Neuss Düsseldorfer
HAFEN ZEITUNG | NOVEMBER 2009 www.hafen-zeitung.de

Stephan Lenz schickt nachts Schwertransporter über Krefelds Straßen
Seite 3

Ticker: Schlemmen für den guten Zweck +++ Starkes Netzwerk in Krefeld +++ Fachleute sorgen für Sicherheit +++ Die Elbe verbindet vier Länder +++ Heidelandschaft soll gedeihen +++ Bypass für den Rhein +++ Was ist ein Pegel

Neusser Terminal liegt voll im Plan

Neue Kranbrücke erfolgreich aufgestellt – jetzt werden die Anschlüsse verlegt

Sehr gute Fortschritte machen derzeit die Arbeiten an einem der Großprojekte der Neuss Düsseldorfer Häfen, dem neuen Container-Terminal. Mitte des Monats wurde die gigantische Kranbrücke mit Unterstützung von riesigen Autokranen auf ihre Beine gestellt und als Rohbau fertig montiert.

Derzeit sind die beteiligten Fachleute dabei, die sogenannte Katze in die Konstruktion „aufzugleisen". Als Katze bezeichnet man den Schlitten, unter dem die Seile hängen und auf dem der Kranführer sitzt. Sie bewegt sich beim Transport der Container vom Schiff an Land und umgekehrt auf zwei Gleisen, die in der Kranbrücke angebracht sind.

Daran schließt sich die Fertigstellung der mechanischen Sicherheitskomponenten wie der Endanschläge an. Dann müssen die Elektrofachkräfte die ganzen Kabelstränge endverlegen und an die Schaltkästen anschließen, wie der stellvertretende Leiter Technik bei den NDH, Rolf Marmann, berichtet. Zudem müssen auch die Fahrantriebe fertiggestellt werden, damit der Kran am Kai auch hin- und herfahren kann.

Auch wenn also noch erhebliche Arbeiten zu erledigen sind, liegt die Baustelle so gut im Plan, dass die neue Brücke vom Hersteller Ardelt/Kocks sowie den beauftragten Partnerunternehmen fristgerecht übergeben werden kann.

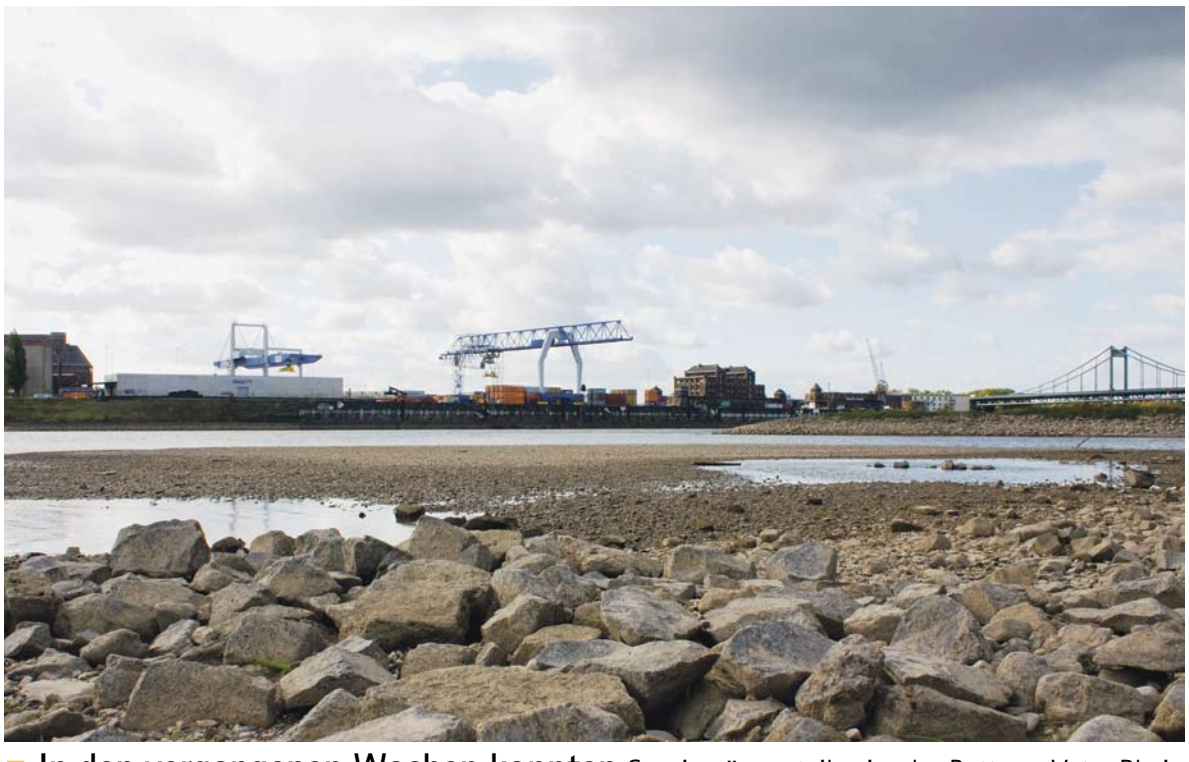
Das ist dann auch der Zeitpunkt, wenn die Techniker die Kranführer intensiv miteinbeziehen, damit sie die Brücke und ihre Besonderheiten kennenlernen.

„Wie bei einem Auto fährt sich jeder Kran anders und deshalb war es auch ein Herzenswunsch des Leiters der Hafenabteilung, dass die Männer, die anschließend jeden Tag mit dem Kran arbeiten müssen und dürfen, ihn möglichst früh kennenlernen und ihre wertvollen Hinweise geben", erläutert Rolf Marmann.

Junge Forscher

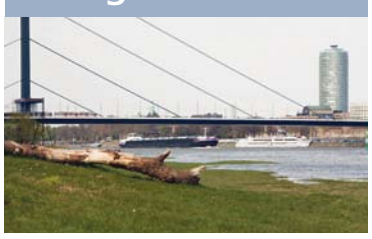
Zum zweiten Mal unterstützen die Stadtwerke Düsseldorf den Regionalwettbewerb von „Jugend forscht" als Patenunternehmen gemeinsam mit der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf. „Mit der Patenschaft für den Regionalwettbewerb ‚Jugend forscht' engagieren wir uns über Ausbildung in unserem Unternehmen oder Schulpatenschaften hinaus für junge Menschen. ‚Jugend forscht' ist ein faszinierendes Projekt", lobte Rainer Pennekamp, Arbeitsdirektor der Stadtwerke Düsseldorf. Bis zum 30. November ist die Anmeldung mit einem Forschungsthema zum Regionalwettbewerb möglich.

Das Bett von Vater Rhein



In den vergangenen Wochen konnten Spaziergänger teilweise das Bett von Vater Rhein begutachten: Der niedrige Pegel machte es möglich. Die Schifffahrt wurde zwar erheblich behindert, konnte aber ihren teilweise beschwerlichen Weg fortsetzen. Mehr zum Thema „Pegel" auf Seite 16.

Fehlgeleitet



Zu der Fähre Hitdorf-Lange musste jetzt die Polizei früh morgens um 5:40 Uhr ausrücken, weil ein Taxi in den Rhein gefahren war. Im starken Nebel hatte der Fahrer wohl nicht exakt den rechten Weg gefunden und steuerte das Fahrzeug mitsamt dem stark angetrunkenen Fahrgast, der ihn dorthin beordert hatte, in den Fluss. Fahrer wie Insasse blieben unverletzt.

Über Bord

Bei Lade- und Löscharbeiten verlor Anfang des Monats die „Husky Racer" in Bremerhaven aus bislang ungeklärter Ursache 18 Container, 34 weitere wurden beschädigt. Das Schiff habe sich, so berichtete der Containerbrückenfahrer, während der Arbeiten stark zur Seite geneigt. Personen wurden nicht verletzt.

Gemeinsam

Die derzeitige wirtschaftliche Situation scheint, auch die bisherigen Konkurrenten HHLA und Eurogate zusammenrücken zu lassen – zumindest bei den Hinterlandverkehren. Nach Medienberichten wurde beim Bundeskartellamt angefragt, ob man ein Gemeinschaftsunternehmen „für den Betrieb von Umschlaganlagen im kombinierten Verkehr" gründen dürfe.

Zusagen eingehalten

Die Neuss Düsseldorfer Häfen setzen auch unter den immer noch herausfordernden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ihr angekündigtes Investitionsprogramm fort. Und auch etliche der in den Häfen engagierten Unternehmen nehmen derzeit nach Möglichkeit Geld in die Hand, um sich auf die Zukunft vorzubereiten. Ein Beleg sind die großen „Leuchtturmprojekte" wie das Krefelder Containerterminal, das Stahl Service Center, die Düsseldorfer Container Hafen GmbH sowie der Container-Terminal in Neuss. Daneben wird an vielen weiteren Stellen Geld investiert – vielleicht nicht so augenfällig, aber ebenso wichtig.

Wir stehen zu unseren Zusagen. Zum einen, weil diese Investitionen wichtig sind für die Unternehmen in der Region, die mit den Arbeiten beauftragt wurden und dort Arbeitsplätze und der öffentlichen Hand Einnahmen sichern. Zum andern sind sie für die Entwicklung der Häfen und der Firmen existenziell: Erste hoffnungsvolle Zeichen deuten darauf hin, dass die wirtschaftliche Talsohle durchschritten sein könnte.

So dramatisch in einigen Bereichen die Rückgänge, so unerwartet könnten die Zuwächse sein, wie eine Studie der rheinischen Industrie- und Handelskammern andeutet. Wenn wir alle dann nicht für diesen Ansturm gerüstet und auch kapazitätsmäßig hervorragend aufgestellt sind, werden sich die Warenströme andere Wege suchen. Denn infrastrukturelle Investitionen sind eben auch in dieser Hinsicht Langläufer und keine Sprinter. Versäumnisse jetzt werden später Arbeitsplätze gefährden. Das darf und das wird nicht passieren.

RAINER SCHÄFER

Gute Nachbarschaft

Auch wir freuen uns über den neuen Nachbarn RennbahnPark in Neuss. Hier entstand gleich nebenan ein exklusiver Bürostandort, der auch national keinerlei Vergleiche scheuen muss. Das Projekt profitiert dabei hoffentlich auch von der Nähe zum Hafen. Wie etwa dem Haus am Pegel und dem Hafenbecken, die sehr gelungen die Innenstadt mit dem Wasser verbinden und quasi den Hafen in die Neusser Innenstadt tragen.

Zudem können die neuen Nachbarn auch die Angebote im Hafen nutzen. Als Beispiele seien nur genannt die „Peperoni", die Eventhalle, die Lokalitäten am Hafenbecken 1 sowie die nur 200 Meter entfernt liegende Schiffsanlegestelle für einen ungewöhnlichen Ausflug.

Aber auch der Hafen wird durch das Projekt weiter aufgewertet, da sind wir uns sicher: Es entsteht eine weitere attraktive Möglichkeit, bei uns zu arbeiten und ein weiterer sehr attraktiver Grund, einfach mal vorbei zu schauen.

Und schließlich ist der RennbahnPark ein Signal, wie alle Beteiligten einvernehmlich und gemeinsam gute Ideen entwickeln uns umsetzen können, die niemandem Nachteile bringen, sondern nur Vorteile zum Nutzen aller: Im Hafen können die Unternehmen weiterhin ihrer wichtigen Beschäftigung nachgehen. Und im Rennbahnpark können die Menschen arbeiten oder ihre Freizeit genießen. In dieser Hinsicht braucht das Projekt nicht nur Vergleiche nicht zu scheuen, es besitzt sogar Vorbildcharakter.

ULRICH GROSS

NRW benötigt Flächen

Kammern appellieren an die Politik – Verkehr ist Voraussetzung

Damit die Wirtschaft gedeihen kann, braucht sie Flächen, so die Industrie- und Handelskammern.

Die Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen benötigt für die Weiterentwicklung der Industrie und des Gewerbes dringend weitere Flächenreserven. Mit einem während einer Pressekonferenz vorgestellten umfangreichen Fachbeitrag „Raum für Wirtschaft" der Industrie- und Handelskammern (IHK) sowie der Handwerkskammern (HWK) in Nordrhein-Westfalen positioniert sich die Wirtschaft für das kommende Aufstellungsverfahren des Landesentwicklungsplans (LEP 2025).

Vor dem Hintergrund knapper Industrie- und Gewerbeflächen analysierte und bewerte die Wirtschaft ihre Bedürfnisse. Da der LEP 2025 die strukturpolitischen Weichen in NRW für die nächsten 15 Jahre stellt, will sich die Wirtschaft mit dem Fachbeitrag in die öffentliche und politische Diskussion einmischen.

Neben Positionen zu den Leitthemen Gewerbe, Verkehr, Energie und Rohstoffen wird der Fachbeitrag um landesweite und regionale volkswirtschaftliche Analysen von Professor Dr. Franz-Josef Bade von der Technischen Universität Dortmund untermauert.

„Wenn NRW seine Standortvorteile weiterhin effizient einsetzen und die Lagegunst in Europa nutzen will, sind ein ausreichendes Flächenangebot sowie eine leistungsfähige Infrastruktur und eine sichere Energieversorgung unverzichtbar", sind sich die Präsidenten der IHK-Vereinigung NRW, Paul Bauwens-Adenauer, und des Westdeutschen Handwerkskammertags, Franz-Josef Knieps, einig.

Ein Punkt des Positionspapiers: Wichtige Voraussetzung für das wirtschaftliche Gedeihen des Landes bleibe die Sicherung und der bedarfsgerechte Ausbau der Infrastruktur aller Verkehrsträger. „Erfolge vieler Dienstleistungsunternehmen sind verbunden mit Wertschöpfungsprozessen der Industrie, die auch in Zukunft Flächen beanspruchen, besonders an Verkehrsachsen", betont Bauwens-Adenauer.

Ramsauer neuer Verkehrsminister

Dr. Peter Ramsauer (CSU) wurde von der neuen Regierung als neuer Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und damit als Nachfolger von Wolfgang Tiefensee vereidigt. Ramsauer wurde 1954 in Traunwalchen in Oberbayern geboren. Neben seiner Ausbildung zum Müllermeister studierte er Betriebswirtschaft und promovierte. Seit 1990 gehört er dem Deutschen Bundestag als direkt gewählter Abgeordneter des Wahlkreises Traunstein/Berchtesgadener Land an.

Von 1998 bis 2005 arbeitete er als Parlamentarischer Geschäftsführer der CSU-Landesgruppe im Deutschen Bundestag, zuletzt war er CSU-Landesgruppenchef im Bundestag. Ramsauer ist verheiratet und hat vier Töchter.

