Neuss Düsseldorfer
HAFEN ZEITUNG
JANUAR 2010
www.hafen-zeitung.de

Sascha Odermatt wechselte zum Rheinhafen Krefeld Seite 14

Ticker: Gastronomische Visitenkarte +++ Vielseitiger Dienstleister +++ Italienischer Familienbetrieb +++ Vogel des Jahres +++ Grenzfluss und Touristenziel +++ Umweltfreundliche Binnenschifffahrt +++ Schneeflöckchen, Weißröckchen

Seehäfen erkennen Trendwende

Nach einem enttäuschenden Jahr setzen Häfen Hoffnung auf die kommenden Monate.

Die Zahlen sind noch vorläufig, doch der Trend ist klar: Durch die Bank verloren die Seehäfen im vergangenen Jahr teilweise deutlich an Umschlag. Der Hafen von Rotterdam, der größte in Europa, verzeichnet für 2009 einen Rückgang beim gesamten Güterumschlag von 8,5 Prozent gegenüber 2008 auf 385 Millionen Tonnen. Dass der Rückgang nicht stärker ausfiel, liegt vor allem am stark gestiegenen Umschlag von Mineralölprodukten. Beim Containerumschlag verlor Rotterdam, gemessen in Containereinheiten (TEU), im vergangenen Jahr gegenüber dem Vorjahr rund zehn Prozent und kam auf 9,8 Millionen TEU. Rotterdam stellt für

Deutschland nach Hamburg den wichtigsten Im- und Exporthafen dar.
Auch Antwerpen, der zweite große der für die nordrhein-westfälischen Binnenhäfen so wichtigen ZARA-Standorte, musste einen deutlichen Rückgang verzeichnen, hier ging der Umschlag sogar um 16,7 Prozent auf wahrscheinlich 158 Millionen Tonnen zurück. Aber, so die Hafenverwaltung, es seien auch positive Entwicklungen festzustellen. Hans Smits, Generaldirektor der Hafengesellschaft Rotterdam: „Der prozentuale Rückgang ist noch beträchtlich, aber die Trendkurve geht ab Juli wieder etwas aufwärts. Unter dem Strich bedeutet dies eine Stabilisierung des Umschlags." Er hatte noch im November mit einem Rückgang von zehn Prozent gerechnet.
Auch die deutschen Standorte sehen optimistischer in die Zukunft. 2010 sei wieder mit einem leichten Wachstum um drei Prozent auf 273 Millionen Tonnen zu rechnen. Das erklärte der Präsident des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe, Detthold Aden, auf der Pressekonferenz anlässlich der diesjährigen Mitgliederversammlung.

Wiederholung

Aufgrund des großen Erfolgs laden die Neuss Düsseldorfer Häfen auch in diesem Jahr wieder am 20. und 21. Mai zu einem Hafentag ein. Treffpunkt ist die Eventhalle im Hafen Neuss. Thema wird in diesem Jahr sein: „Die (Finanz) Krise als Motor der Globalisierung".

Angehalten

Um die Kinder in die Schule zu fahren, brauche er sein Auto, andererseits passe das Gefährt, wenn es auf dem Schiff steht, nicht unter den Brücken durch. So begründete ein niederländischer Kapitän auf dem Datteln-Hamm-Kanal diesen (natürlich illegalen) Transport seines Pkw.

Winterdienst

Auch wenn die verschneiten Hafengebiete ganz besonders zu einem Spaziergang einladen: Die Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG weisen ausdrücklich darauf hin, dass in den Häfen Neuss und Düsseldorf wegen der weitläufigen Hafengebiete nur ein eingeschränkter Winterdienst (Straßen, Wege, Kaimauern, Landgänge, Böschungs- und Kaimauertreppen) durchgeführt werden kann. Diese Regelung gilt noch bis zum 31. März 2010. Die Schifffahrt wird gebeten, sich darauf entsprechend einzustellen.

Gelungener Auftritt von Muskator

Auch die Hafenfirmen gehen natürlich mit der Zeit und deshalb informieren die Düsseldorfer Muskator-Werke Interessenten nicht nur im Internet, sondern bieten unter www.muskator.de jetzt auch eine Jobbörse an. Mehr zum Thema auf Seite 15.

Monatlich

Mit dem neuen Jahr verändert sich auch die Hafen-Zeitung: Nachdem wir aufgrund der wirtschaftlichen Lage gezwungen waren, die Erscheinungsweise für ein halbes Jahr auf zweimonatlich zu reduzieren, erscheint die Hafen-Zeitung nicht zuletzt auf den nachdrücklichen Wunsch zahlreicher Leser und dank unserer Sponsoren ab sofort wieder monatlich.

Weitsichtig handeln

Trotz der wirtschaftlichen Situation haben die Neuss Düsseldorfer Häfen in den vergangenen Monaten an unserem engagierten Investitionsprogramm fest gehalten. Eine Entscheidung, die uns nicht leicht gefallen ist, denn auch die NDH müssen auf ihr Geld achten und haben in den vergangenen Monaten einen rigiden Sparkurs gesteuert. Dabei kam uns zu Gute, dass wir schon immer auf jeden Cent geachtet haben.
Bei allem Willen zum vernünftigen Haushalten und Sparen sind wir anders als der eine oder andere Standort der Meinung, dass wir jetzt antizyklisch handeln müssen. Um so bestmöglich aufgestellt zu sein, wenn sich die wirtschaftliche Situation wieder ändert und der Aufschwung uns erneut vor wachsende Verkehrsmengen und Herausforderungen stellen wird. Denn dass es wieder aufwärts gehen wird, ist so sicher wie das Amen in der Kirche.
Und wenn wir jetzt nicht die erforderlichen Vorbereitungen treffen, dann werden wir erneut mit einer überlasteten Infrastruktur, Verzögerungen und Stauungen konfrontiert, wie wir sie im Containerbereich der großen Seehäfen vor zwei Jahren hinnehmen mussten. Verzögerungen, die im Übrigen nicht nur Zeit, sondern auch enorm viel Geld kosteten und zudem die Umwelt belasteten.
Dass die Investitionen dabei hoffentlich auch als kleines „Investitionsprogramm" für die Region dienen, ist ein durchaus gewünschter Nebeneffekt. ULRICH GROSS

Packen wir es an!

Das vergangene Jahr verlief für die Firmen im Hafen höchst unterschiedlich: Während einige Branchen und Gütergruppen das Glück hatten, von der wirtschaftlichen Entwicklung weitgehend verschont zu bleiben, hat es einige Bereiche „voll erwischt". Der eine oder andere wurde sogar erst in den letzten Monaten von den Auswirkungen berührt.
Genauso unterschiedlich sind die Bemühungen, mit denen die Verantwortlichen auf diese Herausforderungen reagieren: Nicht notwendige und in einigen wenigen Fällen auch andere Investitionen wurden und werden verschoben. In einigen Fällen wurden auch Zeitverträge nicht verlängert – besonders traurig, denn Mitarbeiter, ihr Wissen und ihr Engagement sind das wichtigste Kapital eines jeden Unternehmens.
Dass in einigen Fällen die Zeit genutzt wurde, um Anlagen zu pflegen, Überstunden abzubauen, Weiterbildung zu planen sowie Ziele und Strategien neu festzulegen, bedeutet vor allem – seien wir ehrlich – einer schlechten Situation noch einen guten Aspekt abzugewinnen.
Bleibt zu hoffen, dass das Tal durchschritten ist, und dass auch in den schwierigen Branchen nach der Stabilisierung die Entwicklung langsam wieder nach vorne zeigt. Einige Vorhersagen lassen darauf hoffen, dass teilweise schon in zwei Jahren das Level von 2008 erreichen werden kann. Packen wir es also an. RAINER SCHÄFER

Historischer Abstecher

Mitglieder des Produktenmarkts besuchten Clemens-Sels-Museum.

Produzenten, Händler und Verarbeiter von Saaten spielen im Neusser Hafen ein wichtige Rolle.

Zu ihrer alljährlichen Versammlung trafen sich Ende vergangenen Jahres die Mitglieder des Neusser Produktenmarkts e. V.. Die ehemalige Getreide-, Saaten und Produktenbörse ist heute eine Informations- und Kommunikationsplattform, der rund 30 Unternehmen aus der Region angehören – Händler, Produzenten und Verarbeiter wie Mühlen.
Zur Einstimmung unternahmen die Mitglieder einen Ausflug in die Geschichte: Bei einer Führung durch das Clemens-Sels-Museum erklärte ihnen der stellvertretende Direktor Dr. Thomas Ludewig die „Wurzeln von Food-City Neuss". Schon im Mittelalter spielten die Mühlen und ihre Produkte für die wirtschaftliche Bedeutung der Stadt eine sehr große Rolle.
Bevor dann das Abendessen den Mitgliedern Gelegenheit gab, über aktuelle Themen zu sprechen, berichtete der Vorsitzenden, Johann-Andreas Werhahn aus dem abgelaufenen Jahr. Neben der wirtschaftlichen Situation beschäftigten vor allem zwei Themen die Mitglieder: der Luftreinhalteplan der Stadt Neuss sowie der Bebauungsplan Batteriestraße und Hafenbecken 1. „Wir beobachten die Entwicklung sehr aufmerksam", versicherte Werhahn den Mitgliedern. Sie erteilten einstimmig der Entlastung des Vorstands die Zustimmung.
Daneben konnte der Zusammenschluss mit dem Unternehmen Kregler GmbH aus Geldern ein neues Mitglied aufnehmen.

Situation deutlich verbessert

Der Neusser Bürgermeister Herbert Napp stellte jetzt eine neue Untersuchung vor, die zeigt, dass sich die Geruchssituation in Neuss deutlich verbessert hat. „Damit hat Neuss etwas verloren, nämlich den typischen Geruch in der Dichte", so Napp.
In den ehedem stark belasteten Wohngebieten Innenstadt, Furth und Barbaraviertel treten keine Überschreitungen der zulässigen Geruchshäufigkeit von zehn Prozent der Jahresstunden mehr auf. „Das heißt, ausgehend von 8760 Jahresstunden stinkt es dort jährlich nicht länger als 876 Stunden, oder zwei Stunden und 20 Minuten am Tag", rechnet die Leiterin des Neusser Umweltamtes, Dagmar Vogt-Sädler, vor.
Auch der Immissionswert für Gewerbe- und Industriegebiete von 15 Prozent der Jahresstunden wird auf nahezu allen Rasterflächen eingehalten. „Damit gehen wir klar konform mit den Vorgaben der Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL)", erklärt Vogt-Sädler. Lediglich vereinzelt, zum Beispiel auf Betriebsgeländen im Neusser Hafen, traten noch Überschreitungen auf.
Erreicht wurde das Ergebnis durch eine Kooperation zwischen der Stadt Neuss, den zuständigen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsbehörden und den 14 Betrieben im Neuss-Düsseldorfer Hafen, die als Verursacher der Geruchsbelästigung gelten.

Sicherheit bestimmt in den Häfen jeden Handschlag. Aber niemand ist so vorsichtig wie Udo Derendorf. Er beschäftigt sich täglich mit Bomben, die seit dem Krieg im Hafen tief im Untergrund schlummern.

Vorsicht, Feingefühl und Erfahrung

Im Windschatten des Düsseldorfer Container Terminals (DCH) stehen einige Männer von der Polizei, der Feuerwehr und dem städtischen Ordnungsamt. In ihrer Mitte: Udo Derendorf, Mitarbeiter der Neuss Düsseldorfer Häfen. Die Männer warten. Nach langen Minuten klingelt das Handy der Einsatzleitung. Man spricht ein paar Worte, lacht. „Alles klar, es ist vorbei." Sofort schlägt die Stimmung um, Hände werden geschüttelt, man verabschiedet sich: „Klasse, prima, sehr gut gelaufen. Dann bis zum nächsten Mal."

Derendorf steigt in einen Wagen und fährt auf das Gelände. Inmitten einer Grube, circa zehn Meter im Durchmesser und sechs oder sieben Meter tief, steht Jens Gebhard von der Firma Schollenberger und kettet einen Metallklumpen an einen Kran. Deswegen die ganze Aufregung? „Das ist eine alte Zehn-Zentner-Fliegerbombe der Amerikaner", erklärt Derendorf. Zurück im Büro an der Heerdterbuschstraße in Neuss. Hinter Derendorf hängt eine Karte der Häfen, auf der Punkte markiert sind. Alles Blindgänger, die in den vergangenen Jahren erfolgreich entschärft wurden.

Üblich ist, dass immer, wenn eine Baumaßnahme im Hafen ansteht, Derendorf auch bei der Bezirksregierung in Düsseldorf anruft. Die Experten schauen sich noch heute Luftaufnahmen aus dem Krieg sowie den Folgejahren an. Sie geben Hinweise auf Einschlagstellen und mögliche Blindgänger. Die müssen dann im Zuge der Baumaßnahmen beseitigt werden.

