünfspurig ausgelegt: Zwei Spuren für Fuhrwerke, eine für die Straßenbahn und zwei Bürgersteige. Das große Zahnrad setzt die 700 Tonnen schwere Eisenkonstruktion in Bewegung. Die Brücke wird um 90 Grad gedreht, so dass auch bei Hochwasser eine Durchfahrt möglich ist. Sowohl ein Elektro- als auch ein Handbetrieb sind möglich. Die schmiedeeisernen Arbeiten sind in der gleichen Technik wie der Eiffelturm in Paris ausgeführt worden. Ab 1970 wurde der Hafen erweitert um Platz für weitere Ansiedlungen zu erhalten. Damit nahm der LKW-Verkehr beträchtlich zu, und die Diskussion über den Erhalt der Brücke reißt nicht ab. Bis heute ist die Brücke – nach einer Generalüberholung Ende der 90er Jahre – voll funktionsfähig.

Die Brückenmodelle der Schüler sind noch bis Ende September im Schaufenster des Nachbarschaftsbüros Chempunkt, Am Marktplatz 9, in Uerdingen zu bewundern.

Quelle und Foto: Currenta

CHEFPARK BEFÜRCHTET BESTANDSGEFÄHRDUNG



Der derzeit öffentlich ausliegende Bebauungsplanentwurf „Rheinblick“ der Stadt Krefeld beschneidet nicht nur die Möglichkeiten zukünftiger Entwicklung, sondern gefährdet auch den aktuellen Bestand des Chempark Krefeld-Uerdingen. Zu diesem Schluss kommt ein Rechtsgutachten, dass der Betreiber Currenta gemeinsam mit Unternehmen des Standorts in Auftrag gegeben hat.

„Wir erkennen die Anstrengungen der Stadt Krefeld, die widersprüchlichen Interessen zu berücksichtigen. Aber die benannten Konflikte bestehen weiter und werden auch durch den aktuellen Entwurf nicht rechtssicher gelöst“, erklärt Chempark-Leiter Dr. Ernst Grigat. Durch ein Heranrücken der Wohnbebauung an den Standort mit seinem Schiffverladebetrieb würden neue Interessenkollisionen geschaffen. Zwar geht der neue B-Plan-Entwurf erstmals auf die konkrete Schallvorbelastung ein, aber die geltende Rechtslage zum Lärmschutz ist nicht ausreichend beachtet.

Der B-Plan-Entwurf der Stadt Krefeld weist im südlichen Teil ein Mischgebiet aus. Der für Mischgebiete vorgeschriebene Lärmgrenzwert während der Nachtzeit würde bei Realisierung des Bebauungsplans erheblich überschritten. Dadurch müssten selbst bestehende Anlagen im Chempark nachträgliche Anordnungen oder gar weitergehende Beschränkungen befürchten. Die vorgestellte Konfliktlösung – Messung des Geräusch-

pegels innerhalb anstatt außerhalb der Wohngebäude – ist nicht rechts-sicher und birgt eine erhebliche Gefahr für den laufenden Betrieb im Chempark.

Zudem würde die Wohnbebauung im nördlichen Teil des Mischgebiets im „Rheinblick“-Areal näher als erlaubt an die Schiffsliegeplätze im Rhein und den bestehende Schiffsanleger heranrücken. Das entsprechende europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) sieht hier einen Mindestabstand von 300 Metern vor, der laut Bebauungsplan-Entwurf nicht eingehalten wird.

Weitere Widersprüche erkennt der Chempark zu den Raumordnungsplänen der Bezirksregierung Düsseldorf und des Landes NRW. Im gültigen Regionalplan und auch im letzten Entwurf des Landesentwicklungsplans ist das „Rheinblick“-Gebiet als gewerblich-industrieller Bereich dargestellt – und eben nicht als allgemeines Siedlungsgebiet, in dem Misch- oder Wohngebiete ausgewiesen werden dürfen.

Foto und Quelle: Chempark

BEREIT FÜR GANZ GROßES – UND FÜR SCHWERES



Die großen Krane sind der Stolz von Niederlassungsleiter Jürgen Schüring.

Fachleute von Felbermayr Deutschland haben von der neuen Firmenzentrale aus erste Transporte organisiert

Bestens eingelebt und eingerichtet haben sich inzwischen die Mitarbeiter von Felbermayr Deutschland in ihrer neuen Firmenzentrale im Krefelder Hafen.