Als parlamentarische Staatssekretäre stellte er Jan Mücke (36, FDP), Enak Ferlemann (46, CDU) und Dr. Andreas Scheuer (35, CSU) vor. Klaus-Dieter Scheurle wurde zum beamteten Staatssekretär berufen. „Ich freue mich, dass ich Klaus-Dieter Scheurle für diese Aufgabe gewinnen konnte. Mit ihm habe ich einen erfahrenen Politik- und Wirtschaftsprofi an der Seite, mit dem zusammen ich die Verkehrspolitik auf neue Füße stellen werde. Wir haben in den kommenden Jahren viel vor: Von der Infrastruktur bis zur Bahnpolitik werden wir neue Weichen stellen", kündigte Ramsauer bei der Vorstellung an.

Der studierte Jurist Scheurle (55) ist Honorarprofessor an der Fakultät für Betriebswirtschaft der Ludwigs-Maximilian-Universität München.

Mitte November sind Krefelds Straßen nachts menschenleer. Dann bringt die Firma Saalfelder Hebezeugbau (SHB) alle zwei Wochen im Auftrag der ThyssenKrupp Tochtergesellschaft Becker & Co. Kranteile in den Hafen.

Spezialist für schwere Aufgaben

Vorsichtig werden die Teile für die Krananlagen im Flachstahl-Dienstleistungszentrum angehoben.

Kurz nach Mitternacht wird Stephan Lenz etwas unruhig. Gegen 1 Uhr wird ein übergroßer Schwerlasttransport von der A 57 kommend am Hafen abbiegen. Auf den drei Anhängern: Die Teile für jeweils eine der neuen Kranbrücken im Flachstahl-Dienstleistungszentrum der ThyssenKrupp Stahl-Service-Center GmbH (TKS-SC). Einer transportiert die Katze, die beiden anderen je eine Kranbrücke. Lenz ist Leiter der Niederlassung Leverkusen der Becker & Co. Das ist ein Tochterunternehmen der Business Area ThyssenKrupp Steel Europe. Unter anderem ist er dafür mitverantwortlich, dass die Großbaustelle pünktlich fertig wird, damit die Kollegen anschließend anfangen können, große Stahl-Coils entsprechend den Kundenwünschen in die richtige Form zu schneiden. Dazu sind aber eben auch die insgesamt acht gigantischen Kranbrücken unerlässlich, die einmal die schweren Stahl-Trommeln scheinbar schwerelos durch die Hallen schweben lassen werden.

Die müssen aber erst einmal heil ankommen. Das ist angesichts von einem Gewicht von bis zu 35 Tonnen und bis zu 4 Meter breiten und 45 Meter langen Hängern alles andere als ein Kinderspiel. Von der Abfahrt geht es im Schritttempo entlang der Düsseldorfer Straße Richtung Süden. Hier ist die Strecke breit und gut beleuchtet, trotzdem gehen die erfahrenen Männer kein Risiko ein. Es wäre auch zu ärgerlich, wenn auf die letzten Kilometer noch etwas passieren würde.

Die Schwertransporter sind bereits die zweite Nacht unterwegs. In der ersten ging es von der Saalfelder Hebezeugbau an der "Straße der Freiheit 1" bis zu einem Autobahnparkplatz hinter Hannover, den sie gegen 5 Uhr erreichten. In dieser Nacht fuhren sie ab 22 Uhr weiter Richtung Rheinhafen. Nach drei Stunden ist die Ausfahrt erreicht, liegen nur noch wenige Kilometer vor dem Tross. Doch die werden noch einmal 80 Minuten in Anspruch nehmen.

Den ersten Kreisverkehr können die Lkw mittig queren, helfende Hände haben alle Hindernisse beseitig. Das zweite Rondell bietet mehr Platz, wird umkurvt. Allerdings kennen die Fahrer die Strecke schon, geht es deutlich sicherer als bei der ersten Fahrt. Denn die verlangte den Fachleuten bei aller Vorbereitung besondere Vor- und Umsicht ab.

Bis Mitte Januar werden die Schwerlasttransporte alle zwei Wochen anrollen. Dann sind die ersten Krane längst montiert: Sechs der Anlagen sind für eine Last von bis zu 40 Tonnen ausgelegt, einer bis 28 Tonnen, der „Kleine" bis 12 Tonnen. Sie werden im Betrieb des neuen Flachstahl-Dienstleistungszentrums eine entscheidende Rolle spielen, die schweren Blech-Coils, wie die Fachleute die auf große Rollen aufgewickelten Stahlbleche nennen, durch die Halle heben.

Auch dafür wird Lenz verantwortlich sein. Denn Becker & Co. ist der Inhouse-Logistiker von TKS-SC in Krefeld. Die Mitarbeiter zeichnen für beinahe den gesamten Ablauf bis auf das eigentliche Zuschneiden der Coils verantwortlich: Sie liefern die Bleche per Lkw, vor allem aber Schiff und Schiene an, verbuchen sie in den Bestand, unterziehen sie einer Wareneingangsprüfung, und stellen sie anschließend entsprechend der Produktionsplanung bereit.

Da übernehmen dann die Fachleute von TKS-SC, die die Bleche auf die geforderte Größe spalten und schneiden, vor allem in der Breite aber auch in der Länge. Sie verpacken dann den Auftrag wahlweise liegend auf Palette oder stehend als Kranbunde, wiegen und etikettieren ihn bevor wieder Lenz und seine Truppe für den Versand übernehmen.

Stephan Lenz hat immer ein Auge auf seinen Transport .

Insgesamt ein sehr anspruchsvoller Arbeitsprozess, wie der Fachmann berichtet: Die einzelnen Coils sind nicht nur bis zu 35 Tonnen schwer. Der Stahl ist auch – anders als in seiner verarbeiteten Form – extrem anspruchsvoll und empfindlich wie Papier. Schon ein Tropfen Wasser könnte ebenso einen Schaden hinterlassen wie etwa eine Druckstelle, wenn einer der besonders gepolsterten Krangreifer falsch angesetzt wird. Dann muss unter Umständen die ganze Rolle wieder eingeschmolzen werden. Und nicht auszudenken, wenn einmal eine Ladung vom Krangreifer rutscht.

Anfang nächsten Jahres soll der Probebetrieb starten, dann werden auch die ersten Coils eintreffen. Im Laufe des Jahres soll dann der so genannte Regelbetrieb aufgenommen und die Produktion dann Stück für Stück ausgebaut werden.

Dass es bei dem Plan bleiben wird, daran hat Architekt Andreas Stoppacher keinerlei Zweifel. Er ist als Generalplaner für alle Gewerke der riesigen Baustelle verantwortlich.

Der Hallenkomplex mit Vormaterial-, Produktion- und Fertigmateriallager umfasst etwas über 30.000 Quadratmeter Hallenfläche. Die Produktion läuft über vier Großaggregate mit Stahlanarbeitung und Adjustageanlagen. Das Grundstück misst 150.000 m2, worin ein Büro mit 3.500 m2, das Versandgebäude, ein Andienungs- und zwei Werksgleise enthalten sind wie der Hafenanschluss. Und damit die großen Coils auch sicher und vor allem trocken aus den Schiffen in die Halle und zurück kommen, wird der Komplex auch mit einem über das Wasser ragenden Dach versehen.

„Krefeld ist momentan weltweit eines der größten Projekte von ThyssenKrupp Steel Europe", berichtet der Architekt. Und worauf er noch mehr stolz ist: „Derzeit läuft alles on time und on budget." Und er fügt mit einem Lächeln an: „Und es bringt auch noch Spass. Wir sind entspannt und guter Stimmung. Wir kriegen das hier fertig und bleiben im Rahmen, was bei einem solchen Projekt schon etwas Besonderes ist."

Das ist allerdings, wie beide sofort betonen, nicht etwa ihr Verdienst, sondern das Ergebnis einer funktionierenden Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten.

Die Zukunft der Kinder langfristig sichern

Junger Verein unterstützt in Kolumbien Waisen und Kriegsopfer – Spendenessen in der „Peperoni" in Neuss

Einen ungewöhnlichen Weg wählte jetzt der Vorstand des Vereins „Eine bessere Zukunft", um Geld für Kinder in Kolumbien zu sammeln: Gemeinsam mit Spitzenkoch Juan lud er potenzielle Geldgeber zu einem reichhaltigen Abendessen in das Spezialitäten- und Tapasrestaurant „Die Peperoni" ein. Juan zeigte sich wie gewohnt von seiner allerbesten Seite, zauberte in der Küche eine Köstlichkeit nach der anderen. Während dessen hatte Vereinsvorsitzender Jorge Riano und seine Vorstandskolleginnen und -kollegen ausreichend Zeit, den Gästen ihr unterstützenswertes Projekt vorzustellen. Und auch Ulrich Gross, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen, stellte sich in den Dienst der guten Sache.

Foto: „Eine bessere Zukunft"

Lachende Kindergesichter sind den Vereinsmitgliedern der schönste Dank für ihr Engagement.

Eigenes Erleben

Das Engagement von Riano, der selber aus Kolumbien stammt, geht auf ein persönliches Erlebnis zurück, wie er erzählt: Ein Geburtstagskind wollte sich statt persönlicher Geschenke Spenden für einen guten Zweck erbeten. Für einen kleinen Freundeskreis der Anlass, einmal darüber nachzudenken, wo das Geld hingeht und wie viel des Betrags überhaupt ankommt. „Wir haben uns gefragt, wo könnte man überhaupt Geld hingeben", so Riano.

Anstatt auf Schicksal und Glück zu vertrauen, entschlossen sich der Kaufmann und seine Frau Sandra Riano, selbst tätig zu werden. „Wir haben uns nach einigem Überlegen gesagt: Lass uns doch selber etwas machen."

Da bot sich die alte Heimat Kolumbien an: Jorge Riano ist mit seinem Unternehmen Product Service Latinamerica (PSL) häufig in dem Land unterwegs, um tropische Früchte für die deutschen Kunden einzukaufen.

Er kennt deshalb aus eigenem Erleben das Schicksal der Kinder, weiß am besten, wo und vor allem auch welche Hilfe nötig ist. Und durch die regelmäßigen dienstlichen Besuche in dem Land wäre er quasi nebenbei in der Lage, kostenlos sicher zu stellen, dass das Geld auch komplett und ausschließlich den Kindern zu Gute kommt.

Rund ein Jahr überlegte das Ehepaar gemeinsam, entwickelte aus der ersten Idee einen tragfähigen Plan. Angesichts der zahlreichen Waisen- und Flüchtlingskinder aus der von Drogenauseinandersetzungen und einem Guerillakrieg gebeutelten Region entschlossen sie sich, diesen ihre Hilfe zukommen zu lassen.

Partner gefunden

Vor Ort begannen sie parallel, vertrauenswürdige Ansprechpartner zu suchen, denen sie nicht nur die Mittel, sondern auch das Schicksal der Kinder in die Hände legen konnten und wollten.

Bei den zahlreichen Gesprächen kristallisierte sich für die Mitglieder eine weitere Anforderung heraus: Nicht die kurzfristige Hilfe für viele war gefragt – wie sie so oft und medienwirksam nach Katastrophen zu beobachten ist. Bei denen fallen nach dem Leid die Hilfsorganisationen wie Heuschreckenschwärme ein, nur um wenige Wochen später mit den Medienvertretern zu der nächsten Unglücksstelle weiter zu ziehen und die Opfer wieder in ihrem Elend alleine zu lassen.

Stattdessen nahm sich der Verein vor, langfristig zu helfen, den Kindern eine Perspektive zu geben. Konkret bedeutet das, dass die Kinder eine Schulausbildung abschließen können. Damit sie dann – so zumindest der Wunsch – nicht nur ein selbstbestimmtes und erfolgreiches Leben führen, sondern selbst wiederum anderen Hilfsbedürftigen zur Seite stehen können.

Eine Idee, so freut sich Riano, die ankam. Nicht nur, dass das Ehepaar schnell Gleichgesinnte fand, die bereit waren mit ihnen den für ein solches Projekt in Europa obligatorischen Verein zu gründen. Auch vor Ort in Kolumbien bezahlt der Verein inzwischen eine Kindererzieherin. Den Verein unterstützen zudem ebenfalls ehrenamtlich einheimische Freiwillige wie etwa Zahnärzte oder ein Küchenservice.

Geld und neue Mitglieder

„Die Bereitschaft, etwas zu tun und etwas freiwillig zu leisten, erwarten wir auch von anderer Seite", macht Riano deutlich, dass das Engagement keine Einbahnstraße sein kann und darf.

Ursprünglich startete der Verein mit neun Mitgliedern. Nach dem erfolgreichen Abend in der „Peperoni" stieg die Zahl auf inzwischen 25. Und das ist den engagierten Vereinsgründern noch wichtiger als die 870 Euro, die der Verein sammeln konnten: „Natürlich freut uns das Geld. Aber noch wichtiger sind uns Menschen, die sich einbringen, die mithelfen, die Ideen entwickeln", betont Riano.

Wer ebenfalls mit Geld oder einer Mitgliedschaft helfen möchte: „Eine bessere Zukunft" – Förderverein für lateinamerikanische Flüchtlingskinder, Bachstraße 1b, 40670 Meerbusch ist erreichbar unter der Telefonnummer 0 21 31 - 1 25 68 41, Fax 0 21 59 - 67 98 42 oder per Email an j.riano@online.de. Spendenkonto „Eine bessere Zukunft", Sparkasse Neuss, BLZ 305 500 00, Konto: 93 32 45 72.

Foto: Wikimedia Commons/Zeetz Jones

Genießertreff startet durch

Ob Sushi oder Sauerkraut: Neuss präsentiert sich beim achten Genießertreff am Donnerstag, 21. Januar 2010, in der Stadthalle Neuss erneut mit Top-Gastronomen aus Neuss und der Region.

Unter der Regie von Neuss Marketing und in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Hotel- und Gaststättenverband werden mehr als 25 Gastronomen die erwarteten rund 800 Besucher mit kulinarischen Köstlichkeiten verwöhnen. Außerdem warten Öle und Essige, Top-Weine, Champagner, Spirituosen, Cocktails, Gewürze, Teespezialitäten, Schokoladen und Desserts.

Die Schirmherrschaft übernahm wieder der Neusser Bürgermeister Herbert Napp, der zusammen mit Walter Theissen vom Drusushof in der Stadthalle den Kochlöffel schwingen wird.

Eintrittskarten zum unveränderten Preis von 25 Euro zuzüglich Vorverkaufsgebühr sind bereits ab dem 29. November 2009 in der Touristinformation am Rathaus, in der „Rauchbar" an der Neustraße und bei „Platten Schmidt" am Bahnhof erhältlich.