Denn auch die Alliierten wussten um die enorme Bedeutung der Häfen und machten sie deshalb zu einem vorrangigen Ziel. Nicht jede Bombe jedoch explodierte beim Aufschlag. Beim Wiederaufbau des Hafens – wie übrigens auch bei Fabrikanlagen oder Chemiewerken - wurden die Blindgänger dann überbaut.

Fotos: Schrift-Steller

Ist der Zünder erst einmal entfernt, kann die alte Fliegerbombe abtransportiert werden.

Per se nicht unbedingt ein Problem. Aber nach all den Jahrzehnten sind die alten Bomben immer noch aktiv. Wird ihre Umgebung erschüttert, etwa weil gebaut wird, droht Gefahr. Deshalb ist es heute Vorschrift, vor dem Baubeginn das Gelände auf Kriegsreste zu untersuchen.

In Düsseldorf hat die Stadt im Zuge der Überarbeitung des Bebauungsplans Hafengebiet das gesamte Areal auf Kampfmittelfreigabe angefragt. Dadurch sind nun die Eigentümer Stadt, Stadtwerke und Neuss Düsseldorfer Häfen aufgefordert, durch den Bevölkerungsschutz der Feuerwehr Düsseldorf kontrollieren zu lassen, ob auf ihren Grundstücken keine Verdachtsmomente bestehen. An den sogenannten Verdachtspunkten wird Derendorf aktiv. Gleich fünf befinden sich auf dem Gelände des Containerterminals und werden nun im Rahmen der Erweiterung der Reihe nach abgearbeitet: Ein Spezialunternehmen aus Celle, die Firma Schollenberger, treibt zunächst vorsichtig zwischen 37 bis 61 Bohrlöcher bis zu 15 Meter tief in den Untergrund, die dann mit Metallsonden untersucht werden. Schlagen die Messfühler aus, werden bei Bedarf weitere Bohrungen in den Grund getrieben, um die genauere Lage zu bestimmen.

Nun entscheidet die Bezirksregierung, ob man diesen konkreteren Fall öffnen muss. Darauf hin beginnt Derendorf, seine Vorplanungen umzusetzen. Schon im Vorfeld hat er erkundet, was bauseits zu erbringen ist, damit der Kampfmittelräumdienst vernünftig eine Suchschachtung durchführen kann. Meist reicht es, eine Straße aufzureißen. Manchmal müssen die Männer auch Leitungen kappen, Kanäle umleiten oder sogar Gebäude zurückbauen.

Eine Arbeit, bei der Derendorf und seine Kollegen von der Technik natürlich eng und vertrauensvoll mit den anderen Abteilungen der NDH, ebenso wie den Firmen im Hafen zusammenarbeiten. Denn auch wenn die Sicherheit natürlich oberste Priorität hat, so soll der Betrieb doch möglichst ungestört weiter laufen.

Sie machen den Hafen gemeinsam sicher.

Anschließend wird unter ständiger Sondierung eine Grube ausgehoben. Zunächst mit dem Bagger, dann mit der Hand. Bei DCH hat das Team dabei sogar technisches Neuland betreten: Gleich neben dem Gebäude konnten sie keine große Grube baggern. Stattdessen haben sie einen Schacht bis in neun Meter Tiefe vorgetrieben und durch spezielle Schachtringe gesichert.

Ist die Bombe erreicht und erweist sich nicht im letzten Moment als alte Leitung oder Metallschrank (auch das kam schon vor) schlägt die Stunde von Jost Leisten. Er und seine Kollegen vom Kampfmittelräumdienst der Bezirksregierung Düsseldorf entfernen den Zünder und sichern die Bombe für den Abtransport.

Insgesamt dauert, so Derendorf, ein solcher Einsatz nur kurze Zeit. Macht die Grube keine Probleme, ist sie in drei Tagen ausgehoben: Dann übernimmt der Krisenstab, der durch den Bevölkerungsschutz der Feuerwehr einberufen wird. Er informiert die Anlieger, veranlasst die Sperrung des Geländes und koordiniert die verschiedenen Stellen. „Das ist eine eingespielte Kooperation, die hervorragend funktioniert", bedankt sich der NDH-Mann bei allen Beteiligten. Die wiederum froh sind, bei den NDH einen kompetenten und festen Ansprechpartner zu haben. Das Zuschütten dauert dann nur wenige Stunden.

Jede solche Maßnahme ist mit Kosten verbunden – die sich teilweise je nach den Gegebenheiten ganz erheblich steigern können. Gelder, die die NDH aber gerne ausgeben, um die Sicherheit aller im Hafen zu gewährleisten.

Der Niederrhein rückt näher zusammen

Kalkar, Wesel, Emmerich und Neuss gründen die Rheinische Hanse als neues Quartier des Kaufmannsbunds.

Gemeinsam mit den Bürgermeistern der rheinischen Städte Kalkar, Gerhard Fonk, Wesel, Ulrike Westkamp und Emmerich, Johannes Diks, unterzeichnete der Neusser Bürgermeister Herbert Napp jetzt eine Urkunde zu einem historischen Ereignis: der offiziellen Gründung der Rheinischen Hanse, einem Verbund der Städte Emmerich, Kalkar, Wesel und Neuss.

Bereits seit mehreren Jahren kooperieren die Städte Kalkar, Wesel und Neuss sehr eng, um sich bei den internationalen Hansetagen der Neuzeit, die jährlich in einer der 170 Hansestädte stattfinden, gemeinsam zu präsentieren. In diesem Jahr wurde Emmerich am Rhein ebenfalls in diesen Zweckverband aufgenommen.

Die Gründung der Rheinischen Hanse „soll vor allem das Bewusstsein für die Hanse auch in der rheinischen Heimat fördern. Als Vorbild dient der Westfälische Hansebund mit Sitz in Herford, den es bereits seit dem Jahr 1983 gibt und der heute ganz hervorragend aufgestellt ist", erklärte Herbert Napp.

Der Neusser Bürgermeister möchte durch den neuen Zusammenschluss nicht zuletzt auch den Hansegedanken weiter tragen. Auch wenn die Begrüßung „Liebe Hanseatinnen und Hanseaten", die er bewusst gewählt habe, „für manche noch etwas ungewöhnlich klingen mag", wie er zugestand.

Foto: Presseamt der Stadt Neuss

Ein historisches Dokument: die Bürgermeister mit der Gründungsurkunde der Rheinischen Hanse.

In den vergangenen Jahren habe es bereits verschiedene sehr erfolgreiche Veranstaltungen unter dem Zeichen der Flagge gegeben. Er erinnerte unter anderem an den ersten Hafentag der Neuss Düsseldorfer Häfen, aber auch an die zahlreichen Konferenzen und Feste.

Die Hanse als Handelsnetz des Mittelalters gewinnt im „Netzwerk-Zeitalter" zunehmend an Bedeutung. Mehr als 170 europäische Städte über die Grenzen der EU hinaus haben sich zu einem Verbund nach dem Vorbild der mittelalterlichen Hanse, der „neuen Hanse", verabredet. Davon profitieren zunehmend auch Unternehmen in den Hansestädten, da sie das Netzwerk kostenlos und unbürokratisch für eigene Marktzugänge und weitere Informationen nutzen können.

Neuss engagierte sich in den vergangenen Jahren zunehmend für den wirtschaftlichen Aspekt innerhalb des Hansebundes und erhielt vom Hansebund auch entsprechende Zuständigkeiten übertragen. Gemeinsam mit den Hansestädten im Rheinland und mit den niederländischen Nachbarn will die Stadt Neuss erfolgreich an dieser Idee arbeiten. „In einem Europa ohne Grenzen bietet ein Wirtschaftsnetzwerk wie die Hanse gerade im Logistikbereich eine großartige Chance", betonte Napp. Zunächst steht daher mit der Gründung der Rheinischen Hanse ein erster Meilenstein bevor, um die gemeinsame Position im westeuropäischen Raum zu stärken, feste Arbeitsverabredungen zu treffen und Informationen bündeln zu können.

In einem Festvortrag stellte Jan Wucherpfennig vom Historikerbüro Düsseldorf dann neueste Erkenntnisse zur Neusser Verbundenheit mit der Hanse vor. Diese sei, so der Geschichtswissenschaftler, ein Zusammenschluss mit teilweise bis zu 200 angeschlossenen Orten. Doch nur ein Drittel betrieb aktive Hansepolitik, reiste zum Beispiel mit Delegationen zu den regelmäßig stattfindenden Hansetagen.

Viel wichtiger als die gemeinsame Politik war für die Städte und ihre Kaufleute die mit dem Status der Hansestadt verbundenen Rechte und Privilegien. Nachdem die ersten Mitglieder des erstmals 1282 erwähnten Zusammenschlusses durch die Mitreise auf Handelsfahrten aufgenommen wurden, mussten Städte seit Mitte des 14. Jahrhunderts einen Aufnahmeantrag stellen. Alternativ bot sich kleineren Städten die Möglichkeit, sich größeren Städten anzuschließen, die bereits den Hanse-Status hatten.

Privileg des Kaisers

Neuss, so ergab das Quellenstudium, nahm noch eine Sonderrolle ein: Die Stadt hatte 1474 bis 1475 der Belagerung durch Karl den Kühnen standgehalten. Als Dank verlieh der Kaiser ihr anschleißend verschiedene Privilegien, unter anderem auch die Vorrechte einer Hansestadt. Eine Anerkennung, die die Kaufleute natürlich gerne annahmen. Von der Hanse jedoch wurde Neuss nie als Hansestadt akzeptiert, denn nach hansischem Selbstverständnis war eine Ernennung durch den Kaiser nicht rechtens. Die Neusser Handelsleute hingegen hatten aufgrund ihrer bestehenden weitreichenden und guten Handelsbeziehungen auch zu zahlreichen Umschlagsorten der Hanse, den Status einer Hansestadt gar nicht nötig.

Großes Kino im Schlossturm

Im vergangenen Sommer entstand ein außergewöhnlicher Film: Der Filmemacher Hermann Rheindorf und der langjährige Direktor des Kölnischen Stadtmuseums, Dr. Werner Schäfke, flogen mit einem Helikopter von der Landeshauptstadt Nordrhein Westfalens den Rhein hinauf bis Mainz. Eine 360-Grad-Helikopter-Kamera folgte dem Lauf des Stroms und den Einmündungen seiner Nebenflüsse, den betriebsamen Häfen und der Schifffahrt sowie natürlich den spektakulären Sehenswürdigkeiten des „Weltwunders Rheintal".

Hermann Rheindorf wird am Sonntag, 31. Januar, um 15 Uhr im SchifffahrtMuseum im Schlossturm in der Düsseldorfer Altstadt die Entstehung des Films erläutern. Dabei begleitet ihn Dr. Annette Fimpeler, die die aktuellen Aufnahmen in ihren historischen Kontext setzt.

Erwachsene zahlen den normalen Eintritt von 3 Euro, ermäßigt 1,50 Euro, Kinder bis 18 Jahre haben freien Eintritt. Weitere Informationen: montags bis freitags von 9 bis 13 Uhr unter der Telefonnummer 02 11 - 8 99 61 65.

Ein Highlight im Umfeld des Neusser Hafens

Angebote in „Equipe" und „Atelier" machen den neuen RennbahnPark auch kulinarisch zu einem Erlebnis.

Eine beeindruckende neue Visitenkarte der Stadt Neuss – wie das mit vielen 1000 Besuchern eröffnete neue Haus am RennbahnPark – erfordert natürlich ein adäquates gastronomisches Aushängeschild. Das fand die Neuss Marketing als Hausherr nach langer Suche und intensiven Gesprächen in der RennbahnPark KG.

„Nur wenige Schritte von der lebendigen Neusser Innenstadt entfernt hat mit der Umstrukturierung dieser traditionsreichen Liegenschaft zu einem bürgernahen Stadtpark und Erlebnisbereich sowie der neu geschaffenen exklusiven Facilität ein herausragendes Highlight für die Stadt und die ganze Region Gestalt angenommen - da möchten wir gerne ansetzen", erklärt Mike Schwandt, einer der beiden Geschäftsführer der neuen Betreibergesellschaft.

Das beginnt im loftartigen Dining- und Lounge-Bereich „Equipe" im zweiten Stock des markanten Gebäudes. Es überrascht mit einer neuen Gestaltung: Von weit her ist das imposante Flugdach, welches zur Dämmerung hin eindrucksvoll illuminiert wird, zu sehen. Ebenso neu ist das Konzept für die Gäste, die mittags á la Carte die Qual der Wahl zwischen einem guten Dutzend Gerichte haben. Und da ist hausgemachter Grünkohl mit Kassler und Rauchspeck ebenso zu finden wie Rindercarpaccio und Zanderfilet – und das zu angenehmen Preisen: „Inklusive Kaffee und Softgetränk können Sie mit 15 Euro gut auskommen", wirbt der Geschäftsführer. Das ist natürlich auch nichts für jeden Tag. „Aber wir sind ja schließlich auch keine Kantine."