Und sie haben auch schon einiges bewegt, die ersten größeren Aufträge erledigt und in Planung. Darunter ein großer Behälter mit fast sieben Metern Durchmesser mit 21 Metern Länge für ein Unternehmen in Hafennähe. In Zusammenarbeit mit einem Krefelder Spezialunternehmen übrigens, wie Niederlassungsleiter Jürgen Schüring erläutert. Denn natürlich waren die Schwerlastlogistiker schon vor ihrem Umzug im Hafen wie auch dem ganzen RheinRuhrGebiet bekannt und hervorragend vernetzt. „Aber gerade hier in der Umgebung sind die Wege jetzt noch kürzer“, freut der Niederlassungsleiter sich. Das kam den Fachleuten auch beim Transport von Trafos zu Gute. Die waren mit bis zu 220 Tonnen für Felbermayr-Verhältnisse auch nicht übermäßig schwer, forderten von den Planern aber aufgrund ihrer Dimension (Höhe fast fünf Meter) intensivere Planung als sonst. „Aber auch mit den guten Anbindungen, neben der Straße eben auch die Krefelder Eisenbahn, sind wir bereits

bestens vertraut“. Dazu kommt noch der Rhein, womit Felbermayr drei Verkehrsträger anbieten kann.

Diese gute Infrastruktur war einer der Gründe für den Umzug gewesen. Ob auch schon etwas ganz besonderes bei den bisherigen Transporten dabei gewesen sei? Bei dieser Frage schaut Schüring ausnahmsweise etwas verständnislos. „Das ist unser Tagesgeschäft, das Besondere erleben wir hier beinahe jeden Tag.“

Ein Highlight für dieses Jahr war jedoch der Transport verschiedener Megajachten für die erfolgreiche „boot“-Messe. Da waren es weniger das Gewicht, als vielmehr die Größe und der Warenwert der Superjachten. Da riskierten auch die Mitarbeiter einmal einen exklusiven Blick – allerdings nur mit allergrößter Vorsicht.

Das Areal steht zumindest für Großes bereit. Die Außenfläche ist inzwischen versiegelt, gelebter Umweltschutz, dass aber auch nichts im Boden versickert. Alle Flüssigkeiten werden in einem Ölabscheider aufgefangen und fachlich entsorgt. Das Areal umfasst eine Halle mit 60 mal 33 Metern, 1980 Quadratmeter. Sie ist durch ein acht Meter hohes und zehn Meter breites Tor erreichbar. Innen helfen zwei 200 Tonnen und zwei 32 Tonnen Krane mit einer Hakenhöhe von 12,30 Meter beim Bewegen der Güter. „Im zweiten bereits vermieteten Hallenschiff verfügen wir noch einmal über 60 mal 29 Meter Fläche mit acht mal acht Meter Toren. Die beiden hier installierten 30 Tonnen-Krane haben sogar eine Hakenhöhe von 13,3 Metern. Im Hafen können Teile für Anlagen und Maschinen mit bis zu 400 t Gewicht in der Halle und sogar 450 t auf den Außengeländen zusammengeführt und -gebaut werden. Mit einer zusätzlichen Freifläche von ca. 25.000 m² schafft Felbermayr zusätzliches Lagerpotenzial.“

PRAXISPROJEKT ENTDECKT DIE VERGANGENHEIT



Die historische Drehbrücke faszinierte die Schüler.

Rheinhafen Krefeld unterstützt Schülerprojekt zu dem historischen Bau-
denkmal in Uerdingen

Mit der historischen Drehbrücke im Krefelder Hafen haben sich jetzt die Schülerinnen und Schüler der Gesamtschule Uerdingen beschäftigt. Gemeinsam wollten sie heraus finden, weshalb das 1905 errichtete Denkmal auch heute noch erhaltenswert ist.

Für die Jungen und Mädchen nicht nur ein spannender Ausflug in die Geschichte. Mit ihrer Untersuchung beteiligen sie sich auch an der Aktion „denkmal aktiv – Kulturerbe macht Schule“ dem Schulprogramm der deutschen Stiftung Denkmalschutz. Im Zentrum des Projekts steht die Erarbeitung der Funktionsweise der Drehbrücke. Dazu arbeiten die Schülerinnen und Schüler fächerübergreifend in den Fächern Technik und Geschichte. „Erfreulicher weise haben sich 16 Schüler für die Teilnahme an diesem Projektkurs entschieden berichtet Schulleiterin B. Munsch.

Zunächst stand ein Besuch an der Brücke selbst auf dem Programm. Dabei erfuhren die Schüler, dass die Konstruktion zunächst fünfspurig errichtet wurde: Zwei für Fuhrwerke, eine für die Straßenbahn und schließlich zwei Bürgersteige. Kernstück ist ein großes Zahnrad, das die 700 Tonnen schwere Eisenkonstruktion langsam um 90 Grad dreht. Nach der anschließenden Erarbeitung der Entwicklung des Hafens seit der Eröffnung 1906 haben die Schüler dann begonnen, in Kleingruppen eigene Drehbrücken zu konstruieren. Und da kam dann der Rheinhafen Kre-

feld ins Spiel: da das Preisgeld von „denkmal aktiv“ nicht reicht, um allen Schülern ein eigenständiges Arbeiten zu ermöglichen, unterstützte der Hafen das Projekt großzügig bei der Anschaffung von Materialien.