Rennleidenschaft entstand bei Moselfahrt

Neusserin startet bei Powerboat-Rennen in ganz Europa - mit 125 Stundenkilometern über das Wasser rasen

Auf dem Wasser ist Simone Bianca Schuft etwas Besonderes: Als einzige Frau in der Rennbootklasse Formel 4s flitzt sie europaweit mit bis zu 125 Stundenkilometern über Binnengewässer und Hafenbecken. Dabei verdankt es der Wassersport einem Zufall, dass die talentierte 35-Jährige jemals in ein Rennboot stieg: „Ich interessierte mich weder für Motor- noch Wassersport", erzählt sie freimütig. „Aber ich bin dann irgendwann an der Mosel entlang gefahren, kam zufällig an einem Rennen vorbei und hab denen ein bisschen zugeguckt. Und da hab ich mir gedacht, das könnte Dir auch Spaß machen."

Die Möglichkeit, einmal Rennluft zu schnuppern, bestand bei einem Sichtungslehrgang, den der ADAC ausrichtete. Gleich im Anschluss nutzte sie die Gelegenheit, sich zur 14 Tage später angebotenen Rennbootschule anzumelden - für sie die Chance, noch einmal zwei Tage am Steuer zu sitze. „Und das Feuer war gelegt, eigentlich wollte ich nicht mehr aufhören."

Simone war begeistert - doch ihr fehlte ein Boot. Da schlug das Schicksal ein zweites Mal

zu: Der ADAC Hessen-Thüringen unterstützt jedes Jahr talentierte Neueinsteiger. Und stellte ihr für ein Jahr ein Boot zur Verfügung. „Ich habe mich unglaublich gefreut und habe mir gesagt, ein Jahr fahr ich da mit", lacht sie. „Und aus diesem Jahr sind jetzt schon sieben geworden."

Zunächst startete sie in der Formel ADAC. Das sind offene Katamarane mit 40-PS-Motoren. Also Boote, die zwei Rümpfe haben. „Für mich ist das wie eine Golfklasse unter den Rennbooten." Mit einem Gewicht von 260 Kilo bringen es die Flitzer dabei aber auf beachtliche 110 Stundenkilometer. Der internationale ADAC MSG-Motorbootcup ist eine Serie aus bis zu acht Rennen im Wesentlichen in Deutschland, aber auch ein oder zwei Veranstaltungen im europäischen Ausland. Der Seriengewinner darf sich anschließend Deutscher Meister nennen.

Mit bis zu 125 Stundenkilometern rasen die Rennkatamarane der Formel 4s über das Wasser.

Zunächst hielt die junge Frau mit, holte dann mehr und mehr auf, belegte immer regelmäßiger auch vordere Plätze. Und längst war klar, sie will weiter machen, schneller fahren und auch international starten. „Ich habe mich dann umgeguckt und bin in Skandinavien fündig geworden." Dort startet im ‚Inshore'-Bereich, also auf Binnengewässern die ‚Formel 4s'. Der Vorteil: Die Boote sind vom Aufbau ähnlich der Formel ADAC, allerdings sitzt der Pilot im Katamaran in einem geschlossenen Cockpit und ist angeschnallt. Denn die 60 PS in seinem Rücken katapultieren ihn mit bis zu 125 Stundenkilometern über die Wasseroberfläche. „Ich bin mit ein paar Leuten ins Gespräch gekommen, die gehört hatten, dass ich dort oben als neue potenzielle Fahrerin im Gespräch bin."

Schnell wurde ein Projektboot nach Deutschland geholt. „Ich hab' sofort die Hand gehoben, als es darum ging, wer das Projektboot mal in den Einsatz bringen will." Das erste Rennen mit dieser neuen Klasse führte Simone Schuft und das geliehene Projektboot nach Schweden und dort holte sie direkt den dritten Platz. „Da habe ich gewusst, das ist die Klasse, die ich suche." Zusammen mit einigen Gleichgesinnten wurde im vergangenen Jahr eine erste Rennserie in Deutschland organisiert, zudem trat Simone bei einigen Wettbewerben in Skandinavien an.

Aber auch im Team gab es Veränderungen: In der Formel ADAC begleiteten sie sechs Jahre lang ihre Eltern. Im siebten Jahr stießen dann Freunde zum Powerboat Racing Team Schuft, wie das Team schon seit seiner Geburtsstunde heißt. „In der neuen Klasse sind wir ein Team von fünf Leuten – alle aus dem Bereich Krefeld und Neuss sowie motorsport- und technikbegeistert. Das ist eine tolle Clique."

In diesem Jahr schaffte das Team trotz allen Einsatzes nach einigen Rückschlägen nur den sechsten Platz. „Das war ein bisschen schade und traurig, denn wir hatten uns bessere Chancen ausgerechnet und mitten in der Saison sogar in neues Equipment, ein neues Boot investiert."

Im vergangenen Jahr erreichten sie den vierten Platz in der Deutschen Meisterschaft und belegten ebenfalls den vierten als beste Deutsche in der skandinavischen Meisterschaft. „Und daran wollen wir dann auch im kommenden Jahr wieder anknüpfen."

Dafür suchen sie aber noch Sponsoren – denn der Budgetbedarf liegt bei rund 20.000 Euro für eine Saison. Interessenten können sich unter info@schuft-racing.de melden oder die Internetseite www.schuft-racing.de besuchen.

Wenn genügend Geld zusammen kommt, wird die Mannschaft mit Gleichgesinnten bei dem 24-Stunden-Rennen nach Rouen antreten. „Das ist das Le Mans der Wassersportler und das einzige Rennen seiner Art, das es gibt. Da wollen wir mit dabei sein! Und dafür bauen wir auch ein komplett neues Equipment auf." Und eine Mannschaft, die dann 15 bis 18 Leute umfasst, davon allein vier oder fünf Fahrer. „2000 Kilometer auf der Seine – immer rund um die Ile Lacroix, beim schwersten und härtesten Bootsrennen der Welt. Immer härteres Wasser mit sich stetig aufschaukelnden Wellen, und nach vielen Stunden am Tag geht es auch noch in die Nachtphase."

Man hört der Neusserin an, wie sehr sie diese Idee begeistert – und das längst nicht mehr nur aus Spaß, sondern aus echter Leidenschaft an der sportlichen Herausforderung.

Das nächste Ziel hat Simone Schuft schon vor Augen: das 24-Stunden-Rennen von Rouen in Frankreich.

Zusammen noch stärker

Netzwerk Lagerei & Logistik im Krefelder Hafen (NLL) erweitert durch eine enge Kooperation die Möglichkeiten für die Kunden.

Dass manchmal die Summe gemeinsamer Aktivitäten mehr ist als die bloße Addition der Einzelleistungen, beweist derzeit das Netzwerk Lagerei & Logistik im Krefelder Hafen (NLL). Vier Unternehmen, die allesamt ihre unternehmerischen Wurzeln in der Getreidelagerung haben, die Palette aber inzwischen teilweise deutlich ausweiteten. „Wir sind Logistiker und Lageristen im Krefelder Hafen, die gemeinsam über umfangreiche Kapazitäten und Kompetenzen verfügen, sodass wir in der Bündelung für den Kunden ein breites Spektrum an Angeboten bereithalten und beinahe jeden Auftrag erfolgreich abwickeln können", erklärt Sonja Püskens, Sprecherin der Lagerhaus Pegels GmbH & Co. KG, selbstbewusst. Oder wie der Slogan der NLL lautet: „Wir können viel. Wir können schnell. Wir können immer und (fast) alles."

Den vier Unternehmen ist gemeinsam, dass sie sich mit dem Umschlag und dem Lagern von Gütern beschäftigen: „Die Güter kommen an, werden eingelagert, eventuell bearbeitet und wieder ausgelagert", erläutert Andrea Roderburg-Jäger von der Crefelder Lagerhaus-Gesellschaft Schou GmbH & Co. KG.

Das klingt für den Laien zunächst einmal simpel. Da jedoch jedes Gut besondere Anforderungen mit sich bringt, verbergen sich hinter der kurzen Beschreibung sehr vielfältige, hoch spezialisierte und vor allem anspruchsvolle Aufgaben.

Die Mitglieder des Netzwerks Lagerei & Logistik: die Crefelder Lagerhaus-Gesellschaft Schou GmbH & Co. KG, deren Kerngeschäft in Umschlag, Lagerung und Bearbeitung von Getreide und Ölsaaten besteht. Die Lagerhaus Pegels GmbH & Co. KG kann auf eine historisch enge Verknüpfung mit dem Agrarbereich zurückschauen und verfügt heute über Kunden aus unterschiedlichen Bereichen. Die Roters + Buddenberg GmbH ist eine Fachspedition für Getreide und Ölsaaten. Die Johs. Stelten GmbH & Co. KG bietet hochwertige Logistik- und Speditionsleistungen für industrielle Produzenten von Lebensmittelgrundstoffen.

Stimmung nutzen

Eine neue Aufbruchsstimmung im Rheinhafen Krefeld haben seit dem Engagement der Neuss Düsseldorfer auch die vier Mitglieder des NLL fest gestellt. Bei aller Freude appellieren sie, diesen Rückenwind und die gestiegene regionale wie nationale Aufmerksamkeit für den Standort aufrecht zu erhalten und nach Möglichkeit noch weiter auszubauen: Neben den imageträchtigen neuen Leuchtturmprojekten, die derzeit gute Fortschritte machen, gehört dazu auch der Fokus auf die sehr aktiven und attraktiven alteingesessenen Unternehmen, die teilweise seit mehr als 100 Jahren im Hafen arbeiten.

Gemeinsame Wellenlänge

Anfrage für einen Großauftrag eröffnete die Zusammenarbeit

Die Ursprünge des Netzwerks Lagerei & Logistik (NLL) gehen auf den Neuss Düsseldorfer Hafentag im vergangenen Jahr zurück, wie Sonja Püskens berichtet. Damals trafen sich die heutigen Mitglieder erstmals am Rande der zweitätigen Veranstaltung und kamen miteinander ins Gespräch. Denn trotz der Nachbarschaft im Hafen, so berichten sie heute, war es selten zu Begegnungen gekommen.

Nach dem Hafentag traf man sich immer einmal wieder. „Wir sind dann ins Gespräch gekommen, haben gemerkt, es funktioniert sowohl von der Wellenlänge als auch von den Themen", ergänzt Christa Roters. Zumal es auch einen konkreten Aufhänger gab. Eine Anfrage für den Umschlag von Getreide überstieg die Kapazität der einzelnen Unternehmen, gemeinsam jedoch stellte ein solcher Auftrag keine Probleme dar.

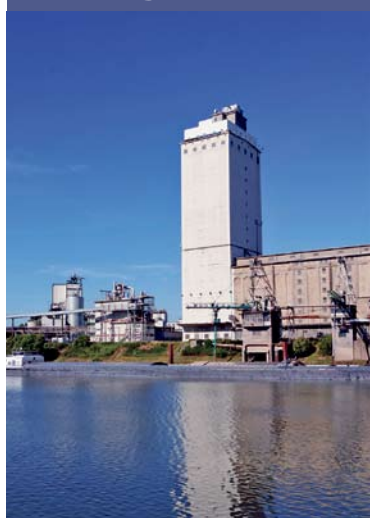
„Damals ergab sich auch schnell das Thema, sich gemeinsam bei einer Messe einem breiteren Publikum vorzustellen", erzählt Andrea Roderburg-Jäger.

Inzwischen erstreckt sich die Kooperation auch auf andere Gebiete: Da nicht jedes Mitglied aufgrund der guten Auftragslage im Hafen jeden Termin wahrnehmen kann, besucht einer zum Beispiel den Hafentag in Hamm, knüpft neue Kontakte und berichtet anschließend. Und verteilt natürlich den informativen Flyer des Zusammenschlusses, um die Angebote der Gruppe noch weiter zu verbreiten.

Standort-PR

Den vier Firmen der NLL geht es bei ihren zahlreichen Aktivitäten nicht nur um Eigenwerbung: Sie möchten auch den Standort Rheinhafen Krefeld mit seinen zahlreichen Möglichkeiten noch weiter bekannt machen, sehen sich als Botschafter für den Umschlagsplatz und die dortigen Firmen. „Bei der Logistik-Messe in München haben wir festgestellt, dass der eine oder andere immer noch nicht weiß, dass es Krefeld gibt. Das wollen und das müssen wir ändern und verstehen uns dabei auch als Ergänzung zu den Aktivitäten des Rheinhafens", so Andrea Roderburg-Jäger

Ökologisch



Ein wichtiges Plus der vier NLL-Mitglieder stellt die Trimodalität dar: Sie sind sowohl über die Straße als auch über die Schiene und vor allem über den ökologisch günstigsten Verkehrsträger Binnenschiff zu erreichen. „Der Umweltgedanke spielt bei vielen Unternehmen nicht zuletzt wegen der Wünsche und Anfragen der Kunden eine immer wichtigere Rolle", freut sich Christa Roters. „Und dieser Gedanke liegt uns natürlich auch am Herzen."

Internet

Die zahlreichen Möglichkeiten der vier NLL-Unternehmen wollen die Unternehmer demnächst Kunden wie Nachbarn auch auf einer eigenen Internet-Seite vorstellen. Sie wird derzeit programmiert und soll dann unter der Adresse www.nll-krefeld.de abrufbar sein. Neben Kurzportraits der Firmen stellt sich dort der Zusammenschluss vor.

Mit Sicherheit immer gut geschützt

Die kompetenten Mitarbeiter von ISSA Security sorgen im Hafen für Sicherheit – Konzepte für Veranstaltungen in der Eventhalle ebenso wie die Kontrolle im Autoterminal Neuss

Die Zeiten, in denen die Häfen Treffpunkt übler Burschen und Ort krimineller Machenschaften waren, seien ja schon seit Jahrzehnten vorbei, winkt Jörg Spahn ab. Aber, so weiß der Vertriebsleiter des Sicherheits-Dienstleisters ISSA Security, die in den Firmen vorhandenen Werte sowie die nächtliche Abgeschiedenheit können leicht zwielichtige Gesellen auf dumme Gedanken bringen. Dass sie sich diese schnell aus dem Kopf schlagen, dafür stehen die Mitarbeiter der ISSA Security bei einigen Hafenfirmen ein.

Auto-Terminal Neuss: Hier bewachen die kompetenten Mitarbeiter rund um die Uhr das große Areal. Sie begrüßen Besucher und Lieferanten, kontrollieren per Kamera und auch in Rundgängen das Gelände – genauestens dokumentiert durch das Wächter-Kontroll-System, wie Firmeninhaber M. Issa berichtet. „Wir bedienen aber auch die Infrastruktur, schreiben zum Beispiel umfassende Sicherheitskonzeptionen für die 250.000 Quadratmeter Firmengelände sowie outgesourcte Areale ganz nach den Wünschen und Bedürfnissen des Auftraggebers."