Vielseitige Möglichkeiten

Zwischen 14 und 18 Uhr werden wärmender Kaffee und leckerer Kuchen (in der kalten Jahreszeit zum Beispiel heißer Strudel mit Vanillesauce) gereicht. Anschließend steht wieder ein gutes Dutzend verschiedener Gerichte auf der separaten Abendkarte zur Auswahl.

Das Equipe kann auch für private Anlässe exklusiv gemietet werden, „etwa Geburtstage, Hochzeiten, Kommunions- und andere Familienfeiern aber auch für Firmen, die eine besondere Atmosphäre suchen."

Das Atelier im Erdgeschoss, welches schon bei der Eröffnung eine große Beachtung fand, bietet sich für geschlossene Veranstaltungen an, etwa Business-Events, Seminare oder andere Konzepte, die die zehn Mitarbeiter gerne mit ihren Gästen umsetzen. Hier ist natürlich auch der passende Rahmen für größere und exklusivere Familienveranstaltungen – Großvater wird schließlich nur ein Mal 70 Jahre alt.

Neben den 300 Quadratmetern Fläche mit moderner Veranstaltungstechnik stehen hier auch ein etwas abgesetzter Loungebereich und große Umkleideräume mit Duschen zur Verfügung.

Beste Lage und Qualität

Den Gästen steht natürlich auch die Küche mit all ihrer Erfahrung zur Seite. Die vier Mitarbeiter an den Herden arbeiten vor allem mit regionalen Partnern aus dem Rhein-Kreis Neuss zusammen. Nicht aus Heimatverbundenheit, wie Schwandt betont, sondern weil so die gewünschte hohe Qualität und persönliche Kommunikation sicher gestellt werden kann. Dazu gehört für ihn auch, dass mit Susanne Fischer eine der besten Sommelière Deutschlands für die Entwicklung der Weinkarte verpflichtet werden konnte. „Daneben und generell bieten wir in Anlehnung an die Ernennung der Stadt Neuss als erste Fairtrade-Stadt in NRW nicht nur fair gehandelten, sonder auch biozertifizierten Kaffee und Tee – ohne Kompromisse in der Qualität und Geschmack."

Ein weiteres kleines, aber wichtiges Detail: Neben dem wunderbaren Panoramablick auf die Rennbahn und den entstehenden Stadtpark sowie dem einmaligen Ambiente zwischen Turf, City und Hafen stehen auch ausreichend kostenfreie Parkplätze zur Verfügung. Und wenn die direkten Abstellbereiche der Rennbahn doch einmal nicht ausreichen sollten: Parkflächen für rund 1000 weitere Pkw finden sich in unmittelbarer Nähe. Ebenso wie auch die Schiffsanlagestelle für Event-Schiffe im fußläufigen Hafenbecken 1.

Für Schwandt stellt all dies erst den Anfang dar: „Anfang Mai zur Eröffnung der Parkanlage mit ihren vielfältigen Sport- und Event-Bereichen möchten wir auch einen schönen Biergarten anbieten." Natürlich komplett mit Barbecue. „Wir haben schließlich die wunderbare, überdachte Dachterrasse, die uns relativ witterungsunabhängig macht, so lange die Temperaturen stimmen."

Neusser Narren ohne Grenzen

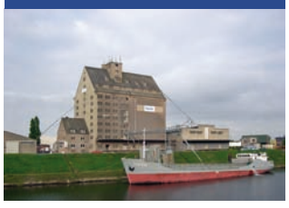
Wie ernst sie es mit dem Austausch und der Zusammenarbeit auch über jede kulturelle Grenze hinweg meinen, bewiesen jetzt die Karnevalisten im Rhein-Kreis Neuss: Zu einem gemeinsamen Treffen der Jecken vom Niederrhein servierten sie sowohl Kölsch als auch Alt.

Denn als sich die Prinzenpaare, Dreigestirne und Vertreter der wichtigsten Karnevalsvereine jetzt zum Neujahrsempfang in Dormagen trafen, ging es eben nicht nur um den Spaß an der Freud und die anstehende Session, sondern auch um ein ernstes Thema.

Erstmals unterzeichneten sie das Zonser Gelöbnis, in dem die Jecken festhalten, „Brauchtum und Tradition des Karnevals und der Narretei im Rhein-Kreis Neuss zu pflegen ohne Rücksicht auf Herkunft, Stand oder Nationalität". Und da sollen auch traditionelle Trinkgewohnheiten beiderseits der Helau- und Alaaf-Grenze keine Rolle spielen. Auch der einladende Landrat Hans-Jürgen Petrauschke bezeichnete als „ein besonderes Markenzeichen" des Karnevals im Rhein-Kreis die „Einheit in der Vielfalt".

Foto: Stadt Neuss / Michael Ritters

Investition

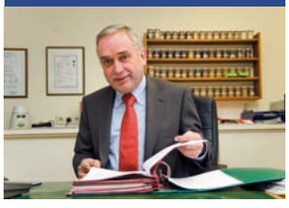


Auch wenn die Silos und Gebäude der Fortin Agro-Logistik-Neuss etwa an der Danziger Straße den Charme ihres Alters zeigen, so versteckt sich hinter der altehrwürdigen Fassade modernste Technik: „Herr Lamers ist sehr investitionsfreudig und innovativ", lobt Prokurist Herbert Hilgers seinen Firmenchef. „Wir haben in den letzten Jahren kontinuierlich neue Technik und neue Maschinerie kaufen können. Da bringt das Arbeiten natürlich noch einmal so viel Spaß." Den hat auch Hilgers – er fasst auch selbst mit an, wenn Not am Mann ist, und belädt schon mal einen Frachter.

Zuverlässig

Während in anderen Betrieben zwischen Weihnachten und Neujahr die Arbeit meist ein wenig nachlässt, müssen die Mitarbeiter der Fortin Agro-Logistik gerade jetzt besonders anpacken: „Für unsere Kunden dienen wir als Puffer, stellen bei jedem Wetter die Versorgung sicher", sagt Prokurist Herbert Hilgers. Und damit der Nachschub nicht ins Schleudern gerät, setzt Agro Logistik Schiffe ein, die die Kunden in Neuss und Düsseldorf versorgen.

Handarbeit



Als Herbert Hilgers (Foto) im Hafen seine Lehre begann, wurden die Frachten teilweise noch in Säcken transportiert – nicht nur eine schweißtreibende, sondern auch eine zeitraubende Arbeit. Allerdings, so erzählt der erfahrene Hafenmann, waren damals auch die Ladungen meist nur halb so groß.

Vielseitiger Dienstleister

Fortin Agro-Logistik-Neuss überzeugt mit Erfahrung und Wissen als erfolgreicher Getreidespediteur – auf vier Standorte verteilt

Senf aus Düsseldorf ist in der ganzen Welt gefragt. Doch die wenigsten wissen, dass die Spezialität zuvor oft ihren Weg über den Neusser Hafen genommen hat: An den vier Standorten der Fortin Agro-Logistik-Neuss werden nicht nur Getreide und Saaten, sondern eben auch die Senfkörner umgeschlagen, aus denen die schmackhafte Spezialität gemahlen wird.

„Wir sind in erster Linie Dienstleister und lagern Getreide, Ölsaaten und teilweise Futtermittel für fremde Rechnung", erklärt Prokurist Herbert Hilgers.

Hinter dieser einfachen Formulierung stehen mehr als 40 Jahre Wissen und Erfahrung in einem Bereich, in dem einst in Neuss und Düsseldorf rund zehn hoch spezialisierte Unternehmen tätig waren. Denn Hilgers und seine Mitarbeiter begasen, reinigen und trocknen die Fracht bei Bedarf auch.

Eine Aufgabe, die viel Sorgfalt, Wissen und Erfahrung erfordert. „Getreide und Saaten sind ein lebendes und anspruchsvolles Material. Der Keimling lebt und ernährt sich aus dem Körper, den er in Fruchtzucker umsetzt", erklärt Hilgers. Da ist es wichtig, dass die Mitarbeiter das empfindliche Gut ständig belüften, wälzen und auch auf die kleinste Temperaturveränderung in den Silos achten. Zu den Kunden des Unternehmens gehören Landhandel, Genossenschaften, Mühlen und Futtermittelunternehmen. Sie verfügen zwar alle über eigene Läger, doch fallen gerade im Sommer in der Erntezeit und im Herbst kurzfristig sehr große Mengen an. „Früher dauerte die Ernte mehrere Wochen, heute können die Landwirte dank moderner Technik in wenigen Tagen das gleiche Pensum schaffen", so Hilgers.

Aber auch die Kapazität der Seeschiffe steigerte sich. „Wenn zum Beispiel 20.000 bis 25.000 Tonnen kanadischer Weizen aus einem Seeschiff in Rotterdam mit Binnenschiffen in die Region kommen, dann ist es den Unternehmen aus Produktions- oder Platzgründen nicht immer möglich, die Ladung komplett bei sich unterzubringen." Und dann springen die Experten der Agro-Logistik-Neuss ein.

Zentrale Drehscheibe

Zum einen sind es die hervorragenden Anschlussmöglichkeiten an Straße, Schiene und Wasserstraße, die Herbert Hilgers vom Standort Neuss überzeugen.

Daneben lobt er die Zusammenarbeit mit den Mitarbeitern der Neuss Düsseldorfer Häfen: „Sie sind absolut flexibel und gleichzeitig extrem verlässlich, was feste Termine angeht." Unter anderem nutzt Fortin Agro-Logistik die Umschlagseinrichtungen des Hafenbetriebs. Zudem ist ständig mindestens ein Waggon des Unternehmens mit Fracht für die Kunden im Hafenbereich unterwegs, den die Neusser Eisenbahn bewegt.

Platz für 60.000 Tonnen

Seit 2004 gehört das Unternehmen zu den Fortin Mühlenwerken.

Das Unternehmen Fortin Agro-Logistik-Neuss verfügt im Neusser Hafen über vier Standorte mit einer Kapazität von insgesamt 60.000 Tonnen, davon zwei eigene und zwei angemietete. An der Danziger Straße liegen auch die Büros des Unternehmens. Daneben stehen neue Silos an der Duisburger Straße, ein Lagerhaus an der Düsseldorfer Straße, der vierte Standort liegt an der Hansastraße.

Die Fortin Agro-Logistik-Neuss wurde ursprünglich als Heinrich Kraft GmbH & Co. KG gegründet. 2004 wurde das Unternehmen von der nicht minder traditionsreichen Fortin Mühlenwerke GmbH & Co. KG übernommen, die ihre Geschäftstätigkeit so strategisch erweitern konnte.

An vier Standorten ist Fortin Agro-Logistik-Neuss vertreten.

Die alteingesessenen Mühlenwerke können dabei selber auf eine jahrzehntelange Tradition als Familienunternehmen zurückschauen. Mit der Gründung im Jahr 1932 begann dort die Produktion von Suppen, Trockengemüse und Haferprodukten. Heute liegt die Spezialisierung im Bereich der Haferprodukte.

„Durch den Standort im Neuss Düsseldorfer Hafen liegt die Produktion strategisch günstig mitten in Europa und wir bedienen von hier aus unsere Zielmärkte in derzeit mehr als 30 Ländern in Europa, Afrika, Asien und Lateinamerika", berichtet Firmenchef Ernst Lamers. Das Unternehmen ist zertifiziert nach DIN ISO 9001:2000, HACCP, BCS, IFS, QS und GMP 13.

Fotos: Ambrogio

Allerbeste Verbindungen

Ambrogio-Niederlassung schickt vom Neusser Terminal Züge umweltfreundlich quer durch Europa und über die Alpen.

„Die intelligente Mobilität in Europa" ist den Mitarbeitern der Ambrogio Niederlassung in Neuss nicht nur Motto, sondern auch Verpflichtung, wie Geschäftsführer Siegfried Wendland betont: Er und die zwölf Mitarbeiter bringen jeden Tag Ganzzüge auf den Weg nach Italien, Spanien sowie Österreich und nehmen sie auch wieder in Empfang.

Dabei bedienen sie sich des Terminals Neuss Trimodal, an dem die Italiener beteiligt sind. Auf dem 70.000 Quadratmeter großen Areal stehen für den Umschlag zwei große Containerbrücken, acht Reach Stacker sowie zwischen Montag 5 Uhr und Samstag 14 Uhr die entsprechende Fachleute für die Container und Wechselbrücken bereit. Und 5600 Meter Gleis gewährleisten, dass auch die Ambrogio-Züge, die bis zu 600 Meter lang oder bis zu 1600 Tonnen schwer sind, garantiert aufgenommen werden können.

Die Neusser Experten konzentrieren sich derweil auf das, was sie am besten können: „Die Hauptstrecke der Transporte legen wir mit unseren Wechselbehältern (WAB) auf der Schiene zurück und nehmen ein Konsolidierung der Kundenaufträge in den Terminals vor, wo wir die WAB's für den Zugtransport vom Strassenvorlauf zusammen führen."

Das Leistungsangebot für die Kunden umfasst die Haus zu Haus Lieferung mit täglichen Ganzzugabfahrten.

Ein Ganzzug ersetzt circa 36 Laster - und ist bis zu 80 Prozent umweltfreundlicher als der Alpenquerende Transport über die Straße. Und mit 19 Stunden auch deutlich schneller, wie Wendland betont. Die Verbindungen reichen dabei neben der Hauptrichtung Süden über ganz Europa, wo das Unternehmen Ambrogio eigene Terminals betreibt oder wie in Neuss an öffentlichen Umschlagsterminals beteiligt ist.

Zu Kunden der Neusser zählen neben zahlreichen Unternehmen aus der Großindustrie und Handelshäusern auch Unternehmen der mittelständischen Industrie. „Wer nur einen Auftrag in der Woche hat wird genau so behandelt wie die großen Kunden, das ist bei uns selbstverständlich", versichert Verkaufsleiter Michael Klöpper.

Zusammenarbeit

Neben den hervorragenden Möglichkeiten des Terminals und der guten Zusammenarbeit mit den Partnern vor Ort schätzt Verkaufsleiter Michael Klöpper von der Neusser Ambrogio-Niederlassung die hervorragenden Straßenverbindungen des Standortes in einer der bevölkerungsreichsten und wirtschaftsstärksten Regionen Europas.

„Wir bedienen unsere Kunden im Umfeld mit Lkws, die ausschließlich von uns disponiert werden. Die Konsolidierung der Wechselbehälter erfolgt im Terminal und wird zu internationalen Ganzzügen organisiert und zusammengestellt." erklärt er.

Kurze Entscheidungswege

Heute führt die zweite Generation das Familienunternehmen

Als Domenico Ambrogio im Jahre 1957 sein Unternehmen im itailenischen Candiolo bei Turin gründete, schickte er die ersten Lieferungen gen Norden noch per Lkw über die Alpenpässe. Ein mühsames und zeitraubendes Unterfangen, dass dazu führte, dass sich der Gründer Gedanken über Alternativen machte.

„Vor allem ging es um die Frage, was können Bahn und Spediteur gemeinsam machen", erklärt der Neusser Niederlassungsleiter Siegfried Wendland (Foto: rechts). Aus dem ersten Zug im Jahre 1969 zwischen Candiolo und dem belgischen Mechelen entwickelte sich eine fruchtbare Zusammenarbeit. Während die Bahnen für die Massenbewegungen von A nach B bestens geeignet sind, übernimmt der Spediteur die Feinverteilung. „Und daraus entwickelte sich das intermodale Ambrogio-Verkehrssystem", erläutert Verkaufsleiter Michael Klöpper (links): „Wir kaufen bei den Bahnen die Zugtraktion und die Trasse von Terminal zu Terminal, alles andere was an Waggons, an Wechselbehältern und Auftragsfrequenz anfällt wird von uns gestellt und organisiert."

Inzwischen ist die zweite Generation in dem Familienunternehmen engagiert. „Dadurch haben wir sehr schnelle und kurze Wege", nennt Wendland eine Stärke: Entscheidungen werden schnell getroffen und können am Markt sehr schnell durchgesetzt werden.

Aufwärts

„Natürlich bekommen auch wir die wirtschaftliche Entwicklung mit", berichtet Ambrogio-Niederlassungsleiter Siegfried Wendland. Im vergangenen Jahr ging den Neussern im zweistelligen Bereich Volumen verloren. „Wir haben dann aber im vierten Quartal festgestellt, dass die Geschäftslage in manchen Bereichen relativ besser geworden ist und der Export wieder besser liegt als im Jahr 2008. Wobei klar zu sagen ist, dass der Import noch eine gewisse Aufholphase vor sich hat." Insgesamt freut sich die Neusser Mannschaft, 2009 mit einer schwarzen Zahl zu beenden.

Qualität

Auch die Mitarbeiter der Neusser Niederlassung legen eine hohen Wert auf die Qualität ihrer Arbeit. Unter anderem wird dies durch ein genaues Zug- und Qualitätsmanagement sicher gestellt. Die Verpflichtung zur Qualität spielt sich aber nicht zuletzt auch in einer ständigen Ausbildung und Übernahme von Nachwuchskräften (für die sie auch von der IHK ausgezeichnet wurden) sowie der ständigen Weiterbildung der Mannschaft wider.

Leistungsstark

Ambrogio setzt zur Zeit 1500 eigene Wechselbehälter in ganz Europa ein, die mit rund 750 Privatwaggons bewegt werden. Wöchentlich gehen circa 60 Ganzzüge auf die Reise. Neben den sechs Terminals des Unternehmens ist Ambrogio an der Neusser Terminalbetreibergesellschaft beteiligt.

Foto: Wikimedia Commons/Axel Mauruszat

Bedeutung als Grenzfluss, wichtige Verkehrsader und Urlaubsgebiet

Schon Römer und Kelten schätzten die Weine, aber auch die Vorteile der Wasserstraße

Mosel – Kulturdenkmäler und Natur begeistern noch heute Urlauber wie einst

Grenzfluss und Bindeglied innerhalb einer europäischen Großregion – das ist die Mosel, wie es die Moselkommission auf ihrer Internetseite so treffend formuliert.

Die Mosel tritt ihre 520 Kilometer lange Reise zum Rhein in den französischen Vogesen am Col de Bussang an, 735 Meter über dem Meeresspiegel. Sie fließt vorwiegend nordwärts in einem großen flachen, nach Osten hin offenen Bogen durch Lothringen an Epinal, Toul und Metz vorbei, bevor sie nach einer Fließstrecke von 278 Kilometern Apach, den letzten kleinen Ort auf französischem Boden erreicht. Am „Dreiländereck", dort, wo Frankreich, Luxemburg und Deutschland zusammentreffen, wird die Mosel dann zum Grenzfluss: Auf einer Strecke von 36 Kilometern ist sie gemeinschaftliches Hoheitsgebiet (Kondominium) des Großherzogtums Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland. Ab der Sauermündung unterhalb der luxemburgischen Ortschaft Wasserbillig windet sie sich 206 Kilometer auf deutschem Staatsgebiet bis hinunter nach Koblenz, wo sie in einer mittleren Höhe von 60 Metern über dem Meeresspiegel in den Rhein mündet. Nur selten, unter anderem im Trierer Becken, weitet sich das Moseltal auf. Die ungünstigste Kurve für die Schifffahrt stellt der Bremmer Bogen bei Mosel-Kilometer 75,4 dar mit nur 350 Metern Radius.

Ihr Einzugsgebiet, das überwiegend in den Vogesen, den Ardennen, dem Hunsrück und der Eifel liegt, umfasst rund 28.000 Quadratkilometer. Meurthe, Seille, Madon, Orne, Sauer und Saar bilden die Hauptzuflüsse der Mosel.

Die Mosel blickt als Schifffahrtsweg auf eine wechselvolle Geschichte zurück, die bis in die Antike reicht und im vergangenen Jahrhundert zu einem Kristallisationspunkt in der Entwicklung der Europäischen Gemeinschaft wurde – von den schwierigen Anfängen der Nachkriegszeit bis zu dem heute selbstverständlichen, von Vertrauen und Partnerschaft gekennzeichneten freundschaftlichen Verhältnis zwischen den europäischen Nachbarn Deutschland, Frankreich und Luxemburg.

Heute gehört die Region rund um den Fluss zu den schönsten und beliebtesten Urlaubsgebieten der Bundesrepublik. Sie bietet unzählige Sehenswürdigkeiten, uralte Kulturdenkmäler, einzigartige Natur und vor allem herzliche Gastgeber, die sich mit besonderer Freundlichkeit um ihre Besucher kümmern.

Ausbau verband die alten Feinde

Feierlicher Festakt markierte die Eröffnung der Moselstrecke am 26. Mai 1964.

Die Entwicklung der Moselschifffahrt beginnt wie die auf anderen deutschen Flüssen bereits in der Römerzeit. Für die Transporte zum Rhein oder moselaufwärts zu den dortigen Städten und Lagern setzten die Truppen stabile Holzschiffe mit 40 Zentimeter Tiefgang und zwischen fünf bis sechs Tonnen Tragkraft ein, wie auf der sehr informativen Internetseite des Wasser- und Schifffahrtsamts Trier nachzulesen ist.

Im Mittelalter diente die Mosel als Transport- und Reiseweg zum Mittelrhein und nach Lothringen. 1252 wurde die Trierer Schifferzunft gegründet. Im 14. und 15. Jahrhundert fuhren Marktschiffe planmäßig zum Rhein. 1816 erfolgte dann die erste Fahrt des unter britischer Flagge fahrenden Dampfschiffs „Prinz von Oranien" auf dem Rhein bis Köln. Im Jahr 1839 befuhr das erste Dampfschiff, die „Ville de Metz", die Mosel. Der erste eiserne Schleppkahn wurde 1841 gebaut.

Foto: Wikimedia Commons/Holger Weinandt

Am „Deutschen Eck" fließt die Mosel in den Rhein rein.

1865 erfolge die Einführung der Ketten- und Seilschifffahrt, die sogenannte Tauerei, auf verschiedenen Wasserstraßen, wie zum Beispiel Rhein, Neckar und Elbe. Die schiffsbautechnische Entwicklung führte zum Bau von eisernen Schleppkähnen, Schrauben- und Radschleppdampfern. Mit Dieselmotoren angetriebene Schleppboote lösten diese ab 1929 ab.

Nach 1945 begann die Umstellung auf neue, selbstfahrende Motorschiffe. Auf der Mosel fand bereits 1936 eine erste Versuchsfahrt mit dem Motorgüterschiff „Main 102" statt. Etwa im Jahr 1957 setzte die bis heute modernste Betriebsform der Binnenschifffahrt – die Schubschifffahrt ein.

Da auch die Mosel nicht an nationalen Grenzen oder vor politischen Machtverhältnissen haltmacht, geriet ihre Nutzung immer wieder in den Brennpunkt politischer und wirtschaftlicher Interessen. Als am 26. Mai 1964 mit einem Staatsakt in Anwesenheit der Staatsoberhäupter der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und des Großherzogtums Luxemburg die Mosel für den Verkehr mit 1500-Tonnen-Schiffen und Schubverbänden mit einer Tragfähigkeit bis 3.500 Tonnen freigegeben wurde, vollendete der Ausbau des Flusses ein internationales Gemeinschaftswerk: Somit ist die Mosel heute auch ein Zeugnis für ein neues politisches, wirtschaftliches und kulturelles Denken in der Mitte Europas.

Zwei Ämter kümmern sich um den Fluss

Wasserstraße überwindet auf 392 Kilometern Strecke eine Höhe von 161 Metern – an den Staustufen wird umweltfreundlich Energie gewonnen – zahlreiche Angebote für Sport, Freizeit und Erholung – wichtige Häfen

Nach der Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen wird die Mosel in die Wasserstraßenklasse Vb als Wasserstraße von internationaler Bedeutung eingestuft und in vier unterschiedliche Bereiche eingeteilt. Die deutsche Strecke von Koblenz bis zur Sauermündung mit 71 Metern Fallhöhe, zehn Staustufen und einer Länge von 206 Kilometern.

Foto: Wikimedia Commons

Die Mosel ist nicht nur romantisch, an den Staustufen wird auch Strom gewonnen.

Verschiedene Bereiche

Die deutsch-luxemburgische Strecke von der Sauermündung bis Apach mit zehn Metern Fallhöhe, zwei Staustufen und einer Länge von 36 Kilometern. Auf der internationalen Ausbaustrecke in Frankreich von Apach bis Thionville befinden sich auf einer Länge von 28 Kilometern zwei Staustufen, hier beträgt die Fallhöhe 8,4 Meter. Die französische Ausbaustrecke von Thionville bis Neuves-Maison hat sogar 71,6 Meter Fallhöhe bei einer Länge von 122 Kilometern, die mit 14 Staustufen überwunden werden.

Unterhalt und Ausbau

Als internationale Wasserstraße legt die Mosel somit einen Weg von 392 Kilometern zurück, überwindet 161 Meter Fallhöhe und hat 28 Staustufen.

Für die Wasserstraße zeichnet von Kilometer 115,6 bei Kinheim bis Kilometer 242,2 bei Apach das Wasser- und Schifffahrtsamt Trier verantwortlich. Von Kinheim bis zur Mündung in den Rhein sind die Frauen und Männer des Wasser- und Schifffahrtsamtes Koblenz zuständig.