Denn entgegen des Images geht es bei der verantwortungsvollen Aufgabe nicht darum, muskelbepackt große Sprüche zu klopfen, sondern schnell, diskret, kompetent und mit Übersicht für Sicherheit zu sorgen. Das gilt auch für die Eventhalle, von der aus viele Neusser die Issa-Mitarbeiter kennen.

Effektiv aber unauffällig aus dem Hintergrund begleiten die Mitarbeiter regelmäßig die Reihe „Was gib's Neuss". Wie Issa erklärt, übernimmt das Unternehmen den Veranstaltungsschutz von der Planung über den reibungslosen Ablauf. Bei Bedarf auch mit VIP-Bereich sowie eigenem Shuttle-Service in der neutral gehaltenen Fahrzeugflotte sowie, wenn benötigt, auch mit Ersthelfern, Herrenfahrern und Personenschützern. Und wenn die letzten Gäste gegangen sind, kontrollieren die Mitarbeiter noch einmal die Halle, bevor sie abschließen. Auch bei der Eröffnung der Rennbahn waren die Männer und Frauen im Einsatz.

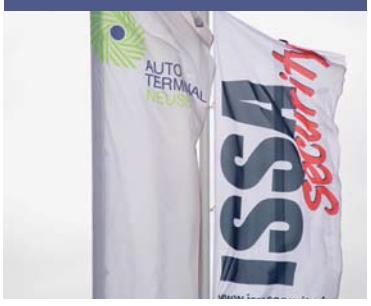
Auch hierbei ist den beiden Planern wichtig, dass sie nicht „nur" ihre Mitarbeiter, sondern bei Bedarf auch die komplette Dienstleistung in einem maßgeschneiderten Konzept zur Verfügung stellen.

Ein normales Gebiet

„Der Hafen ist natürlich schon etwas Besonderes, ein Gebiet, das einen besonderes Flair besitzt", erklärt Jörg Spahn, Vertriebsleiter der ISSA Security. Und: „Eine eingeschworene Gemeinschaft, in der einer den anderen kennt, wo man eine offene und ehrliche Art zu schätzen weiß."

Das hat er nicht nur in Neuss, sondern auch im Hafen Gelsenkirchen erfahren, wo die Mitarbeiter ebenfalls im Auftrag der Kunden für Sicherheit sorgen. Allerdings ist der Hafen für den Experten neben aller Faszination unter beruflichen Gesichtspunkten ein „ganz normales Gewerbegebiet wie jedes andere auch".

Gute Gesellschaft



Auch Boris Becker vertraute bei seinem letzten Besuch in Neuss auf die Dienste von ISSA Security. Er befindet sich dabei in bester Gesellschaft. Die Kundenkartei des Unternehmens beinhaltet so illustre Namen wie UN-Generalsekretär Ban Ki-Moon, Kronprinz Haakon von Norwegen, Prinzessin Viktoria von Schweden oder auch Prominente wie Gerhard Schröder und Verona Pooth.

Kompetenz

Beim Einsatz der männlichen wie weiblichen Mitarbeiter der ISSA Security kommt es nicht nur auf Fitness und Sportlichkeit an, wie Geschäftsführer M. Issa berichtet. Er legt besonderen Wert auf bestens geschultes und hoch qualifiziertes Personal. Ein gutes Auftreten der Mitarbeiter in der Öffentlichkeit und absolute Diskretion haben für ISSA Security einen ebenso hohen Stellenwert wie eine sorgfältige Ausbildung. Dazu werden alle Mitarbeiter vor ihrem ersten Einsatz für das Unternehmen fundiert und umfassend geschult und regelmäßig weiter gebildet.

Mitarbeiter

In Zukunft will ISSA Security auch junge Menschen als Bürokaufmann/frau sowie als Sicherheitsfachkraft ausbilden. Derzeit hat der Dienstleister 70 feste Mitarbeiter. Hinzu kommt ein Pool von 350 weiteren Kooperationspartnern, die je nach Aufgabe herangezogen werden und mit denen teilweise eine langjährige vertrauensvolle Zusammenarbeit besteht.

Am Anfang steht ein Konzept

Dieser Sicherheitsdienstleister steht auf vier Pfeilern

Das Sicherheitsunternehmen ISSA Security wurde 1997 gegründet, um Unternehmen, gefährdeten Personen und Objekten Sicherheit zu bieten. Heute zählt ISSA Security zu den etablierten Sicherheitsfirmen in Deutschland.

Objektschutz, Veranstaltungsschutz, Personenschutz und Detektei stellen die vier Grundpfeiler dar, auf denen das Sicherheitsunternehmen beruht. Darüber hinaus gibt es eine Reihe weiterer Sicherheitsdienstleistungen, die den modernen multifunktionalen Charakter von ISSA Security unterstreichen.

Renommierte Handelshäuser, Großbanken, namhafte Institutionen, Städte, Gemeinden, Industrieunternehmen und prominente Persönlichkeiten zählen zum Kundenkreis von ISSA Security.

M. Issa (re.) und Jörg Spahn entwickeln maßgeschneiderte Konzepte.

So begleiteten die Mitarbeiter das public viewing bei der WM in Essen, schützen Fußballspiele von Rot-Weiß Essen oder auch Rockfestivals. Eher dezenteres Auftreten ist dagegen bei dem Veranstaltungsschutz beim Tennisverein ETUF Essen, bei Messen oder für die örtliche Sparkasse gefragt.

Im Jahre 2008 eröffnete das Unternehmen eine Zweigstelle in Neuss, die sich ebenfalls sehr gut entwickelt. Zu den Kunden gehören Neusser Marketing, die Industrie- und Handelskammer (IHK) Neuss, das Zeughaus, die Stadthalle, die Wirtschaftsförderung des Rhein-Kreis-Neuss sowie Schloss Dyck.

Foto: Wikimedia Commons / Norbert Kaiser

Elbe durchfließt auf ihrem Weg vier Staaten

Witterungsbedingte Wechsel zwischen Hoch- und Niedrigwasser prägten über Jahrhunderte den Charakter des Elbe-Stroms.

Die Elbe gehört mit einer Länge von 1094 Kilometern von ihrer Quelle im Riesengebirge bis zu ihrer Mündung in die Nordsee bei Cuxhaven und einem Einzugsgebiet von 148.286 Quadratkilometern, verteilt auf die vier Staaten Deutschland, Tschechien, Polen und Österreich, zu den größten Flussgebieten Mitteleuropas.

Nachdem sie im Riesengebirge auf einer Höhe von 1386 Metern über Normal Null bei Spindlersmühle entspringt, fließt ihr noch auf tschechischem Gebiet mit der Moldau der größte Nebenfluss zu. Entlang ihres Mittellaufes auf deutschem Gebiet münden als größere Nebenflüsse die Schwarze Elster, die Mulde, die Saale und die Havel in die Elbe.

Das Einzugsgebiet der Elbe liegt im Bereich der gemäßigten Klimazone und erstreckt sich vom überwiegend maritim geprägten Tiefland im Norden bis in den unter kontinentalem Einfluss stehenden Südosten mit seinem Mittelgebirgscharakter.

Die Lage prägt auch das sehr unterschiedliche Erscheinungsbild des Flusses: Die Elbe gehört von ihrer Abflusscharakteristik zum Regen-Schnee-Typ, der natürlicherweise durch Hochwasser im Winter und Frühjahr, vorwiegend zur Zeit der Schneeschmelze, in Verbindung mit ergiebigen Niederschlägen gekennzeichnet ist, was dann wiederum zu Hochwassern führt.

Insbesondere in ihrem oberen Einzugsgebiet stellen nach starken Regenfronten auch Sommerhochwasser keine Seltenheit dar. In der Regel sind in dieser Jahreszeit am Fluss jedoch im Vergleich zum Winterhalbjahr niedrigere Wasserstände als Folge der vergleichsweise geringeren Niederschläge zu verzeichnen. Nicht zuletzt Dank der ökologisch verträglichen Ausbaumaßnahmen sowie des Baus von Talsperren an Moldau und Eger gehören die extremen Niedrigwasser wie sie noch Anfang und Mitte des vergangenen Jahrhunderts gang und gebe waren, der Vergangenheit an.

Der tschechische Name des Flusses lautet Labe. Beide Namen, Labe wie Elbe, sind wahrscheinlich gleichen Ursprungs. In der Antike nannten Griechen, Kelten und Römer den Strom Albis, die Germanen Albia.

Diese Namen sind mit dem lateinischen Adjektiv albus (weiß / grau, blass, hell) verwandt. Der Name der Elbe dürfte wahrscheinlich mit dem altnordischen Flusswort verwandt sein, welches von Wissenschaftlern auf den indogermanischen Stamm „albho-“ für „weiß, hell“ zurückgeführt wird.

Foto: Wikimedia Commons / Che

Die böhmische Schweiz bietet ein beeindruckendes Panorama.

Bereits früh ausgebaut

Menschen wollten den Fluss auf vielfältige Weise nutzen

Vor vielen Hundert Jahren zeigte der Urstrom Elbe ein weiträumiges von Nebenarmen und Tümpeln geprägtes Bild, wie auf der Internetseite der Elbe-Saale-Vereine nachzulesen ist.

Bei Hochwasser bewies der Fluss immer wieder seine Unberechenbarkeit. Ein festes Bett bei Niedrigwasser gab es nicht. Als Transportweg war die Elbe deshalb nur für kleine Boote nutzbar. Aber im Laufe der Jahre wuchs das Verlangen, die fruchtbaren Flussauen für Ackerbau und Viehzucht zu nutzen. Auch der Handel nahm zu in begrenztem Umfang. So begann die Umwandlung des Urstromtals in eine Kulturlandschaft. Ab dem 12. Jahrhundert – es gab bereits regen Schiffsverkehr auf der Elbe – begannen die Menschen, die Elblandschaft in ihrem Siedlungsumfeld nachhaltig zu verändern, wie die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost in einer lesenswerten Broschüre schildert. Anfänglich geschah dies in erster Linie durch lokale Deichbauten, aber auch schon in Form von Durchstichen zum Schutz vor Hochwässern und durch Rodung von ufernahen Waldflächen zur Gewinnung fruchtbarer landwirtschaftlicher Nutzflächen.

Foto: Wikimedia Commons / Geo-Loge

Das ehemalige Fischerdorf Wachwitz in Dresden an der Elbe.

Zur Verhinderung von Uferabbrüchen legte man örtlich Uferlinien fest und errichtete ab 1422 erste Buhnen und Uferbefestigungen. Elblaufverlegungen erfolgten um 1600 oberhalb Wittenberge und 1750 bei Sandau, große Durchstiche wurden 1684 unterhalb von Magdeburg, 1743-47 bei Rogätz, 1740 bei Lostau und 1786/87 bei Rothensee realisiert.

Auch zwischen Elbe-Kilometer 66 und 190 wurden bis 1810 Durchstiche angelegt. 1747 nahm in Magdeburg an der Elbe eine Schleuse mit 75 Meter Länge und 8 Metern Breite ihren Betrieb auf, um die besonders schwierige Stadtstrecke zu umschiffen.

Die tief greifenden gesellschaftlichen Entwicklungsprozesse des 19. Jahrhunderts verstärkten die Schutz- und Nutzungsansprüche der Bevölkerung an die europäischen Ströme. Das Urstromtal der Elbe wurde mit koordinierten und durchgängigen Maßnahmen zu der Kulturlandschaft weiter entwickelt, wie wir sie heute kennen. Die Elbschifffahrts-Additionalakte von 1844 legte eine im Fluss herzustellende Mindesttiefe fest.

Potenziale lange noch nicht ausgeschöpft

Binnenschifffahrt findet am ausgebauten Fluss stabile Wasserverhältnisse vor – Schubschiffe sind flexibel und leistungsstark – Zusammenarbeit über Grenzen hinweg – optimale Bedingungen in den Binnenhäfen

Vor gut 100 Jahren war die Binnenwasserstraße Elbe, gemessen an der Zahl der Schiffe, der verkehrsreichste Fluss Europas. Die zwei Weltkriege des vorigen Jahrhunderts und die deutsche Teilung beeinträchtigten ihre Entwicklung jedoch so nachhaltig, dass die heutige Elbe als alternativer Verkehrsweg, insbesondere zur Straße, ihre Potenziale bei Weitem noch nicht ausschöpft.

Nach der Instandsetzung der durch das Hochwasser 2002 verursachten Schäden an den Strombauwerken stehen der Schifffahrt wieder stabile Fahrrinnenverhältnisse zur Verfügung, sodass auch entlang der frei fließenden Elbe trotz ihrer dynamischen Wasserstandsschwankungen und ausgeprägten Niedrigwasserperioden berechenbare Mindestwassertiefen über die größte Zeit des Jahres gewährleistet werden können.

Berechenbare Wassertiefe

Auf der Elbe kommen sowohl Motorgüterschiffe als auch sogenannte Schubverbände, bestehend aus Schubschiffen (Antriebseinheit) und aneinander koppelbaren Schubleichtern (Transportbehälter) zum Einsatz. Die Vorteile der Schubschifffahrt zeichnen sich insbesondere dadurch aus, dass durch den Leichtertausch in den Häfen schnellere Umläufe der Schubboote erzielt werden können. So passen sich die Lösch- und Ladetätigkeiten den betrieblichen Bedingungen der Häfen und den spezifischen Kundenanforderungen an.

Neben dem Seehafen Hamburg stellen die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) den wichtigsten Umschlagsplatz an der Elbe. Die SBO ist ein multimodal orientiertes Umschlag- und Logistikunternehmen mit vielfältigen Dienstleistungsangeboten in den Häfen Dresden, Riesa und Torgau. Durch die Realisierung eines umfangreichen Hafenentwicklungsprogramms an den Standorten sowie durch die Mitwirkung an Konzepten für Güterverkehrszentren in europäischen Binnenhäfen ist die Hafengesellschaft ein kompetenter Partner für Transportunternehmen und die verladende Wirtschaft.

Foto: Wikimedia Commons/Ondrej Konicek

Auch heute noch ist die Elbe wie hier bei Decín ein wichtiger Transportweg für Importe und Exporte.

Rund 70 Unternehmen

Am 1. Oktober 2002 gründete die SBO die Tochterfirma Cesko-saské prístavy s.r.o. (CSP), welche die zwei tschechischen Elbehäfen Decín und Lovosice betreibt.

Der rechtselbische Hafen Roßlau (Industriehafen Roßlau GmbH – IHR) wurde im September 2004 in die Unternehmensgruppe eingebunden.