In den Zuständigkeitsgebieten gehören unter anderem der Bau und die Unterhaltung der wasserbaulichen Anlagen, der Ufer und des Gewässerbetts zum täglichen Arbeitsablauf der Mitarbeiter.

Die wichtigsten Moselhäfen befinden sich in Frouard/Nancy, Metz, Mondelange/Richemont, Thionville/Illange, Mertert und Trier. Bundeseigene Schutzhäfen befinden sich in Senheim, Traben und Bernkastel. Nicht die einzige wirtschaftliche Bedeutung der Mosel: An den Staustufen wird das vorhandene Gefälle zur Energiegewinnung genutzt. Im Zuge der Schiffbarmachung der Mosel entstanden zwischen Koblenz und Trier zehn und in der deutsch-luxemburgischen Grenzstrecke zwei Wasserkraftwerke, die seitdem umweltfreundlich Strom erzeugen.

Reizvolle Landschaft

In einer späteren Ausbauphase entstanden in Frankreich noch fünf weitere Kraftwerke. Allein auf deutschem Gebiet beträgt die mittlere Stromerzeugung 860 Millionen Kilowattstunden pro Jahr.

Die Schiffbarmachung der Mosel beeinträchtigte die einzigartige Schönheit einer der reizvollsten Flusslandschaften Europas nicht. Die günstige Entwicklung in den vergangenen Jahrzehnten zeigt, dass durch den umweltschonenden und landschaftsgerechten Ausbau des Flusses weiter sehr wichtige Impulse für Fremdenverkehr, Freizeit und Erholung ausgehen.

Neben Schifffahrt und Energiegewinnung bietet die Mosel den Besuchern heute vielfältige Möglichkeiten für Sport, Freizeit und Erholung.

Interessen wahren

Die Moselkommission ist eine öffentliche zwischenstaatliche Einrichtung mit Sitz in Trier.

Der Vertrag von 1956 zwischen Frankreich, Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland über die Schiffbarmachung der Mosel (Moselvertrag) bildet die Rechtsgrundlage der Moselkommission, der Vertreter eines jeden der drei Uferstaaten angehören. Allgemeine Aufgabe der Mitglieder ist es, die Interessen der Schifffahrt auf der Mosel zu fördern und darüber zu wachen, dass deren Ertragslage sich auf einem möglichst hohen Stand hält. Die Kommission tritt jährlich zweimal zusammen.

Foto: Wikimedia Commons/Schreibkraft

Schon seit Zeiten der Römer ist das Gebiet der Mosel untrennbar mit Wein und Weinanbau verbunden. Die Mosel-Umgebung ist Deutschlands älteste Weinregion und eines der klassischen europäischen Weinanbaugebiete. Die steilen Hänge der Flusstäler sind dicht mit Reben bepflanzt, die Steillagen prägen das Gebiet wie kaum eine andere Weinlandschaft der Welt.

5000 Weinbaubetriebe in 125 Winzerorten bewirtschaften heute circa 60 Millionen Rebstöcke auf rund 9000 Hektar Weinbergsfläche entlang der 243 Kilometer langen deutschen Mosel zwischen Perl an der französischen Grenze und Koblenz, an der Saar zwischen Serrig und Konz sowie an der Ruwer zwischen Riveris und dem Trierer Stadtteil Ruwer.

Die wichtigste Rebsorte stellt der Riesling dar, der als beste Weißweinsorte der Welt gilt, und auf den Schieferböden der Steillagen hervorragende Wachstumsbedingungen findet. Die Winzer an Mosel, Saar und Ruwer sind weltweit für ihre feinfruchtigen, eleganten und mineralischen Rieslingweine bekannt. Eine weitere regionale Spezialität ist die Rebsorte Elbling.

Regierung setzt Förderung fort

BDB lud zum ersten Parlamentarischen Abend in die NRW-Landesvertretung Berlin.

Das Bundesverkehrsministerium wird den eingeschlagenen Weg der konsequenten Förderung der Binnenschifffahrt in der neuen Legislaturperiode weiter fortsetzen. Das berichtete der für die Schifffahrt zuständige Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann (CDU) anlässlich des Parlamentarischen Abends des Bundesverbands der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) in der Landesvertretung NRW in Berlin. Als Replik auf den Titel des Abends „Quo vadis Binnenschifffahrt? Die Schifffahrtspolitik in der 17. Legislaturperiode" versicherte Ferlemann den 200 Gästen, darunter auch zahlreiche Abgeordnete, dass die Bundesregierung die Programme zur Modernisierung der Flotte und zur Förderung abgasärmerer Motoren verlängern und die steuerlichen Investitionserleichterungen des Paragrafen 6b EStG weiter aufrecht erhalten werde. Der Parlamentarische Staatssekretär betonte zudem, dass die deutsche Wirtschaft eine leistungsfähige Binnenschifffahrt brauche. „Wir verstehen uns als Dienstleister für die Wirtschaft. Die Binnenschifffahrt hat bei mir im Haus immer ein offenes Ohr", versprach Ferlemann.

Investitionen realisieren

„Das Exportland Deutschland ist von einer leistungsfähigen Infrastruktur abhängig, deshalb wird die neue Bundesregierung die notwendigen Investitionen in die Wasserstraße bedarfsgerecht priorisieren."

Der BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers zeigte sich über die Zusagen des Staatssekretärs erfreut und plädierte vor dem Hintergrund der bestehenden Wirtschaftskrise dafür, sich an dem erfolgreichen niederländischen Modell der Staatsbürgschaften zu orientieren und dem Mittelstand mit geringem administrativen Aufwand bei der Überbrückung von Liquiditätsengpässen beizustehen.

Schwierige Zeiten

Jaegers: „Ich werde nicht die politisch Verantwortlichen auffordern, unsere Probleme im Gewerbe zu lösen. Jedoch: Diejenigen, die kaufmännisch umsichtig handelnd das getan haben, was die Politik in den letzten Jahren vom Gewerbe gefordert hat – nämlich in Modernisierung und Erneuerung der deutschen Flotte zu investieren –, sind nun auf adäquate Unterstützung von Regierung und Banken in diesen schwierigen Zeiten angewiesen", erklärte der BDB-Präsident.

Maßnahmen in Einklang bringen

Diese Forderung seines Verbands legte er auch im Rahmen des jährlichen Pressegesprächs des BDB, das im Vorfeld der Veranstaltung stattfand, eingehend dar.

In Bezug auf die Infrastruktur stellte Dr. Jaegers klar, dass bei Ausbaumaßnahmen an Flüssen und Kanälen Ökonomie und Ökologie in Einklang gebracht werden müssen.

In der anschließenden Diskussionsrunde an der auch Rainer Schäfer, Präsident des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen e.V., und Leo Gronwald von der ThyssenKrupp Steel Europe AG teilnahmen, waren sich die verkehrspolitischen Sprecher der FDP, Patrick Döring, der SPD, Uwe Beckmeyer, und der Staatssekretär Ferlemann darin einig, dass die erfolgreiche Arbeit der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt auch zukünftig fortgesetzt werden muss.

Schifffahrt schützt Klima

Europäische Verbände wollen Emissionen weiter senken.

Aus Anlass der Kopenhagener Verhandlungen über eine deutliche Reduzierung des CO_2-Ausstoßes und eine deutliche Verringerung des Klimawandels wiesen die drei europäischen Binnenschifffahrtsverbände Inland Navigation Europe (INE), Europäische Binnenschifffahrts Union (ebu) sowie Europäische Schifferorganisation (ESO) darauf hin, dass die Binnenschifffahrt bereit und in der Lage sei, einen nachhaltigen Beitrag zur Erreichung der ehrgeizigen Ziele zu leisten.

Untersuchungen hätten auch auf europäischer Ebene bewiesen, dass die Binnenschifffahrt der umweltfreundlichste Verkehrsträger sei. So betrage der CO_2-Ausstoß eines Lkw pro Tonnen-Kilometer das Dreieinhalbfache eines Binnenschiffes. Zudem habe die Binnenschifffahrt ihren Treibstoffverbrauch (und damit auch die Emissionen) seit 1990 um 15 Prozent verringert.

Sauber, schnell und zuverlässig: die Binnenschifffahrt.

Fotos: Schrift-Steller

Die Binnenschifffahrt sei trotz dieser Zahlen auch aktuell weiter darum bemüht, einen noch größeren Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und so einen wichtigen und substanziellen Anteil daran zu übernehmen, die globale Erderwärmung zu vermindern. Die drei Verbände zeigten sich deshalb zuversichtlich, dass die anstehenden Herausforderungen erfolgreich geschafft werden könnten. Schon heute existierten Technologien und Technik, die der Binnenschifffahrt eine weitere Reduktion des CO_2-Ausstoßes möglich machten.

Ein entsprechender Wettbewerb in den Niederlanden habe dies dank entsprechender treibstoffsparender Ausrüstung eindrucksvoll gezeigt. Die Ergebnisse könnten nun auf die gesamte europäische Flotte übertragen werden, so die Verbände in ihrer Erklärung.

Spezielle Fluss-Informations-Systeme, von denen der Schiffsführer ständig und automatisch genaue Informationen über den Zustand der Wasserstraße erhält, ermöglichen es, dass das Fahrzeug stets die optimale Fahrgeschwindigkeit und Auslastung der Motoren wählt, um so möglichst Kraftstoff sparend das Ziel zu erreichen. Und das bedeute, dass weniger Schadstoffe entstünden. Diese Vorteile würden das Binnenschiff zudem zum Verkehrsträger der Wahl für die Unternehmen machen, die sich dem Umweltschutz und der Vermeidung des Klimawandels sowie einer nachhaltigen Handlungsweise verschrieben hätten.

Für Umwelt und Natur einstehen

Stiftung schafft finanzielle Basis für die ehrenamtliche Arbeit der zahlreichen Helfer.

Auch ehrenamtliche Arbeit kommt nicht ohne das nötige „Kleingeld" aus: Seien es Setzlinge für die Streuobstwiese, Werkzeug für die Arbeiten in der Aue oder Nistkästen für bedrohte Vögel. Deshalb rief der Naturschutzbund Krefeld / Viersen die „Stiftung Krefelder Natur- und Kulturlandschaften" ins Leben. Mit großem Erfolg: Am 17. Oktober 2008 konnte der fünfte Geburtstag gefeiert werden. Zwar gehört der Zusammenschluss damit noch zu den jungen Stiftungen, die mit geringen Finanzmitteln ausgestattet sind, konnte aber schon weit über 26.000 Euro in den Naturschutz investieren. Das Geld floss in verschiedene Maßnahmen des NABU. So wurde die Kopfweidenpflege des Pflegetrupps unterstützt. Das Anlegen von Blänken und temporären Gewässern zum Amphibienschutz wurde im Jahre 2005 als Schwerpunktthema gewählt und finanziell

begleitet. Im Jahre 2006 wurden verschiedene NABU-Flächen in Krefeld gepflegt. Die Stiftung zahlte hierfür 345 Arbeitsstunden, die beim Pflegetrupp anfielen. 2007 wurde die Anschaffung von Maschinen und Fahrzeugen zur Landschaftspflege mitfinanziert. Obstwiesenschutzprojekte und der Kauf einer kleinen Waldparzelle in Brüggen lagen 2008 an.

„Seit einigen Jahren ist es den Kommunen und dem Land Nordrhein-Westfalen wegen der finanziellen Grenzen, vielleicht aber auch wegen eines neuen Verständnisses von Zuständigkeiten nicht mehr möglich, unsere Natur und Landschaft mit entsprechenden Mitteln im notwendigen Maße zu schützen. Und die Politik tendiert leider oft dazu, vorrangig solche Belange zu unterstützen, die sich lautstark und medienwirksam artikulieren", bemängelt Bodo Meyer, einer der Initiatoren.

Die Menschen, so Meyer, würden zunehmend erkennen, dass der Staat den Einzelnen eben nicht von der Verantwortung für sich, andere und die Umwelt entbindet. „Deswegen haben wir die Stiftung ‚Krefelder Natur- und Kulturlandschaften' gegründet."

Bereits im Mittelalter wurden in Deutschland die ersten Stiftungen geschaffen. Anfang des 20. Jahrhunderts erlebte Deutschland eine Stiftungskultur in einer Mischung aus Bürgertum und Gemeinsinn, die nur noch von Amerika übertroffen wurde. Während der wirtschaftlichen Blüte der Bundesrepublik wurden private Stiftungen praktisch überflüssig.

Meyer: „Ziel unserer NABU-Stiftung ist es, die Landschaftspflegeaufgaben im Bereich Krefeld und im Kreis Viersen finanzierbar zu machen und weitere Bereiche unserer niederrheinischen Landschaft zu kaufen und damit endgültig für uns und künftige Generationen in angemessener Weise unter Schutz zu stellen." Durch das Wachstum des Grundkapitals der Stiftung, werden die Fördermittel, die dem Naturschutz zukommen von Jahr zu Jahr automatisch höher. „Unsere Vision ist es, die Landschaftspflegemaßnahmen und die Käufe von naturschutzrelevanten Flächen einmal gänzlich durch die Stiftung zu finanzieren. Dadurch wird der lokale Naturschutz unabhängiger und durchsetzungsfähiger gegenüber der Politik", erklärt Bodo Meyer.

Informationen zur Stiftung erhalten Interessenten bei Bodo Meyer, Friedensstraße 265, 47829 Krefeld.

Spendenkonto der NABU-Stiftung: Volksbank Krefeld eG, BLZ 320 60 362, Kontonummer 20 20 20 20 01.

Verhasst und vielfach sogar gejagt

Der Kormoran wurde von Naturschützern zum „Vogel des Jahres 2010" ernannt.

Der NABU und der Landesbund für Vogelschutz in Bayern wählten den Kormoran zum „Vogel des Jahres 2010". Die beiden Verbände wollen sich mit der sicherlich nicht unumstrittenen Entscheidung offensiv für den Schutz des Kormorans einsetzen, der nach seiner Rückkehr an deutsche Seen, Flüsse und Küsten wieder zu Tausenden geschossen und vertrieben wird.

„Unter dem Vorwand eines ‚Kormoran-Managements' haben nahezu alle Bundesländer spezielle Kormoran-Verordnungen erlassen, die den bestehenden Schutz der Vögel untergraben", erklärte NABU-Vizepräsident Helmut Opitz.

Jahrzehntelang war der Kormoran (Phalacrocorax carbo) aus Deutschland so gut wie verschwunden – das Ergebnis

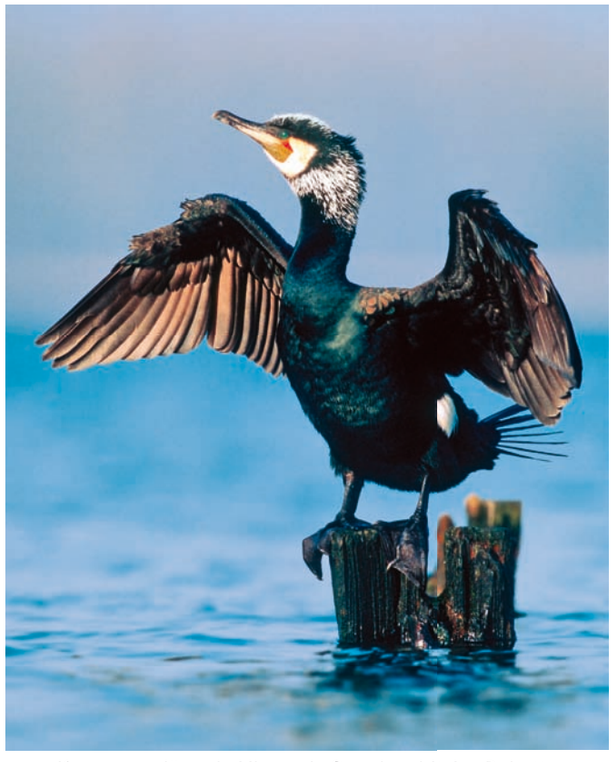


Foto: NABU

Kormorane lösen bei ihrem Auftauchen hitzige Debatten aus.

intensiver Verfolgung durch Fischer und Angler. Erst nach konsequentem Schutz durch die EG-Vogelschutzrichtlinie (1979) leben in Deutschland heute wieder rund 24.000 Brutpaare, davon mehr als die Hälfte in großen Kolonien nahe der Küste. Ihre Zahl stabilisierte sich in den letzten Jahren. „Die Rückkehr des Kormorans ist ein Erfolg für den Vogelschutz, auf den wir stolz sein können", betonte der LBV-Vorsitzende Ludwig Sothmann.

Berufsfischer und Angler versuchten jedoch, die Vertreter von Politik und Behörden von angeblich massiven wirtschaftlichen Schäden und der Bedrohung einzelner Fischarten durch den Vogel zu überzeugen. „Doch Kormorane vernichten keine natürlichen Fischbestände und gefährden langfristig auch keine Fischarten. Vielmehr kommt es darauf an, sich für die ökologische Verbesserung unserer Gewässer einzusetzen – damit alle Fische und Wasservögel Raum zum Leben haben", so Sothmann. Aus Sicht von NABU und LBV sollten fischfressende Vogelarten wie der Kormoran als natürlicher Bestandteil unserer Gewässerökosysteme akzeptiert werden.

Die 80 bis 100 Zentimeter großen und zwischen zwei bis drei Kilo schweren Vögel fangen bevorzugt Fische, die sie ohne großen Aufwand erbeuten können – sie sind Nahrungsopportunisten. Darum stehen vor allem häufige und wirtschaftlich unbedeutende „Weißfische" wie Rotaugen, Brachsen und andere Kleinfische auf ihrem Speiseplan, die besonders in nährstoffreichen Gewässern in großen Mengen vorkommen. „Edelfische" wie Felchen oder Äschen machen wissenschaftlichen Untersuchungen zufolge nur geringe Anteile ihrer Nahrung aus.

Die Straßen quellen über

Kammern warnen vor einer drastischen Zunahme der Verkehre.

Was passiert mit dem Güterverkehr im Rheinland, wenn bei der Infrastruktur nichts passiert? Antworten hierauf gibt die Verkehrsprognose der „IHK-Initiative-Rheinland". Die in der Initiative zusammengeschlossenen Industrie- und Handelskammern Aachen, Bonn / Rhein-Sieg, Düsseldorf, Köln, Mittlerer Niederrhein und Niederrhein präsentierten erstmals Prognosewerte zum Güterverkehrsaufkommen im Rheinland bis 2025.

Bewegungen nehmen zu

Ergebnis der Untersuchung: Bis 2025 wird der Güterverkehr im Rheinland jahresdurchschnittlich um 2,4 Prozent wachsen und damit stärker als die Wirtschaft (plus 1,7 Prozent). Das Güterverkehrsaufkommen wird insgesamt um gut zwei Drittel zunehmen. Die Straße wird hierbei die Hauptlast tragen. Im Rheinland wird der Zuwachs im Straßengüterverkehr (+93 Prozent) deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt (+79 Prozent) liegen. Wachstumstreiber auf der Straße ist der Transitverkehr, der sogar um 129 Prozent steigen wird.

Das hat Folgen: 2025 werden fast zwei Drittel aller Lkw im Transit durch das Rheinland rollen. Auch für den Schienengüterverkehr (+56 Prozent) und die Binnenschifffahrt (+30 Prozent) werden deutliche Steigerungen prognostiziert.

Das Rheinland ist aber nicht nur Transitland, sondern auch der wirtschaftliche Schwerpunkt Nordrhein-Westfalens. Auf einem Drittel der Landesfläche werden hier über 40 Prozent des Originäraufkommens (Ziel- oder Quellverkehre) generiert, denn knapp 50 Prozent der nordrhein-westfälischen Unternehmen sind an der Rheinschiene ansässig. „Die Prognosewerte unterstreichen, dass der bedarfsgerechte Ausbau aller Verkehrsträger notwendig ist. Die Straße allein wird das zukünftige Güterverkehrswachstum nicht bewältigen können", erklärt Projektleiter Kurt Schmitz-Temming von der IHK Bonn / Rhein-Sieg.

Ausgaben verstetigen

Die staatlichen Ausgaben für den Erhalt und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur müssen deshalb auf einem hohen Niveau verstetigt werden. Dazu Lutz Lienenkämper, NRW-Verkehrsminister: „Das Rheinland ist ein Mobilitätsland mit attraktiven internationalen Verkehrsachsen, die eine hohe Verkehrslast zu tragen haben. Wer der Mobilität schadet, schadet der Wirtschaft und der Urbanität.

Aus Stau droht Stillstand zu werden, befürchten die Kammern.

Wir wollen, dass das Rheinland in Zukunft mobil und als Standort in einer sich schnell wandelnden Welt wettbewerbsfähig bleibt."

Weiter erklärte der Minister: „Die Umsetzung dringlicher Verkehrsprojekte muss durch ein kombiniertes Finanz- und Projektmanagement verkürzt werden. Es darf nicht vorkommen, dass das Land bei Konjunktur- und Umschichtungsmitteln kein baureifes Projekt benennen kann und vorhandene Gelder an Nordrhein-Westfalen vorbeifließen. Deshalb wollen wir ausdrücklich einen angemessenen Planungsvorrat schaffen. Wir brauchen – wie in der Wirtschaft üblich – eine dynamische Projekt- und Ressourcensteuerung für die Infrastruktur.

Das Verkehrsleitbild der Rheinland-Initiative greift den Faden für die Entwicklung der Zukunft auf. Die Forderungen sind nicht aus der Luft gegriffen, sondern entsprechen weitgehend den Verkehrskonzepten und den Plänen von Bund und Land."

Wirtschaft fordert mehr Raum

Expertenkonzept zum geplanten Landesentwicklungsplan nennt auch die Häfen.

Über ein Jahr lang setzten sich die Fachleute der Vereinigung Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen und des Westdeutschen Handwerkskammertags mit dem geplanten Landesentwicklungsplan (LEP 2025) auseinander und fassten die lesenswerten Ergebnisse in einer mehr als 154 Seiten starken Broschüre zusammen. Besondere Aufmerksamkeit genossen dabei auch die Binnenhäfen. Entsprechend lautete eine Kernthese der gemeinsamen Stellungnahme: „Die Funktion, der dringend notwendige Ausbau und damit die Entwicklungsperspektiven landesbedeutsamer Binnenhäfen und Logistikstandorte sollen über das neue Flächeninstrument Hafenvorranggebiete gesichert werden und hafenaffine Nutzungen vor gewerbefremden Entwicklungen stellen". Erwähnung finden die Binnenhäfen auch bei den erarbeiteten „Positionen zu Industrie und Gewerbe in Nordrhein-Westfalen": Unter Punkt 17 „Binnenhäfen und Logistikstandorte" heißt es:

Experten: Neubauten dürfen nicht die Hafenwirtschaft gefährden.

„In diesem Zusammenhang wünscht sich die nordrhein-westfälische Wirtschaft auch die Zustimmung der Landesregierung zur Sicherung der Ausbaufähigkeit von landesbedeutsamen Binnenhafen- und Logistikstandorten. Sie wünscht sich eine Gleichstellung der Binnenhafenstandorte mit Flughafenstandorten und – analog zu Siedlungsbeschränkungsbereichen für Flughäfen – Siedlungsbeschränkungsbereiche für Binnenhäfen mittels einer entsprechenden Zielformulierung im LEP 2025."

Substanzielle Positionen zu Verkehr und Logistik ergänzen die beiden Kernforderungen. Denn Nordrhein-Westfalen sei das Haupttransitland Deutschlands. „Das Land ist die Hinterlanddrehscheibe für die Seehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ZARA-Häfen)." Vor diesem Hintergrund der genannten Entwicklungen müssten bestehende und neue Trassen für das Jahr 2025 gesichert und weiter ausgebaut werden.

Ziel des gemeinsam erstellten Werks ist es, aus Sicht der Wirtschaft die Basis für eine weitere Entwicklung in NRW in den nächsten 15 Jahren darzustellen. Der Fachbeitrag soll nach Meinung der Autoren Eingang in die Diskussion um den neuen Landesentwicklungsplan 2025 finden und damit wichtige landesplanerische Weichen stellen. Neben einer gründlichen Bestandsaufnahme (sowohl landesweit als auch in den einzelnen Wirtschaftsregionen) durch Professor Dr. Franz-Josef Bade von der TU Dortmund, enthält das Werk elf Kernthesen zum Landesentwicklungsplan 2025.

Darüber hinaus liefert es Positionspapiere zu den Themen Gewerbe und Industrie, Verkehr und Logistik, Energieversorgung sowie Freiraum und Rohstoffsicherung. Ergänzend finden sich Beschreibungen für alle Wirtschaftsregionen in NRW sowie jeweils fünf Kernforderungen aus Sicht der Kammern.

Hummeln heizen in Neuss Tankcontainer

Das weltweit erste CO_2-neutrale Heiz-Terminal für Tankcontainer hat im Neusser Hafen erfolgreich seinen Dienst aufgenommen.