Die Binnenhäfen an der Elbe bieten für Umschlag- und Logistikunternehmen optimale Standortbedingungen, die im Rahmen von Investitions- und Sanierungsmaßnahmen ausgebaut wurden. Derzeit sind in den sechs Häfen circa 70 Unternehmen mit etwa 510 Mitarbeitern tätig, die ein umfangreiches Dienstleistungsspektrum anbieten.

Das Umschlagvolumen der SBO betrug im Jahr 2008 insgesamt 2,71 Millionen Tonnen.

Dampfschiff ahoi

So richtig Dampf gegeben wird auch noch auf der Elbe: Mit neun historischen Raddampfern, die zwischen 80 und 130 Jahre alt sind, verfügt die Sächsische Dampfschiffahrt über die älteste und größte Raddampferflotte der Welt. Zwei elegante Salonschiffe und zwei kleine Motorschiffe komplettieren die einzigartige Flotte.

Auf ihrem Fahrtgebiet zwischen Seußlitz bei Meißen und Bad Schandau in der Sächsischen Schweiz durchquert die traditionsreiche Flotte nicht nur eine der schönsten Flusslandschaften Europas, sondern auch das Dresdner Elbtal und lädt zum Entdecken der Sächsischen Schweiz, der Sächsischen Weinstraße sowie Dresdens ein.

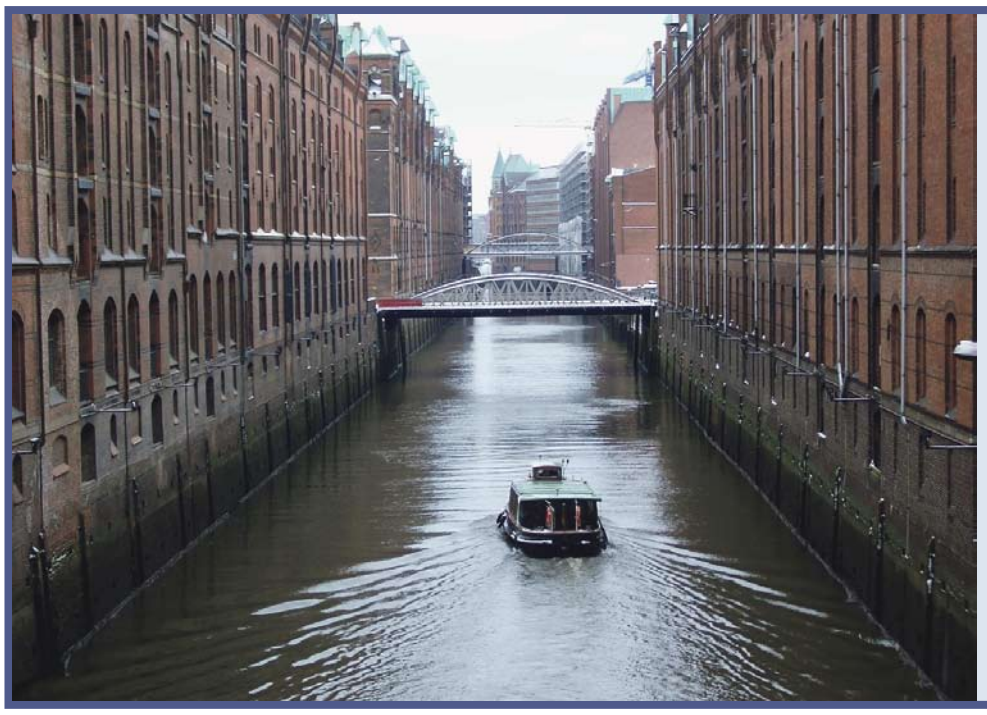


Foto: Wikimedia Commons/Gulp

Seinen Ruf als Deutschlands Tor zur Welt verdankt Hamburg vor allem dem Exportboom der Nachkriegszeit. Allerdings heißt es schon lange: „Wo Handel ist, da hat schon ein Hamburger seinen Fuß hingesetzt".

Seit Gründung der Stadt im Jahre 810 bilden Im- und Export die tragenden Säulen der Hamburger Wirtschaft. Heute gibt es rund 5000 am Außenhandel beteiligte Unternehmen, darunter gut 2500 traditionelle Im- und Exportfirmen. Export- und Handelsvertreter, Cif-Agenten und Makler ergänzen das Angebot. Erweitert um international ausgerichtete Dienstleister – Banken, Versicherungen, Verkehrsunternehmen oder Consultants – sind es rund 20.000 Hamburger Unternehmen, die branchenübergreifend Geschäftsbeziehungen ins Ausland unterhalten.

Tatsächlich verbinden Schifffahrtslinien die Hansestadt mit mehr als 900 Häfen in 174 Ländern in der ganzen Welt. Etwa 12.000 Seeschiffe laufen den Hamburger Hafen pro Jahr an. Hamburg verfügt über eines der engmaschigsten Liniennetze in Europa und übernimmt damit eine wichtige Funktion als Verkehrsknoten für weltweite Ladungsströme. Dabei spielt die Elbe für die Hinterlandverbindung eine wichtige Rolle.

Superbohrer im Hafen entladen

Riesenmaulwurf für die neue U-Bahn kam umweltfreundlich per Schiff nach Düsseldorf.

Großes wurde im wahrsten Sinne des Wortes Anfang des Monats am Anleger Kesselstraße 12 der Neuss Düsseldorfer Häfen geleistet: Am frühen Freitagmorgen des 6. November legte gegen 7 Uhr im fahlen Licht der Dämmerung am Düsseldorfer Hafenbecken B die Tunnelbohrmaschine für die Wehrhahn-Linie an.

Die Reise der in Einzelteile zerlegten 1302 Tonnen schweren und rund 65 Meter langen Bohrmaschine vom Werk der Herstellerfirma Herrenknecht im badischen Schwanau bis in die Landeshauptstadt dauerte insgesamt drei Tage. Um die Belastungen für den Verkehr möglichst gering zu halten, entschied man sich für den umweltschonenden Transport per Binnenschiff und die Verladung im Hafen Kehl. Aber selbst so waren noch zwei große Frachtkähne erforderlich, um die Maulwurf-Maschine ins Rheinland zu transportieren.

Selbst das Wetter spielte mit, als die gigantische U-Bahn-Bohrmaschine in Düsseldorf entladen wurde.

Kurz darauf begann auch schon die vorsichtige Entladung der Frachtschiffe mittels zweier 500-Tonnen-Mobilkrane. Eine Arbeit, die Augenmaß, Fingerspitzengefühl und viel Erfahrung erfordert. Schon der kleinste Fehler hätte nicht nur großen Schaden an der wertvollen Fracht, sondern auch an Schiff, Hafenanlage oder für die Menschen verursachen können.

Gewicht bis zu 100 Tonnen

Dabei waren sowohl die Abmessungen als auch das Gewicht der Fracht für die NDH etwas Besonderes: 9,50 Meter misst allein das Schneidrad im Durchmesser. Einige Teile bringen bis zu 100 Tonnen auf die Waage.

Noch während die Entladeaktivitäten liefen, wurden die kleineren Teile bereits im Laufe des Freitagvormittags zur Baugrube an die Bachstraße transportiert, die größeren Elemente folgten ihnen in der Nacht zu Samstag per Schwerlasttransport.

Und auch wenn sich das zunächst noch gute bis sogar sonnige Wetter im Laufe der Nacht mehr und mehr zuzog und schließlich sogar Windböen und Regenschauer die Arbeiten beeinträchtigten, so waren sehr zur Freude aller Beteiligten bis Samstagmorgen um 4 Uhr alle Teile aus dem dicken Bauch der Frachtschiffe entladen.

Vorratshaltung im Hafen

An der Düsseldorfer Bachstraße wurden in den folgenden Tagen dann Schildschwanz und Schneidrad vormontiert und verschweißt.

Die übrigen Teile, die unter anderem in Containern und Holzkisten verpackt oder mit Planen geschützt waren, lagerten derweil im Hafen und wurden je nach Bedarf zur Baugrube gekarrt, wo der Platz natürlich sehr eingeschränkt war.

Am 17. November startete dann die Endmontage im Bilker Startschacht. Die einzelnen Elemente der gigantischen Tunnelbohrmaschine brachten Sondertransporte jeweils nachts vom Hafen an den Schacht in Bilk. Mithilfe eines Krans wurden die Teile anschließend in die Grube eingehoben und dort miteinander verbunden. Die Montage der Tunnelbohrmaschine soll bis zum 11. Dezember abgeschlossen sein. Ab März nächsten Jahres geht es dann los, soll sich die Bohrmaschine durch Düsseldorf buddeln.

Die Trasse der neuen Wehrhahn-Linie verläuft von Bilk über die Elisabethstraße, den Kirchplatz, Graf-Adolf-Platz bis zur Benrather Straße. Dort stößt die Maschine nach derzeit geplanten acht Monaten Einsatz auf den Schacht, der bereits vor einigen Jahren angelegt wurde.

Weitere Informationen über den Bau der neuen U-Bahn-Linie erhalten Interessenten im Besucherzentrum auf dem Corneliusplatz – direkt am Gehwegbereich zwischen Theodor-Körner- und Schadowstraße gelegen – montags bis freitags von 10 bis 18 Uhr sowie samstags von 10 bis 16 Uhr, unter der Nummer 02 11 - 8 99 99 66 sowie im per Email an wehrhahn-linie@duesseldorf.de

Verband beschließt Leitbild

Mitgliederversammlung des BÖB durch breiten Konsens geprägt.

Von einem breiten Konsens über die Zukunft des Verbands war die diesjährige Mitgliederversammlung des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) in Weil am Rhein und Basel getragen. „Dieses Votum wurde durch das neue Präsidium in einem Leitbild umgesetzt", erklärt Präsident Rainer Schäfer. Und ergänzt: „Nach Diskussion im Verband, ist das Leitbild bei der Mitgliederversammlung verabschiedet worden."

Die Sicherung einer nachhaltigen Mobilität sei demnach eine wesentliche Voraussetzung für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung. Güterverkehr und Logistik gewährleisten die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft und damit den Wohlstand der Menschen.

Die Zukunft des Standorts Deutschland und die Umweltbilanz des Verkehrs würden, so die Mitglieder, maßgeblich durch den intelligenten Verbund der Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße beeinflusst. Schnittstellen zwischen diesen bilden die Binnenhäfen.

Probleme bei der Umsetzung

Der Masterplan Güterverkehr und Logistik und das Nationale Hafenkonzept für See- und Binnenhäfen stellten die Ankerpunkte für die zukünftige Politik dar. Schäfer: „Allerdings existieren Umsetzungsprobleme gerade bei der Finanzierungssicherheit. Dies nicht zuletzt, weil gerade die Infrastrukturpolitik anderen Grundsätzen unterliegt, als es die selbst gewählte integrierte Verkehrspolitik erwarten ließe."

In der abgelaufenen Legislatur sei mehrfach praktisch oder durch Gutachten erwiesen worden, dass vom System Wasserstraße ein hoher ökonomischer und ökologischer Wert ausgehe. Dies würde durch die Politik teilweise nicht zur Kenntnis genommen. Investitionen in das System Wasserstraße – insbesondere an den bestehenden Engpässen an Elbe und Donau – würden nicht mit dem nötigen

Foto: Schrift-Steller

Der BÖB möchte die nachhaltige Mobilität gesichert sehen.

Nachdruck verfolgt. Hier bedürfe es einer „Beweisführung" über die Notwendigkeit der Mittel – für unsere eigene Kommunikation aber auch zur Unterstützung der Verkehrspolitik(er) gegenüber beispielsweise den Haushalts- und Umweltpolitikern. Grundlage kommender Investitionen in die Verkehrsnetze müsse eine umfassende Analyse des Bestands und Bedarfs sein.

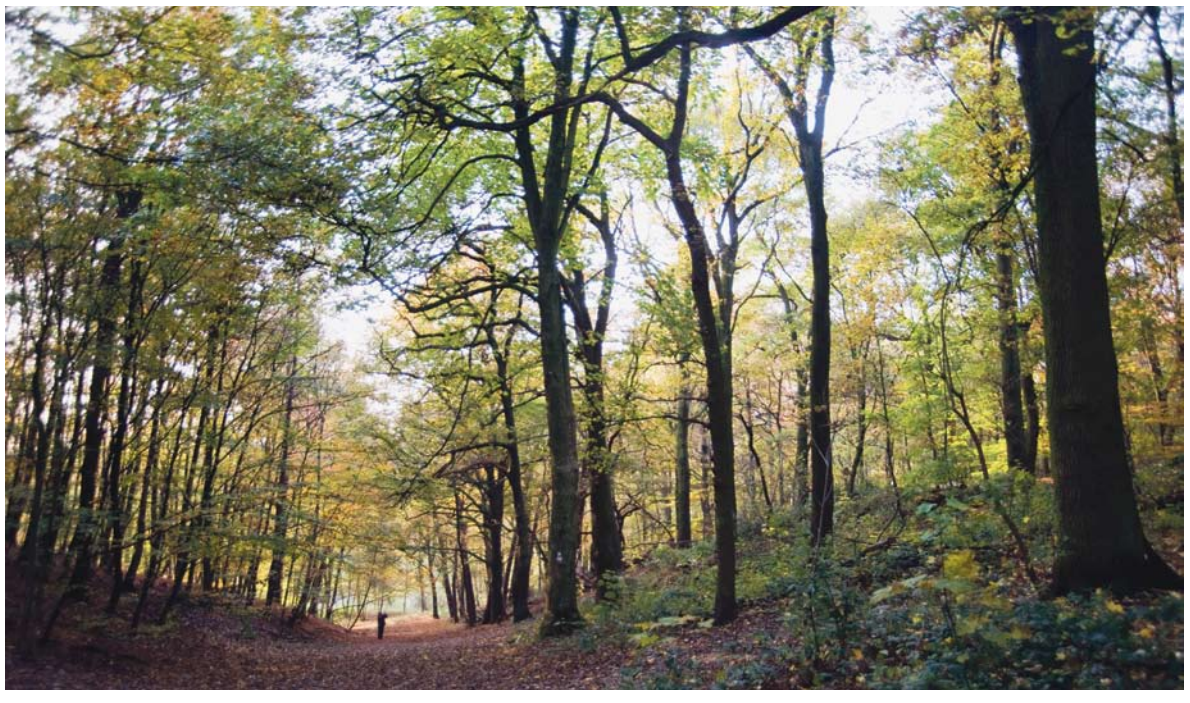
Hülser Berg bietet große Vielfalt

Alte Heidelandschaft - Relikt der Eiszeit – einmalige Kulturlandschaft erweitern

Die Heidefläche „Kiesige Kuppe“ im Krefelder Naturschutzgebiet am Hülser Berg soll erweitert werden. Das ist das Ziel der landschaftsgestalterischen Arbeiten, die der Fachbereich Grünflächen der Stadt Krefeld in den vergangenen Wochen dort erledigen ließ.