Im Hafen beheizt jetzt ein neues umweltschonendes Verfahren die Container. Die HummelEnergie Systeme GmbH liefert die notwendige Wärmeenergie aus nachwachsenden Rohstoffen und Kraft-Wärme-Kopplung (KWK). Tankcontainer sind für den globalen Austausch von flüssigen Gütern aller Art unverzichtbar. Zum Teil müssen die transportierten Stoffe am Bestimmungsort auf bestimmte Temperaturen aufgeheizt werden, um aus ihren Containern abgepumpt und weiterverarbeitet werden zu können. Das gilt besonders für Stoffe der Petrochemie, für Öle und Fette für Kosmetika, Medizin und die Nahrungsmittelindustrie. Üblicherweise entsteht die notwendige Wärme durch Verbrennung von Heizöl, Schweröl oder Erdgas. Die daraus resultierende Belastung der Umwelt durch das Treibhausgas Kohlendioxid (CO_2) zwingt in Zeiten des Klimawandels, nach intelligenteren Lösungen zu suchen. Die im Neusser Hafen ansässige HummelEnergie Systeme GmbH erregte bereits im vergangenen Jahr Aufmerksamkeit, als sie auf ihrem Betriebsgelände die weltweit ersten grundlastfähigen Blockheizkraftwerke nach dem Prinzip der Kraft-Wärme-Kopplung in Betrieb nahm. Die Energieerzeugung erfolgt ausschließlich aus nachwachsenden Rohstoffen und ist daher CO_2-neutral. „Weiße Energie" nennt sich das Endprodukt, weil durch viele technische Neuerungen die Verbrennung so sauber ist, dass praktisch keine Schadstoffe mehr entweichen.

Ventil auf für die umweltfreundliche Wärme der Hummeln.

Die insgesamt 30 Aggregate, genannt „Hummeln", speisen zwölf Megawatt elektrische Energie ins öffentliche Stromnetz und ebenso viel thermische Energie in ein 900 Meter langes Nahwärmenetz mit unterschiedlichen Entnahmepunkten ein. Einen Teil der Wärmeenergie nutzt jetzt die benachbarte Unternehmensgruppe Gauder, um Container vor dem Weitertransport zu den Abnehmern im Großraum Düsseldorf aufzuheizen.

Das neuartige Konzept entstand in Kooperation mit dem niederländischen Logistikunternehmen Cargo Control B.V. aus Ridderkerk. Nach der inzwischen erfolgreich abgeschlossenen Testphase wird die Gauder Gruppe bis zu 1500 Container pro Jahr mit dieser neuen Methode aufheizen.

Die positiven Auswirkungen für die Umwelt sind enorm. Würde diese Anzahl an Containern nach herkömmlicher Art beheizt, hätte das einen Ausstoß von rund 13.000 Tonnen CO_2 zur Folge. Durch den Einsatz nachwachsender Rohstoffe entfällt diese Belastung zu fast 100 Prozent. Zusammen mit dieser Wärme wird aber – sozusagen als Abfallprodukt – elektrischer Strom gewonnen und ins Netz eingespeist. Strom, der deshalb in einem konventionellen Kraftwerk nicht erzeugt werden muss. Das bringt ungefähr noch einmal die gleiche Ersparnis an CO_2. Im Zuge der globalen Erwärmung und Aufrufen zur Einsparung von CO_2 setzen immer mehr Firmen auf umweltschonende Technologien. Zu den ersten Kunden gehört unter anderem auch die Cognis GmbH aus Düsseldorf.

190.000 Tonnen Kies verklappt

Sohle des Rheins wird vor Neuss und Düsseldorf ausgeglichen, um Erosion zu stoppen.

Eine ganz große und ungewöhnliche Baumaßnahme auf einer der wichtigsten und meist befahrenen Verkehrsverbindungen Europas zwischen Neuss und Krefeld für dieses Jahr wird derzeit geplant. Autofahrer brauchen jetzt jedoch nicht die Luft anzuhalten: Betroffen ist der Rhein. Auf vier Teilstrecken wollen die Experten des Wasser- und Schifffahrtsamts Duisburg-Rhein dem Fluss Geschiebe zugeben. Nicht nur eine wasserbautechnisch höchst anspruchsvolle Aufgabe, sondern mit einem geschätzten Kostenrahmen von rund acht Millionen Euro auch eine finanziell bedeutende Maßnahme.

„Grundsätzlich stehen wir vor der Situation, dass der Niederrhein mehr Geschiebe abtransportiert als von oben nachkommt. Hierdurch sinkt die Sohle des Rheins um durchschnittlich zwei Zentimeter pro Jahr. Das ist ein ganz natürlicher Vorgang", erläutert Sebastian Messing. Er ist der zuständige Leiter des Sachbereichs 4 der Wasser- und Schifffahrtsämter Köln und Duisburg-Rhein. Die beiden Ämter teilen sich die Zuständigkeit für die NRW-Rheinstrecke. Zwei Zentimeter im Durchschnitt pro Jahr klingen zunächst nach einer Kleinigkeit, die sich aber in 100 Jahren bereits auf eine Höhe von zwei Metern addiert. Dadurch würden nicht nur die Hafeneinfahrten und Flussmündungen auf unerreichbare Plateaus gehoben.

Klappschuten bringen den Kies genau an die gewünschte Stelle.

Ebenso schwerwiegend würde sich die mit der Sohlabsenkung verbundene Grundwasserabsenkung auswirken. Denn nicht erst seit der Wasserrahmenrichtlinie der EU denkt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nicht nur in den engen Grenzen „ihrer" Wasserstraßen, sondern beobachtet deren gesamtes Einzugsgebiet. „Und der Rhein beeinflusst maßgeblich das Grundwasserregime der gesamten Region."

Ein probates Mittel der Wasserbauer gegen die Erosion ist die Umlagerung: An Stellen, wo sich Material zum Beispiel in Kiesbänken oder an Ufern ablagert, wird es entfernt und an anderer, zu tiefer Stelle in möglichst naher Umgebung wieder hinzu gegeben.

„Zwischen Neuss beziehungsweise Düsseldorf-Hamm und Krefeld wollen wir nun in den nächsten zwei Jahren zusätzlich rund 190.000 Tonnen natürliches Geschiebe in Form von Kies oder gebrochenem Steinbruchmaterial zu geben", kündigt Messing an.

Das Material wird dann entweder in die Neusser oder Krefelder Häfen geliefert, dort in Klappschuten umgeladen, deren Mannschaften die Fracht dann lagegenau an den angepeilten Stellen im Fluss abladen.

Eine höchst anspruchsvolle und manchmal auch gefährliche Arbeit: Wind und Wetter zerren an den Schuten, gerade an den Buhnenköpfen herrschen manchmal sehr anspruchsvolle Strömungsverhältnisse und zudem arbeiten die Männer auf einer der verkehrsreichsten Wasserstraßen Europas.

Branchen leiden unterschiedlich unter Krise

Neusser Geschäftsführer Günter Haberland rechnet für die Stahllogistik nicht mit einer schnellen Erholung.

Eine gemischte Bilanz für 2009 muss Günter Haberland, Geschäftsführer des Neusser Unternehmens M. Zietzschmann GmbH & Co. KG ziehen. „In unserem konsumnahen Bereich mit dem Zellstoffumschlag für die Papierindustrie liegen wir auf dem Niveau der Vorjahre. Bei den Düngemitteln war eine leichte Abschwächung festzustellen, die im Wesentlichen darauf zurückzuführen ist, dass die Landwirte wegen der gesunkenen Getreidepreise auch an den Düngemitteln sparen mussten." Schwer erwischt hat es dagegen den Stahlsektor, der rund 50 Prozent des Geschäftes ausmacht.

Eine Lösung: Zu Beginn des vergangenen Jahres und dann noch einmal im Frühjahr lösten die Mitarbeiter die Läger in den Seehäfen auf und transportierten die Brammen, Bleche und Stäbe nach Neuss. Für den Kunden des alteingesessenen Logistikers rechnete sich diese Maßnahme trotz des Transports, da die Lagerflächen im Binnenhafen deutlich weniger kosten als an der Küste. In diesem Zusammenhang ärgert es Haberland, dass noch bei der NRW-Hafenkonferenz im vergangenen Jahr unisono die Verlagerung von Dienstleistungen von der Küste in die Binnenhäfen gefordert wurde. „Ich habe damals schon gezweifelt, ob in Zeiten zurückgehender Konjunktur nicht die Abgaben runter gesetzt und Freilagerzeiten erhöht werden würden. Genau dies passiert jetzt und diese Politik der Seehäfen ist nicht nachhaltig. Schließlich können die Binnenhafenlogistiker keine Kapazitäten nur für den Fall vorhalten, dass die in den Seehäfen nicht ausreichen."

Günter Haberland zieht für 2009 eine gemischte Bilanz.

Parallel stürzten sich die Mitarbeiter verstärkt in die Akquise, „inzwischen auch erfolgreich", bilanziert der Geschäftsführer. „Aber so etwas geht nie von jetzt auf gleich. Alle anderen Unternehmen verstärken auch ihre Bemühungen und natürlich hält jeder seine Kunden fest, die zudem ja auch weniger Aufkommen haben."

Große Erweiterungsinvestitionen schob Haberland zudem schweren Herzens auf – wie andere Firmen auch. Allerdings befürchtet der Fachmann, dass an der einen oder anderen Stelle im Falle des Aufschwungs wieder Kapazitäten fehlen.

Schließlich hat Haberland seit Mai auch Kurzarbeit angemeldet. „Wann das endet, ist zur Zeit nicht absehbar. Ich hatte im Sommer eigentlich aufgrund von Aussagen der Kunden den Eindruck, dass nach der Jahreswende der Fluss verstärkt wieder in Gang kommen würde. Aber das ist derzeit auf so niedrigem Niveau, dass die Mengen für die Binnenschifffahrt nicht reichen und auf den Lkw verlagert worden sind." Haberland geht deshalb davon aus, dass die wirtschaftliche Entwicklung nicht weiter abwärts zeigt, sondern sich leicht nach oben verändern wird, „allerdings ohne, dass sich etwas großartig ändert."

Zahlreiche interessante Aufgaben

Sascha Odermatt wechselt von den Neuss Düsseldorfer Häfen zum Rheinhafen Krefeld

Zum 1. Januar wechselte Sascha Odermatt von den Neuss-Düsseldorfer Häfen zum Rheinhafen Krefeld. Dort leitet der 36-jährige Rechtsassessor die im Zuge der Privatisierung und Neustrukturierung entstandene Abteilung Personal und Recht.

Die beiden Arbeitsbereiche Personal und Recht, die ihm aus seiner Zeit bei den Neuss-Düsseldorfer Häfen vertraut sind, sind für das Unternehmen strategisch sehr wichtig. „Das Personal ist das wichtigste Kapital, das ein Unternehmen hat", betont Odermatt. Besonders wichtig ist es ihm in diesem Zusammenhang, nicht nur das vorhandene Fachwissen und die Erfahrung zu halten, sondern auch eine fundierte Aus- und Weiterbildung zu sichern und so die Kompetenzen noch weiter auszubauen. Fragen, die für jedes Unternehmen von existenzieller Bedeutung sind.

Daniela Nowack, Francesco Crescenzo, Sascha Odermatt und Tetyana Lukyanova (von links).

Der zweite Aufgabenschwerpunkt umfasst alle rechtlich relevanten Sachverhalte und Problemstellungen, mit denen der Rheinhafen im Rahmen seiner wirtschaftlichen Betätigung konfrontiert wird. „Besonders wichtig ist es dabei, einen angemessenen Ausgleich zwischen den Interessen des eigenen Unternehmens und den Interessen der Kunden zu schaffen und bei aller ‚Juristerei' nie die wirtschaftlichen Interessen der Beteiligten aus dem Auge zu verlieren." Ein Kompromiss, der nicht einfach herzustellen ist und oft auch eine Risikoabwägung beinhaltet.

Ein besonderes Kernstück der Arbeit bilden Vertragsgestaltungen, die eine solide Grundlage darstellen müssen, auf der alle Beteiligten vertrauensvoll zusammenarbeiten können.

„Die beiden Bereiche Personal und Recht zu einer Abteilung zusammenzufassen, bot sich an, da hier jeweils ein starker juristischer Bezug besteht." Unterstützung erhält der Abteilungsleiter von Daniela Nowack als Sachbearbeiterin Personal, Tetyana Lukyanova als Sachbearbeiterin Recht sowie Francesco Crescenzo als Mitarbeiter für allgemeine Dienste. „Ein gutes Team und eine Mannschaft, die sich trotz ihrer erst kurzen Zugehörigkeit bereits mit dem Rheinhafen vertraut gemacht hat", erklärt Odermatt.