Etliche Tage waren fleißige Jugendliche im Auftrag des Fachbereichs damit beschäftigt. Betreut durch Claudia Borgsmüller von der Krefelder Polizei und Günther Bolten von der Arbeiterwohlfahrt Krefeld arbeiten die straffällig gewordenen Jugendlichen die ihnen auferlegten Sozialstunden ab. Zuvor hatte der Fachbereich Grünflächen auf einer Fläche von rund 4000 Quadratmetern die dort wachsenden Bäume fällen lassen, danach entfernten die Jugendlichen mit Schüppe und Spaten die auflagernde Schicht aus Nadeln und Rohhumus, um so ein geeignetes Keimbett für die Callunaheide zu schaffen.

Der noch im Boden ruhende Samen unterhalb der durch die Bäume gebildeten Rohhumusauflage soll so zur Keimung angeregt werden.



Die Heide ist ein Relikt aus dem 19. Jahrhundert, als der Hülser Berg nach intensivster Nutzung durch Köhler und Überweidung vollständig baumfrei war.

Der Erfolg solcher Arbeiten ist auf der angrenzenden Fläche sichtbar: Hier blüht die Heide auf 3500 Quadratmetern Fläche bereits seit einigen Jahren.

Der Hülser Berg entstand während der Saale-Eiszeit vor circa 130.000 Jahren. Der Gletscher schob Teile der Geröllmassen zum heutigen Hülser Berg auf.

Nach der Abschmelze verzeichnete das Hülser Bruch hohe Grundwasserstände. Auf den humosen und tonreichen Böden entstanden Bruchwälder mit Schwarzerlen und Eschen. Auf den trockeneren Bereichen des Hülser Bergs wuchsen hingegen mehr Eichen und Buchen. Vor 150 Jahren war in großen Teilen des Gebiets sogar Heide verbreitet.

Die gegenwärtigen Grundwasserstände sind niedriger als früher. Auf den feuchteren Flächen finden sich heute nur noch Reste des ehemaligen Bruchwalds und des Grünlands mit seinen Kopfbäumen. Die trockeneren Flächen werden in den vergangenen Jahrzehnten überwiegend forstlich oder ackerbaulich genutzt.

Das Hülser Bruch in Krefeld ist eine in dieser Art einmalige alte Kulturlandschaft mit abwechslungsreicher und vielfältiger Vegetation (Niederwald, Mittelwald, Hecken, Kopfbäumen, Dyks, Grünlandbereiche).

Es bietet vielen Pflanzen und Tieren wie Amphibien, Seggen, Pirol- und Schwarzspecht, Steinkauz oder Baumfalke eine Heimat, die wegen der Vernichtung vieler Feuchtgebiete hier noch eine Möglichkeit zum Überleben finden. Erwähnenswert sind daneben auch die vom Menschen hinterlassenen Spuren, wie vor allem die zahlreichen Dyks, die typischen Wegeverbindungen im Bruch, und Kopfbaumreihen die Meliorationsgräben, die damals zur Nutzbarmachung angelegt wurden.

Interessante kulturhistorische Anlagen sind zum Beispiel die Eremitenquelle am Osthang des Berges sowie die Pottbäckerkuhlen, ehemalige Entnahmestellen für Ton. Erwähnenswert sind schließlich auch der heute nur selten in dieser ausgeprägten Form vorzufindende Buchenwald auf dem Berg und das Hangmoor.

Das Hülser Bruch und Teile des Hülser Bergs sind seit Anfang 2002 als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Ziel ist die Erhaltung und Weiterentwicklung der Bruchlandschaft sowie die Sicherung und Stabilisierung der Besonderheiten dieses Naturschutzgebiets. Hier gilt ganz deutlich der Grundsatz „Vorrang für die Natur“; hier steht der Schutz der Tier- und Pflanzenwelt im Vordergrund.

Iris sibirica liebt es feucht

Sibirische Schwertlilie zur Blume des Jahres 2010 gekürt.

Die Stiftung Naturschutz Hamburg und Stiftung Loki Schmidt wählten die Sibirische Schwertlilie (Iris sibirica) zur Blume des Jahres 2010 aus.

Die Stiftung möchte damit eine außergewöhnliche Pflanze und ein seltenes Biotop für 2010 in den Mittelpunkt der öffentlichen Aufmerksamkeit stellen: Iris sibirica, eine zentral-europaweit gefährdete Pflanzenart, die feuchte Streuwiesen und Niedermoore sowie Teichufer, Flutmulden oder Gräben liebt. Laut „FloraWeb.de“ ist die Bestandentwicklung insgesamt rückläufig bis stark gefährdet, doch das Verantwortungsbewusstsein gegenüber dieser Pflanze/Pflanzengemeinschaft und deren Lebensraum ist in Deutschland sehr gering: Sie zählt nicht zu den sogenannten FFH-Arten oder genießt andere internationale Schutzkategorien.

Das Hauptverbreitungsgebiet liegt in Deutschland. Allgemein werden die Bestände am Oberrhein als westliche Verbreitungsgrenze angesehen. Dort wo sie vorkommt, bildet Iris sibirica sehr stattliche Horste zum Beispiel im Osten von Niedersachsen (Wendland, Hannover bis zum Nordharz), in Baden-Württemberg (vor allem westlich und östlich am Bodensee), in Sachsen oder in Mecklenburg-Vorpommern (Greifswald).

Der bundesweite Rückgang beruht auf Flächentrockenlegungen und der Aufgabe der extensiven Nutzung (insbesondere der späten Pfeifengras-Mahd im Jahr), auf Flächenversiegelungen insbesondere in Auenbereichen und auf eine grundsätzliche Eutrophierung von Niedermooren, Stillgewässern und Pfeifengraswiesen über Luft, Boden und Wasser.

Zu Zeiten Theophrastes (372-287 vor Christus), eines griechischen Philosophen und Schriftstellers, der zu seiner Zeit schon eine systematische Darstellung der Botanik verfasste, erhielt die schöne Pflanzengattung mit dem vielfarbigen Blütenspektrum den Namen der Regenbogen-Göttin Iris. Da die Blume des Jahres 2010 schon seit dem 16. Jahrhundert kultiviert wurde, ist die aktuelle Liste synonymer botanischer Bezeichnungen ungewöhnlich umfangreich und übertrifft bei Weitem die wenigen deutschen Bezeichnungen wie Wiesen-Iris oder der bekanntere Name, Sibirische Schwertlilie. Die Gattung Iris umfasst in Mitteleuropa elf Arten.

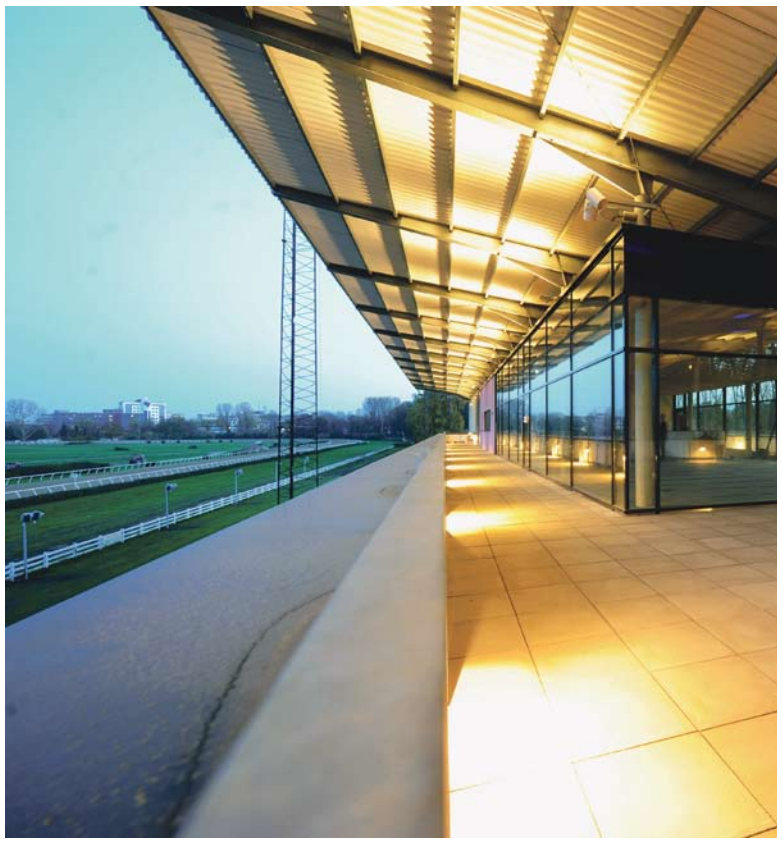
Foto: Wikimedia Commons / Friedrich Böhringer

Sibirische Lilien fühlen sich an feuchten Standorten wohl.

Start für neue Rennbahn

Konzept vereint Arbeiten, Freizeit und Events auf dem Gelände.

Wenn mit dem Abriss der Tribüne auf der Neusser Galopprennbahn im November 2008 eine Ära zu Ende ging, so markierte das vergangene Wochenende den Beginn einer neuen: Am 15. Oktober wurde der Neubau des Rennbahnhauses mit einem bunten Rahmenprogramm und dem ersten Renntag der Wintersaison 2009/10 eröffnet. Der Neusser Pferdesport, so die einhellige Meinung der Gäste, hat eine ganz neue, schmucke und zeitgemäße Heimatstätte an seiner traditionellen Stelle gefunden.



Das Rennbahnhaus ist eine neue Attraktion für die Stadt Neuss.

Ein Grund zum Feiern

Auch ein Grund für Politik und Verwaltung, mit einem Glas Sekt anzustoßen: Neuss gewinnt gleich in Nachbarschaft zum Hafen eine attraktive neue Adresse. Für die erfolgreiche Umsetzung zeichnen als Bauherr die Liegenschaften und Vermessung Neuss, als Projektleitung die Wirtschaftsförderung der Stadt Neuss verantwortlich. Zudem ermöglicht die Umgestaltung der Rennbahn zu einem multifunktionalen Freizeit- und Sportareal gleichzeitig den Einstieg in die Vermarktung des exklusiven Bürostandorts RennbahnPark.

Die Rennbahn und den RennbahnPark zeichnet damit eine Vielseitigkeit aus, die ebenfalls gewachsen ist: Denn die Galopprennbahn Neuss sei auch in der Vergangenheit nicht ausschließlich für den Pferderennsport von Bedeutung gewesen, erklärt Andreas Galland, Projektleiter und Amtsleiter der städtischen Wirtschaftsförderung. „Vielmehr dient das Areal schon lange Zeit als Veranstaltungsort."

Besonders hebt er das Neusser Bürger-Schützenfest hervor: „Jährlich stehen hier die Zelte für die Aktiven und die Besucher. Auch der Vogelschuss findet traditionell auf der Rennbahn statt." Daneben gab es in der Vergangenheit schon Konzerte auf der Rennbahn. Und seit 1998 wird im zweijährigen Rhythmus die Pferdesportmesse „Equitana Open Air" ausgerichtet.

Vielfältige Nutzung

Seit Beginn des 21. Jahrhunderts verschlechterte sich jedoch die finanzielle Situation des Galoppsports. Dies bekam auch die Neusser Bahn zu spüren. Dem Kostenaufwand für die Pflege des Gesamtareals und die Herrichtung der Bahnen für Trainingsbetrieb und Rennen standen immer geringere Einnahmen insbesondere aus dem Wettgeschäft gegenüber. „Dies hat bei Stadt und Rennverein zu Überlegungen geführt, wie das Areal aufgewertet und vielseitiger genutzt werden kann. Unter dem Titel ‚Galopp sucht mehr' sind zahlreiche Konzepte erstellt und geprüft worden", so Galland.

Schnelle Umsetzung

Am 20. Juni 2008 beschoss der Rat der Stadt Neuss nach intensiven Beratungen, das Innenareal der Rennbahn zu einem Park für die Neusser Bürger umzubauen. Durch Wasserflächen, Aufenthaltszonen und Sportanlagen sollte das Gelände auch außerhalb des Schützenfests und der sonstigen Events attraktiv für Besucher werden. Gleichzeitig verabschiedete der Neusser Rat den Abriss der maroden Gebäude an der Rennbahn und den Neubau des multifunktionalen Rennbahnhauses nach den Plänen des renommierten Architekturbüros Fritschi, Stahl und Baum, die in Neuss auch bereits das Haus am Pegel bauten.

Ein Bypass für den Rhein

Neue Flutmulde nutzt Schifffahrt, Bürgern und Natur.

„Dieses Großprojekt ist ein Musterbeispiel für eine gelungene Zusammenarbeit, die dem Anspruch genügt, den Interessen der Binnenschifffahrt, des Hochwasser- und des Umweltschutzes gleichermaßen gerecht zu werden", erklärte Ministerialdirigent Reinhard Klingen vom Bundesverkehrsministerium anlässlich des offiziellen Spatenstichs für den Bau der Flutmulde Rees. Der Bund investiert in den nächsten fünf Jahren etwa 50 Millionen Euro, an denen sich das Land NRW mit vier Millionen beteiligt.

Grafik: WSA Duisburg Rhein

Der Bypass bei Rees wird naturnah gestaltet und begrünt.

Niederrheinischer Flaschenhals

Im Rheinvorland zwischen Reeserschanz und Obermörmter entsteht direkt gegenüber von Rees die drei Kilometer lange Flutmulde. Denn die Einengung des Flussquerschnitts vor den Toren der Stadt wirkt wie ein Flaschenhals und verursacht Probleme. Rechtsrheinisch ragt die befestigte Uferpromenade der Stadt Rees in den Abflussquerschnitt hinein, linksrheinisch erhebt sich das Rheinvorland meterhoch über dem Mittelwasserspiegel. So erhöht sich die Strömungsgeschwindigkeit, deshalb tieft sich der Strom um etwa zwei Zentimeter pro Jahr ein, was schwerwiegende Folgen für die Schifffahrt, die Hochwassersituation insgesamt und die Ökologie der Rheinaue mit sich bringt. Es ist daher die Aufgabe des Wasserbaus, dieser starken Sohlerosion im Interesse der Schiffbarkeit des Rheins entgegenzuwirken.

Durch den Bau der drei Kilometer langen und 120 bis 180 Meter breite Flutmulde wird in Zukunft im Hochwasserfall der Wasserspiegel des Rheins entscheidend gesenkt und die Strömungsgeschwindigkeit und damit die Erosionstendenzen verringert. Infolgedessen werden die Bedingungen für den Schiffsverkehr stabilisiert, der Hochwasserschutz für die Anlieger verbessert und darüber hinaus der enorme Strömungsdruck von der Reeser Stadtmauer genommen. Die Flutmulde wird naturnah gestaltet. Das Zusammenspiel mit den geplanten Ausgleichsmaßnahmen optimiert die Feuchtgebietsfauna und -flora.

Vorteile für die Schifffahrt

Auf diese Weise erfüllt der Bau der Flutmulde Rees neben seiner verkehrspolitischen Aufgabe auch Ziele des Hochwasser- und Umweltschutzes. „Somit gibt es durch die Flutmulde Rees nur Vorteile für die Umwelt, Schifffahrt und die Anwohner", lautete die Botschaft von Michael Wempe, Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Gerhard Odenkirchen vom Umweltministerium NRW und des Kalkarer Bürgermeisters Gerhard Fonck.

Symbolischer Spatenstich

Sie schritten zusammen mit Birgitta Beul, der Leiterin des Wasser- und Schifffahrtamts Duisburg-Rhein, zum symbolischen ersten Spatenstich und gaben damit den offiziellen Startschuss für den Beginn der Bauarbeiten.

Jetzt übernehmen die Baumaschinen das Kommando und bewegen im Verlauf der nächsten Jahre etwa 2,1 Millionen Kubikmeter Erde. Zunächst steht die Herstellung einer neuen Fährrampe auf der Agenda. Die Fährverbindung zwischen Kalkar und Rees soll auch während der Bauarbeiten gewährleistet sein.

Die Krise erfolgreich zur Akquise genutzt

Mit guten Argumenten konnte das Team des Autoterminal Neuss neue Kunden von den Angeboten überzeugen.

„Derzeit sieht es gut aus, wir konnten fünf neue Kunden akquirieren." Verhalten zuversichtlich zeigt sich derzeit Wolfgang Clauß, Geschäftsführer des Autoterminal Neuss (ATN) im Hafen. Die Bemühungen werden, so erklärt er offen, das laufende Geschäftsjahr zwar nicht retten. „Aber sie helfen, den Schaden zu begrenzen und das nächste Jahr positiv zu gestalten." Damit ist das ATN ein Paradebeispiel, wie die Hafenfirmen die auch für sie schwierigen Zeiten nutzen und den Kopf nicht in den Sand stecken.

Wolfgang Claus und sein Team vom Autoterminal Neuss konnten neue Kunden für sich gewinnen.

Auch für ATN gehört die so genannte „Kaltakquise" zum normalen Geschäft: Mögliche Kunden werden angeschrieben, um die Leistungsfähigkeit der Produkte oder – wie im Fall des Terminals – die breite Dienstleistungspalette vorzustellen. Und die braucht keinen Vergleich zu scheuen: Als umfassender Dienstleister rund um Fahrzeuge beinahe aller Art organisieren die rund 100 Mitarbeiter in dem trimodalen Autoumschlagshub für namhafte Automobilhersteller, Miet- und Leasingfirmen die komplette Logistik.

Das beinhaltet das Aufbereiten oder Ausliefern von Fahrzeugen im Radius von circa 200 Kilometern rund um die Region. „Zudem bieten wir unseren Kunden Lager- und Transportdienstleistungen sowie das Finish rund ums Auto an", erklärt Clauß weiter.

Zusätzliche Dienstleistungen umfassen auf Wunsch sämtliche Vermietvorbereitungen, das Anbringen von Aufklebern, das Betanken und Reinigen sowie das Aufbereiten von Gebrauchtfahrzeugen.

Gerade in schwierigen Zeiten wird aus der Pflicht, neue Kunden zu interessieren, eine Notwendigkeit: Rund 1000 Flyer versandten Clauß und sein Team deshalb.

Und auch wenn die Mannschaft im Kerngeschäft überregional für die großen Automobilunternehmen tätig ist, schrieb er dieses Mal vor allem die regionalen Handelshäuser an und stellte ihnen die Leistungen vor, die besonders für sie interessant sein könnten. „Aus den sich anschließenden Gesprächen haben wir dann erfahren, dass zwar viele von unserer Existenz wussten, aber nicht wussten, was wir alles tun können." Vor allem die ATN-eigene Lackiererei mit ihren rund 20 Beschäftigten sowie die Karosseriewerkstatt mit 15 Mitarbeitern, die beinahe alles rund um das Auto von Smart-Repairs bis hin zur Inspektion leisten können, stießen auf das Interesse der Fachleute.

Nun, da deren Interesse einmal geweckt ist, wollen Clauß und sein Team weiter am Ball bleiben. Denn wie der Geschäftsführer besonders betont, sei die erfolgreiche Akquise ebenso wie das Halten der Zufriedenheit der bestehenden Kunden nur möglich, wenn alle an einem Strick ziehen.

Der Erfolg freut Clauß um so mehr, als das erste Halbjahr „schwierig bis ganz schlecht" verlaufen war. „Wir wurden von der Krise voll erwischt und hatten erstmals auch leer stehende Flächen." Eine Situation, die sich nun im zweiten Halbjahr stabilisiert hat. „Und wir gehen davon aus, dass wir eventuell Ende des Jahres wieder zusätzliche Flächen benötigen."

Neben seinen Mitarbeitern bedankt er sich auch bei den Neuss Düsseldorfer Häfen. „Gemeinsam haben wir permanent über Möglichkeiten gesprochen, wie wir uns gegenseitig unterstützen können. Ich schätze am Standort nicht zuletzt die klare und offene Sprache, die miteinander gepflegt wird."

Mehr Sicherheit für alle

Investition in Umweltschutz reduziert bei Ambrogio Kosten.

Sind in einem Unternehmen Sicherheit und Umweltschutz nicht nur Lippenbekenntnis, sondern ernsthafte Anliegen, so kann dies mit erheblichen Kosten verbunden sein. Zum Beispiel beim italienischen Logistikkonzern Ambrogio, der derzeit circa sechs Millionen Euro in 350 neue Wechselbrücken investiert. Das sind – einfach gesagt – Lkw-Aufbauten, die sich ähnlich einem Container auch auf der Bahn bewegen. Eine Ausgabe, die um so bemerkenswerter ist, als sie unter auch für die Italiener herausfordernden Rahmenbedingungen erfolgt. Das Beispiel zeige auch, so erklärt der Geschäftsführer der Neusser Niederlassung, Siegfried Wendland, dass sich die Investition auch rechnet.

Die neuen Ambrogio-Wechselbrücken: sicher und umweltschonend.

Ausgangspunkt bildete eine Untersuchung, dass herkömmliche Wechselbrücken durch ihre Konstruktion einer seitlichen Krafteinwirkung von 0,3 G Stand halten. Das reicht im Normalfall völlig aus. Die neuen Anforderungen der Industrie und Polizei sehen jedoch 0,5 G als für Extremsituationen angemessen an. Um dies zu erreichen, muss die Fracht auf einer Standard-Wechselbrücke mit Gurten und Anti-Rutschmatten gesichert werden. Ausrüstung, die zuvor zusätzlich gekauft und vom Fahrer erst zeitraubend angebracht werden muss.

Gemeinsam mit dem europäischen Verband European Chemical Industry Council in Brüssel (Cefic) entwickelten die Experten deshalb eine stabilere Konstruktion, um die Sicherheit auf Straße und Schiene noch weiter zu steigern. Das Ergebnis ist ein Code XL-Lkw nach DIN EN 12642.

Im Mai wurden die ersten Wechselbehälter dieses Typs ausgeliefert, derzeit verlassen Monat für Monat 20 bis 25 weitere die Herstellung. „Wir haben jetzt schon über 100 im Einsatz - und auch bei den Kunden sehr gute Erfahrung gemacht.", berichtet der Geschäftsführer.

Bei schlüssiger Verladung der Güter für die Industrie sind keine zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen mehr erforderlich. Das spart Zeit und damit auch Kosten – bei gleichzeitig deutlich gestiegener Sicherheit. Vorgabe an den Fahrzeughersteller war, dass die neuen Behälter zwar deutlich stabiler gebaut werden, trotzdem aber nach wie vor 28 Tonnen Fracht zugeladen werden können.

Das Motto hieß „zusätzliche Sicherheit ohne Kapazitätsverlust". Dies gelang mit der neuen Wechselbehältergeneration auf ganzer Linie. Entsprechend bleibt auch die CO_2-Bilanz der Bahntransporte gleich niedrig. „Somit sparen wir im intermodalen Verkehr weiterhin 70 bis 80 Prozent CO_2, da wir den Hauptlauf über die Distanz mit der Schiene betreiben."

Ambrogio verbindet die Wirtschaftsräume von West- und Südeuropa mit bis zu 600 Meter langen und bis zu 1600 Tonnen schweren Ganzzügen, die täglich nach festen Fahrplänen im „Nachtsprung" zwischen den Ambrogio-Terminals verkehren.

Filigrane Arbeit mit 300 Tonnen

Fachleute setzten neue Containerbrücke zusammen – genaue Planung sicherte Erfolg

Besuchern der Ostseite des Hafenbeckens 5 in Neuss konnten in den vergangenen Wochen den Eindruck erhalten, dass hier ein Riesenbaby die 65 Bauteile seines gigantischen Metallbaukastens sauber und ordentlich hinsortiert hat: In Reih und Glied lagen dort eine Wendeltreppe für den Kranführer neben dem Schalthaus und den Brückenträgern. Nur halt enorm groß und mit einem Gesamtgewicht von knapp 300 Tonnen.

Tatsächlich handelte es sich um beinahe sämtliche Bauteile der neuen Containerbrücke für das dortige Terminal. Sie kamen Ende September per Binnenschiff in Neuss an.

Schon beim Ausladen achteten die Mitarbeiter des Kranherstellers Ardelt/Kocks sowie des Auftraggebers, der Abteilung Technik der Neuss Düsseldorfer Häfen, darauf, dass jedes noch so schwere Stück auch zentimetergenau an seinem Platz abgelegt wurde. Das gewährleistet, dass es auch beim Aufbau zu keinerlei Verzögerungen kommt. Anschließend begannen sie, die Brückenachse auf den Millimeter genau eingemessen, die einzelnen Teile Stück für Stück zusammenzusetzen. Den Abschluss bildete die externe Überprüfung der tragenden Schweißnähte durch eine Fachfirma, die auch Fehlerfreiheit attestiert.

Anschließend wurde die Konstruktion schon einmal teilweise vorsichtig über die Kaikante auf das Wasser hinaus geschoben, um schließlich Brücke und Beine zu verbinden.

Dass der Plan tatsächlich aufging, davon konnten sich vor einigen Tagen Rolf Marmann und Günter Winkler von der Abteilung Technik überzeugen. Aus der Luft gesehen, ähnelte ihre stolze Containerbrücke ein bisschen einer betrunkenen Giraffe, die noch alle Beine von sich streckt. Nun schlug die Stunde der Autokrane. Von verschiedenen Seiten zogen vier Fahrzeuge langsam die große Konstruktion in die Höhe.

Luftige Höhen

Eine ebenso schwere – die Brücke wiegt beinahe 300 Tonnen – wie filigrane Arbeit: Die Fachleute mussten, damit die in ihrem Zustand noch instabile Konstruktion keinen Schaden erhielt, sich genau absprechen und koordiniert vorgehen. Gleichzeitig galt es, das Wetter und sogar jeden Windstoß zu berücksichtigen. Unterstützung gab es bei den Arbeiten von einem weiteren Rüstkran sowie einer Arbeitsbühne, von der aus die Abspannungen eingezogen wurden.

Die gute Planung sowie Erfahrung und Können zahlten sich aus: Nach mehreren Stunden stand die Brücke stabil auf ihren neuen Beinen und an ihrem Platz.

Staus lähmen Ballungsräume

Ruhr-IHKen diskutierten die steigenden Verkehre in NRW.

Nordrhein-Westfalen und vor allem seine Ballungsräume stehen vor gigantischen Aufgaben, wenn sie die Verkehrsprobleme der kommenden Jahre und Jahrzehnte in den Griff bekommen wollen. Dabei geht es nicht nur darum, die für Wirtschaft, Produktion und Handel essenzielle Ver- und Entsorgung sicher zu stellen, sondern auch Umweltbelastungen zu minimieren.

Staus auf den Straßen kosten Zeit, nerven und belasten die Umwelt..

Grund für die Industrie- und Handelskammern Ruhr unter dem Titel „Auswege gesucht" zu einem Zukunftskongress Mobilität Ruhr einzuladen. Die Ergebnisse lassen sich auch auf die Rhein-Region übertragen.

Um zu zeigen, wie sehr das Ruhrgebiet in seiner verkehrlichen Infrastruktur hinterherhängt, nennt Prof. Karl-Hans Hartwig von der Uni Münster Zahlen: Während Fahrzeuge im Bundesdurchschnitt 50 Stundenkilometer schaffen, sind es in NRW nur 30. Im Jahr 2007 bremsten rund 103.272 Stunden Behinderung den Verkehr in NRW. Die stauträchtigsten Strecken liegen rund um das Ruhrgebiet und in zwei Dritteln der Fälle sind nicht Unfälle oder Baustellen sondern „nur" Überlastung der Grund.

Thomas Hüttemann, Präsident der niederrheinischen IHK zu Duisburg, befürchtet Schlimmstes: „Auch wenn die Güterverkehrsleistung in diesem Jahr mit erwarteten 13 Prozent doppelt so stark sinkt wie die Wirtschaftsleistung, so ist davon auszugehen, dass sie bei einem Anziehen der Wirtschaft ebenso überproportional und enorm wachsen wird." Experten rechnen in den nächsten 15 Jahren mit bis zu 80 Prozent.

Das Konjunkturprogramm könne nur die schlimmsten „Schlaglöcher" bei der Infrastruktur stopfen. Genau wie Hüttemann forderte deshalb NRW-Staatssekretär Günter Kozlowski einen Ausbau der Infrastruktur, der sich am Bedarf und nicht an Länderschlüsseln orientiert. „Wir müssen dort investieren, wo die Verkehre anfallen und das ist nicht in Thüringen." Dazu sei man auch bereit, sich bei der Bewertung von Projekten entsprechenden Kosten-Nutzen-Analysen zu stellen.

Beide forderten angesichts Bau- und Planungszeiten von 20 bis 30 Jahren langfristige Konzepte: „Die Konjunkturprogramme laufen nächstes Jahr aus", so der IHK-Präsident. „Befristete Hilfsmaßnahmen ersetzen kein Zukunftsprogramm." Zumal das Konjunkturprogramm nur darüber hinweg getäuscht habe, dass über Jahre zu wenig investiert wurde. Kurzfristig gelte es deshalb, vorhandene Infrastrukturen effektiver miteinander zu vernetzen (zum Beispiel in Häfen) und Verkehre intelligenter zu steuern.