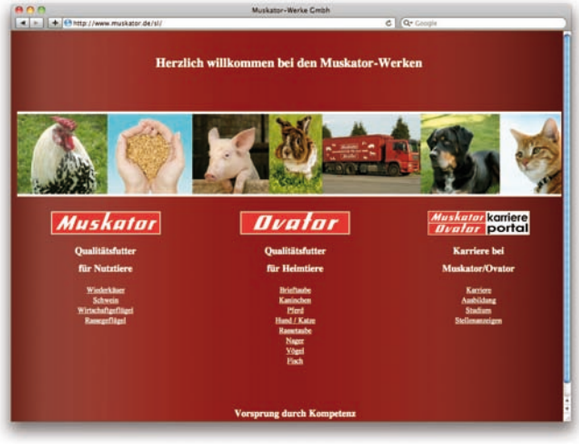
Die Mitarbeiter der neuen Abteilung freuen sich auf die Arbeit in Krefeld. „Die Komplexität, Anzahl und Vielfalt der anstehenden Projekte machen die Tätigkeit sehr interessant und es ist eine Herausforderung hier in Krefeld die Abteilungsleitung zu übernehmen und an der Umsetzung der strategisch wichtigen Projekte mitzuarbeiten", berichtet Odermatt. „Die Kollegen sind dabei sehr aufgeschlossen und freundlich und haben mir die Entscheidung, fest nach Krefeld zu wechseln, leicht gemacht."

Spannende und abwechslungsreiche Branche

Neue Internet-Präsenz von Muskator zeigt die Vielfalt der Futtermittelindustrie – freie Stellen und Berufsbilder

Was ist eigentlich ein Pressenführer und wie sieht seine Arbeit aus? Diese – und viele weitere Fragen – beantwortet die neue Internetseite des Futtermittelherstellers Muskator. Und da spielen die Mitarbeiter im Düsseldorfer Hafen natürlich eine wichtige Rolle.

Im Dezember vergangenen Jahres wurde die neue Internetpräsenz des Unternehmens „live" geschaltet. Seitdem präsentieren sich die beiden bekannten Marken „Muskator" und „Ovator" Seite an Seite. Für die Besucher die Möglichkeit, genau das richtige Angebot aus dem umfangreichen Material für sein Tier zu suchen – oder sich in der Muskator-Welt umzusehen, ohne gleich den Überblick zu verlieren. „So ist alles unter einem Dach und als Kunde kann ich mich sofort informieren, wie die ersten sehr erfreulichen Rückmeldungen gezeigt haben", berichtet Ingo Wolter, Leiter Marketing und Vertrieb Ovator Heimtiernahrung. Er und seine Mitarbeiterinnen sind zu Recht stolz auf die erfolgreiche Umsetzung der Internetseiten, die sie komplett entwickelt und immer wieder getestet haben.



Alle Informationen auf einen Blick und nur einen Klick entfernt.

Ganz neu ist dabei die dritte Spalte der Seite, das Karriere-Portal. „Hier stellen wir dar, was in der Futtermittelbranche und -industrie gemacht wird." Aufgeteilt in die Bereiche „Vertrieb", „Wissenschaft" sowie „Produktion und Technik" eröffnet sich somit der Blick.

Nach einem ersten Überblick werden dann die verschiedenen Berufe und die Menschen, die sie bei Muskator ausüben, vorgestellt – wie eben auch Pressenführer Norbert Richter.

Der erste Wurf soll jetzt kontinuierlich weiter fortgeführt und um weitere Aufgabenbereiche ergänzt werden. „Wir haben hier schließlich sehr viele verschiedene Berufe, die mit und bei uns arbeiten", erklärt Wolter. „Und das ist es ja auch, was wir darstellen wollen: wie spannend und abwechslungsreich die Branche ist."

Wer Lust bekommen hat, Teil des starken Teams von Muskator zu werden: Freie Stellen für Berufserfahrene, Schulabgänger und Studenten gibt es auch. „Denn natürlich möchten wir nicht nur für die Branche werben, sondern mit dem Portal auch qualifizierte und interessierte Mitarbeiter gewinnen", betont Wolter.

Eine gute Mischung aus engagierten Nachwuchskräften und erfahrenen „alten Hasen" sei erforderlich, um den Unternehmenserfolg nachhaltig auch für die Zukunft zu sichern. Wolter erläutert: „Denn es handelt sich hier um hoch komplizierte Berufe, die ein großes Wissen, viel Erfahrung und Teamwork erfordern, um die gewohnt hohe Qualität zu gewährleisten, die die Kunden von uns zu Recht erwarten."

Verkehre auf die Schiene verlagern

Projekt MAEKAS lädt Ende Februar zu einem Workshop bei der IHK Bochum ein.

Wie lassen sich Verkehrsverlagerungspotenziale identifizieren und dann auch zu geringeren Kosten realisieren? Und wie ist die Schiene am besten in Transportketten, in denen jeder Verkehrsträger seine optimale Wirkung zum Tragen bringt, einzubinden? Diesen und anderen Fragen geht seit einiger Zeit das Projekt MAEKAS nach.

Am 22. Februar laden die Beteiligten, darunter auch die Neusser Eisenbahn, nun alle Interessenten zu einem gemeinsamen Workshop in die Räume der IHK Mittleres Ruhrgebiet zu Bochum.

Rouven Beeck, stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Handel und Verkehr bei der IHK, wird die Gäste am Ostring 30-32 begrüßen, anschließend übernimmt Susanne Jene, Mitarbeiterin des Instituts für Produktion und Industrielles Informationsmanagement (PIM) an der Uni Duisburg/Essen als Forschungspartner die Moderation. Jeder Referent stellt „sein" Unternehmen vor und gibt damit auch einen Überblick über die Beteiligten. Den Anfang macht Ute Paul von den Neuss Düsseldorfer Häfen, die gleichzeitig in das Projekt einführt. Adrian Bögli, Leiter der Stahlgruppe SBB Cargo, Duisburg, berichtet über das Engagement des Unternehmens für klimaneutrale Transporte.

Nach der Pause gibt Dieter Schulten von der Mülheimer Verkehrs Gesellschaft das Mikro an Daniel Keune von der DHC weiter, der über eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene berichtet. Mirko Strauss von der Wanne-Herner Eisenbahn übergibt an einen seiner Bahnkunden, die Karo As, die Erfahrungen von einer Gleisanschlussreaktivierung in der Praxis vorstellen.

Auch Teilnehmer aus den Seehäfen haben sich bereits angemeldet. Wer auch noch teilnehmen möchte, kann sich beim Institut anmelden: Dipl.-Inf. Martin Kowalski, Universität Duisburg-Essen, Campus Essen, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften, Institut für Produktion und Industrielles Informationsmanagement, Schützenbahn 70, 45127 Essen. Weitere Infos: Telefon 02 01 - 1 83 - 26 04, E-Mail Martin.Kowalski@pim.uni-due.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* ■ *andreas@schrift-steller.de* Art Direction und Produktion: *Sascha Ondrazek* **Foto:** *Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)* **Schlussredaktion:** *Stefanie Kurkamp*

Druck: *RheinPfalz Verlag und Druckerei GmbH & Co. KG* ■ *Oggersheimer Druckzentrum* ■ *Flomersheimer Straße 2* ■ *67071 Ludwigshafen* ■ *pm@rheinpfalz.de*

Museumsreif

Ein ganz neues Museum über den Hafen und noch dazu „so richtig zum Anfassen" soll Hamburg bekommen, wie der Sender NDR 90,3 berichtet. Die „Hafenwelt Hamburg" soll historische Schiffe, Kaianlagen, Lagerhallen und Transportmittel wie die Hafenbahn zeigen. Die Ausschreibungen sollen angeblich derzeit bereits laufen.

Verantwortlich

Künftig transportiert Henkel seine Kosmetikprodukte in Deutschland mit der Bahn und spart damit insgesamt 300 Lkw-Fahrten und 7000 Tonnen CO2. Rund 86000 Tonnen Kosmetikprodukte kommen jährlich vom Produktionsstandort Wassertrüdingen (Bayern) ins Rheinland.

Hilfsbereit

Der CHEMPARK Krefeld-Uerdingen organisierte in einer gemeinsamen Hilfsaktion von CURRENTA, Chemion Logistik und Bayer MaterialScience Anfang Januar kurzfristig 500 Tonnen Streusalz für die Stadt Krefeld. Rund 20 Lkw rollten mit der Salzladung aus dem CHEMPARK zur Gesellschaft für Stadtreinigung und Abfallwirtschaft Krefeld nach Linn. „Ich freue mich über die enge und unkomplizierte Zusammenarbeit mit dem CHEMPARK Krefeld-Uerdingen", sagte Ulrich Gilleßen, Geschäftsführer der Gesellschaft für Stadtreinigung und Abfallwirtschaft Krefeld (GSAK).

Früher kamen jedes Jahr Eisschollen

1941 / 42 fror der Rhein bei Uerdingen so zu, dass Menschen zu Fuß queren konnten.

Auch wenn derzeit die Schneefälle Kinder zu Begeisterungsstürmen und Autofahrer zum Verzweifeln bringen, so ist das nichts gegen den Winter 1941/42. Damals war es so kalt, dass sogar der Rhein einfror und letztmalig bei Krefeld Personen zu Fuß den Strom queren konnten. Kein Einzelfall: Über Jahrhunderte bedrohte das Eis auf dem Fluss die Sicherheit der Uerdinger genauso wie das der anderen Rheinanlieger.

Der weiße Tod bedrohte alle

Immer wieder verkeilten sich Eisschollen zu großen Dämmen, angestautes Wasser überflutete dann das umliegende Land und die Straßen der Rheinstadt und hinterließ Zerstörung und Tod.
Allerdings gelang es den Rheinländern immer wieder, auch den grimmigsten Zeiten die eine oder andere lustige Seite abzugewinnen. So nahmen auch im Winter 1890 / 91 die Eismassen immer mehr zu. Im Januar war der Rhein dann wieder einmal dicht.
Die Menschen strömten zu Tausenden auf den zugefrorenen Fluss. Musikkapellen spielten, Chöre sangen, warme und kalte Getränke wurden angeboten während Groß und Klein die Schlittschuhkufen (damals meist noch aus Tierknochen geschnitzt) umschnallten.
Letztmals froren 1941 und 1942 Rhein und Hafen noch so zu, dass sich Eis bei Uerdingen staute, Menschen über den zugefrorenen Fluss gehen konnten und es sogar Schiffe aus dem Wasser drückte.
In den Folgejahren konnten die Krefelder nur noch Treibeis auf dem Strom sichten. Inzwischen zeigt sich der Rhein durch Zuleitungen derart aufgewärmt, dass er nicht mehr zufriert.

Jede Schneeflocke ist einzigartig

Beim Schmelzen entsteht ein hoher Ton – weiße Pracht verzaubert und wärmt

Sinken die Temperaturen im Himmel auf minus zwölf Grad Celsius, dann ist eine Voraussetzung gegeben, dass Schnee entsteht. Denn bei diesen Temperaturen kann Wasser gefrieren, wenn sich ein Kristallationskeim findet – etwa ein Staubteilchen. An dem setzt sich die Feuchtigkeit fest, sonst kann sie auch noch bei minus 40 Grad flüssig bleiben.
Dabei entwickelt jedes Eisstück eine einzigartige Form. Die Kristalle prallen dann im Wind aufeinander, kleben aneinander fest und bilden immer größere Schneeflocken – bis zu fünf Millimeter groß und 0,004 Gramm schwer. Sie fallen mit zunehmendem Gewicht mit bis zu vier Stundenkilometern zu Boden. Bei aller Einzigartigkeit ist allen Flocken gemein, dass sie aufgrund der Form des Wassermoleküls eine sechseckige Grundform haben. Je nach Temperatur entweder als Stern oder als Plättchen.
Auf der Erde wärmt Schnee Pflanzen und Tiere: In den Zwischenräumen der Kristalle kann sich Luft bei vergleichsweise warmen zwei bis drei Grad minus halten, während die Umgebung teilweise deutlich kälter wird. Das ist auch dringend erforderlich: Singvögel etwa haben eine Körpertemperatur von bis zu 44 Grad. Um sie zu halten, verliert ein Piepmatz in einer kalten Nacht bis zu einem Sechstel seines Körpergewichts.
Irgendwann steigen die Temperaturen und dann schmelzen die Schneeflocken. Und verzaubern ein letztes Mal: Forscher wiesen nach, dass eine Flocke beim Schmelzen oder wenn sie auf Wasser fällt wegen der eingeschlossenen Luft einen hohen, zarten Ton von sich gibt. Der ist für das menschliche Ohr allerdings nicht wahrnehmbar.
Eine Legende jedoch entbehrt jeder Grundlage. Die Inuit (Eskimos) kennen mitnichten 100 und noch nicht einmal 36 Worte für Schnee. Auch sie haben für die weiße Substanz nur ein Wort, das sie je nach Bedarf erweitern. So wie wir auch: Schneematsch, Pulverschnee, Schneelawine.

Foto: Wikimedia Commons / Heidas

Eiskristalle verzaubern im Winter mit filigrane Strukturen.