Kozlowski forderte zudem gesellschaftlichen Konsens: „Wir brauchen nicht nur ein Verständnis, wo die geringer werdenden Mittel investiert werden müssen, sondern auch die Bevölkerung muss akzeptieren, dass die Logistik eine Grundlage für ihren Wohlstand ist."

Bei den Umweltschutzmaßnahmen, die nicht nur rechtlich vorgeschrieben seien, sondern inzwischen einen wichtigen Standortfaktor darstellen, gelte das gleiche Prinzip: Statt einzelner ordnungspolitischer Eingriffe wie Umweltzonen müsste ein langfristiges Maßnahmenpaket unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten entworfen und dann umgesetzt werden. Nachdrücklich wandte sich Werner Kühlkamp, Leiter der Abteilung Verkehrspolitik bei der IHK, gegen die Forderung, den Duisburger Hafen in eine Umweltzone einzubeziehen. Nach langer Diskussion habe man sich entschlossen, Gebiete mit herausragender Bedeutung für die Region, zu denen auch die Stahlstandorte gehören, aus der Betrachtung herauszunehmen, wenn zu befürchten sei, dass kleine Eingriffe schwerwiegende Auswirkungen hätten. Zudem läge der Anteil der Binnenschifffahrt an der Feinstaubbelastung bei gerade einmal einem Prozent.

Wichtige Entspannung bei frischen Snacks

Dem Team des Pausen-Bistros im Neusser Hafen liegen Qualität und Frische ganz besonders am Herzen.

In der Hektik des Hafen-Alltags einmal ein paar Minuten in angenehmer Umgebung entspannen, ein bisschen reden und eine leckere Frikadelle oder ein schmackhaftes Mittagessen genießen, statt Fastfood in sich hinein zu stopfen. Das können Gäste neuerdings am Hafenbecken 4 in Neuss. In der alten Kantine der Raiffeisen Warenzentrale eröffnete das „Pausen-Bistro" von Ursula Braun-Fausel. Es lohnt sich, einmal vorbei zu schauen.

Die neue gastronomische Anlaufstelle liegt ein wenig versteckt, im ersten Stock an der Duisburger Straße 16. Dafür mitten im Herzen des Neusser Hafens. Wer die alte Kantine kennt, wird aus allen Wolken fallen: Hell, freundlich und einladend präsentieren sich die gemütlichen Räume.

Das freundliche Team vom Pausen-Bistro Neuss lädt ein.

Aber auch das Angebot, das die Chefin mit ihren Mitarbeiterinnen jeden Tag frisch zubereitet, kann sich sehen lassen: Ab 6.30 Uhr bietet das Team belegte Brötchen und Baguettes aber auch Frikko oder Schnitzel. Mittags wird den Gästen bis 15.30 Uhr ein selbst gekochtes Essen als Mittagstisch angeboten, meist für preisgünstige 3,95 oder 4,95 Euro. „Sowie natürlich die klassische Küche wie Leberkäse, Currywurst, Bratkartoffeln oder Nudelsalat", wie die Geschäftsführerin berichtet. Alle Angebote natürlich frisch und in bester Qualität – zwei Punkte, die ihr ganz besonders am Herzen liegen. „Da immer mehr Hektik und Zeitmangel herrschen, bietet das Pausen-Bistro ein paar behagliche Minuten in den kurzen Pausen zur Entspannung bei frischen Snacks und einem täglich selbst gekochten Mittagsmenü." Dabei soll sich der Lastwagenfahrer ebenso wohl fühlen wie der Sachbearbeiter aus dem Büro. „Wir müssen heutzutage so viel arbeiten und stehen so unter Stress, dass auch für die Gesundheit und den Erhalt der Arbeitskraft so ein kurzes Auftanken ganz wichtig ist", betont Ursula Braun-Fausel.

Das Team des Pausen-Bistros steht den Gästen jedoch nicht nur an der Duisburger Straße zur Verfügung, sondern kreiert für die Firmen auch entsprechende Catering-Angebote ganz nach Wunsch. Das reicht von kleinen Platten für Besprechungen und Meetings bis hin zu größeren Buffets. „Alles wird natürlich in gekühlten Autos angeliefert, damit die Qualität nicht leidet. Denn dass wir die Hygiene auch in einer Umgebung wie dem Hafen gewährleisten, ist für uns selbstverständlich."

Und wenn es vor Ort an den geeigneten Räumlichkeiten fehlt, dann lässt sich das Bistro auch mieten. Zum Beispiel für Betriebsversammlungen oder Weihnachtsfeiern zu dem ganz nach Wunsch auch das passende Essen gereicht wird – vom kleinen rustikalen Buffet bis hin zum gutbürgerlichen Essen. Weitere Informationen unter der Rufnummer 0 21 31 - 26 80 45.

Mit Vertrauen die Krise meistern

„Forum Haus der Wirtschaft" diskutierte in der Hochschule Neuss Führungsverhalten.

Gerade in Krisenzeiten ist ein von Vertrauen geprägtes Klima von entscheidender Bedeutung für Unternehmen und nur wenige Situationen können das Vertrauen so auf die Probe stellen wie eine Krise. Das sind – stark vereinfacht – die Botschaften eines Vortragsabends des „Forum Haus der Wirtschaft" in der neuen Hochschule Neuss, zu dem Bärbel E. Kohler, Personalcoach und Trainerin aus Neuss, eingeladen hatte.

„Ein gutes Management sollte ein sicheres Gespür dafür haben, was fehlt, dass eine Krise vielleicht nicht verhindert aber gemeistert werden kann", berichtete die stellvertretende Neusser Bürgermeisterin Angelika Quiring-Perl aus eigenem Erleben. „In der Wirtschaft bedeutet das, dass beide Seiten einen Partner brauchen, dem man in Krisenzeiten vertrauen kann."

Personalcoach Bärbel E. Kohler begrüßte die zahlreichen Interessenten in der Hochschule Neuss.

Dabei, auch das betonten die Referenten, gibt es verschiedene Möglichkeiten, eben dieses Vertrauen zu stärken oder zu schaffen. „Vertrauen ist eine vernachlässigte und damit diffuse Ressource, gleichwohl ökonomisch erfolgsrelevant", betont Harri Fechtner, geschäftsführender Gesellschafter des Instituts für Organisation und Management Bochum, ein Anistitut der Hochschule Neuss, in seinem Eingangsvortrag. Vertrauen könne ein Unternehmen von seinen Wettbewerbern differenzieren, sei Chefsache, bedürfe der Investition und sei „also unbequem. Aber: Wenn schon Krise, dann sollte man nicht auch noch eine Vertrauenskrise schaffen." Große Bedeutung komme dabei erfolgreicher Kommunikation zu. Dazu, so Diplomkauffrau Marion Recknagel von KiTT Düsseldorf, sei die Bereitschaft und das wechselseitige Bemühen, einander zu verstehen, erforderlich.

Am 9. Dezember geht es beim nächsten Vortragsabend um „Führen ist eine Frage des Charakters!" und am 16. Dezember um „Werden Sie der Chef, um den sich die besten Mitarbeiter reißen!". Außerdem bietet Bärbel E. Kohler am 4. Dezember ab 14 Uhr ein zweitägiges Seminar mit dem Thema „Gestärkt aus der Finanzkrise – durch Umdenken!" an.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.kohler-coach.de.

Impressum

Herausgeber: *Rainer Schäfer (verantwortlich) ■ Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG ■ Hammer Landstr. 3 ■ 41 460 Neuss ■ Telefon: (0 21 31) 53 23 - 0 ■ Fax: (0 21 31) 53 23 - 1 05 ■ info@nd-haefen.de*

Redaktion und Verlag: *Schrift-Steller, A. Fröning u. S. Ondrazek GbR ■ Bredeneyer Straße 77 ■ 45 133 Essen ■ info@schrift-steller.de* **Chefredakteur:** *Andreas Fröning ■ Telefon: (01 51) 52 56 56 34 ■ Fax: (07 21) 1 51 30 59 96 ■ andreas@schrift-steller.de* **Art Direction und Produktion:** *Sascha Ondrazek* **Foto:** *Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)* **Schlussredaktion:** *Stefanie Kurkamp*

Druck: *Axel Springer AG ■ Druckerei Essen-Kettwig ■ Im Teelbruch 100 ■ 45 219 Essen ■ (0 20 54) 1 01 - 4 74 ■ helmut.janzen@axelspringer.de*

Ämter stellen Fahrrinne bereit

Auch bei einem Pegel von Zentimetern hat die Schifffahrt noch Wasser unter dem Kiel

Ein Pegel von nur 20 Zentimetern in der Nähe von Worms, 60 Zentimeter vor der Düsseldorfer Altstadt – diesen Sommer stand der Rhein so niedrig, dass man schon bei der täglichen Radiodurchsage Durst bekam. Aber wieso können da noch Schiffe fahren? Des Rätsels Lösung: Der Pegel gibt tatsächlich den Wasserstand eines Gewässers an einer bestimmten, festgelegten und bekannten Stelle an. Er bezieht sich dabei jedoch nicht auf den tiefsten Punkt oder die Sohle des Flusses, sondern wird so festgelegt, dass er nicht unter den Nullpunkt des Pegels fallen kann. Deshalb wird oft ein historischer Tiefpunkt gewählt.

In den vergangenen Wochen bot der Rhein Besuchern ein ziemlich trockenes Bild.

Freie Fahrt bei 60 Zentimetern

Aber nicht nur, dass auch bei einem Pegel von wenigen Zentimetern tatsächlich noch Wasser im Fluss sein kann, eventuell sogar ziemlich viel an einigen Stellen. Auf dem Rhein und anderen Wasserstraßen stellen die Wasser- und Schifffahrtsämter (sozusagen die Autobahnmeistereien der Wasserstraßen) der Schifffahrt eine hindernisfreie Fahrrinne zur Verfügung. Die Mitarbeiter in den Ämtern und zugehörigen Außenbezirken tragen dafür Sorge, dass die vorgegebene Mindestwassertiefe innerhalb der Fahrrinne gewährleistet bleibt. An der Mosel zum Beispiel misst die Fahrrinnenbreite 40 Meter bei einer Tiefe von drei Metern. Auf dem Rhein von der holländischen Grenze bis Krefeld wird für die Schifffahrt eine 150 Meter breite Fahrrinne mit einer Tiefe von 2,80 Metern, anschließend bis Koblenz bis 2,50 Metern unter GIW vorgehalten, überwacht und durch geeignete Wasserbaumaßnahmen wie Baggern oder Verfüllung erhalten. GIW ist der „Gleichwertige Wasserstand", ein extremer Niedrigwasserstand, der alle zehn Jahre neu festgelegt wird.

Da sich die Fahrrinne nicht immer in der Mitte des Flusses befindet und es rechts wie links tatsächlich sehr flach werden kann, kennzeichnen in schwierigen Bereichen Tonnen die Fahrstrecke: grün in Fahrtrichtung rechts, rote Tonnen am linken Fahrrinnenrand.

Weitere Informationen geben die interessante Internetseite www.pegeldeutschland.de/pegel und www.elwis.de.

Das Bett von Vater Rhein

Niedrigwasser brachte so manche Überraschung ans Licht

Es war noch kein Rekord, aber das Niedrigwasser des Rheins im Spätsommer dieses Jahres brachte doch zahlreiche Menschen zum Schwitzen: Auf bis zu 60 Zentimeter sank der Pegel in Düsseldorf zwischenzeitlich. Um die Frachträume bis zum Rand zu füllen, benötigen die Binnenschiffer etwa 150 Zentimeter. Auch die Fahrrinne des Rheins sank damit unter die Zwei-Meter-Marke. Bei Basel konnten Frachter sogar nur noch rund ein Drittel der üblichen Mengen aufnehmen.

Bei Nordheim in der Nähe von Worms konnten Spaziergänger bei einem Pegel von 20 Zentimetern sogar wasserfrei bis zur Rheinmitte laufen. Zwischen Koblenz und Mainz waren einige Rheininseln fast trockenen Fußes erreichbar.

Das hatte Folgen: Im Raum Düsseldorf wird ein Schiffsunfall zumindest teilweise auf den niedrigen Wasserstand zurückgeführt – der Schiffsführer hatte wohl den Düsseldorfer mit dem Duisburger Pegel verwechselt und zu viel Fracht geladen. In der Höhe von Wesel lief ein rumänischer Frachter auf Grund.

Zudem musste die Rheinfähre zwischen Urdenbach und Zons sowie bei Lorch und an anderen Stellen entlang des Rheins den Betrieb einstellen.

Die Düsseldorfer Feuerwehr warnte derweil Fußgänger, die dem großen Fluss einmal ein bisschen mehr auf den Grund gehen wollten: Das zurückweichende Wasser legte an verschiedenen Stellen Blindgänger aus dem Zweiten Weltkrieg frei, die unvorsichtige Spaziergänger gefährdeten. Wassersportler liefen Gefahr, der Berufsschifffahrt entweder zu nahe zu kommen oder von den Wellen an das inzwischen sehr nahe Ufer gedrückt zu werden. Und generell stöhnten die ersten Hausbesitzer über die gestiegenen Heizölkosten, die die Händler wiederum mit den jetzt höheren Transportkosten begründeten.

Allerdings blieb der Wasserstand in Düsseldorf von dem historischen Tief von 41 Zentimetern im Jahr 2003 deutlich entfernt.

Schiffswrack

Am Bodensee begann jetzt die Bergung eines überraschend gefunden Schiffswracks. Das neun Meter lange, wahrscheinlich weit über 600 Jahre alte Boot wurde vor der Insel Reichenau gefunden. Es ist schon stark beschädigt und soll zunächst einmal untersucht und dann erneut versenkt werden. Forscher rechnen noch mit weiteren historischen Funden in dem schon von den Römern befahrenen Gewässer.

Anleger

Auch wenn die Fans von Werder Bremen jetzt von sich behaupten dürfen, dass sie über das einzige Fußballstadion mit einem eigenen Schiffsanleger verfügen, so misslang die Premiere leider etwas: Der Neubau vor der Westtribüne wurde vor dem Spiel gegen Gast Borussia Dortmund eingeweiht, im anschließenden Match schafften die Kicker nur ein mageres Unentschieden und verloren ein wenig den Anschluss an die Tabellenspitze. Zu den nächsten Heimspielen sollen jeweils bis zu 4000 Fans über das Wasser anreisen und dann hoffentlich auch Siege sehen.

Anlaufstelle

Eine sehr gute Adresse für Fragen ist die Tourist-Information der Neusser Marketing GmbH in den Rathausarkaden, Büchel 6, wo es nicht nur zahlreiche interessante Broschüren, sondern auch viele Informationen und Tickets gibt. Die Mitarbeiter sind unter 0 21 31 - 90 83 00, Fax: - 27 73 89 oder per Email unter tourist-info@neuss-marketing.de zu erreichen.