



Ticker: Auftrag erfolgreich erfüllt + + + Botschafter der Stadt + + + Im Dienst der Umwelt + + + Kooperation ohne Grenzen +++ Starke Neuentwicklung +++ Grünwerke gegründet +++ Bagger gräbt im Rhein eine Mulde +++ Hamburg wirbt um NRW

### Neuss Intermodal Terminal eröffnet

"Investitionen in die Infrastruktur sind entscheidend, um den Wohlstand zu erhalten."

Den neuen "Neuss Intermodal Terminal" (NIT) eröffnete Ende Mai Nils Smedegaard Andersen, Vorstandschef des A.P. Moeller-Maersk Konzerns, offiziell. Auch am Hafenbecken 5 werden ietzt alle drei Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße miteinander verknüpft, um eine Entlastung der Straßen zu erreichen.

Das Terminal verfügt über eine Fläche von 32.000 Quadratmetern und über eine Kapazität von 65.000 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit, Maß eines Standardcontainers). Gleichzeitig können bis zu 1500 Container aufgenommen werden. Zwei Erweiterungsflächen von insgesamt 48.000 Quadratmetern



ermöglichen eine Umschlagkapazität von 200.000 TEU. "Richtige Investitionen in die Infrastruktur im Inland sind entscheidend, um das zukünftige Wachstum und den Wohlstand Europas zu sichern. Der .Neuss Intermodal Terminal'

ist mit seinem Standort am Niederrhein inmitten einer dicht bevölkerten Region ein exzellentes Beispiel", verdeutlichte Andersen

Kernstück des Areals bildet die 34 Meter breite, 80 Meter lange und 28 Meter hohe

Kranbrücke. Sie kann Container bis 40 Tonnen unter dem Spreader heben. Somit können auch Schiffe mit bis zu sechs Containern nebeneinander problemlos entladen werden. Daneben erledigen zwei Reach Stacker den Umschlag auf dem Gelände. Sie können bis zu 42 Tonnen heben und zwei Schienenstränge gleichzeitig erreichen.

Die derzeitige Kailänge von 292 Metern kann im Rahmen der Erweiterungsflächen auf bis zu 575 Meter ausgedehnt werden. Die Anlage ist so gebaut, dass keinerlei Beschränkungen bezüglich der Wassertiefe oder -höhe bestehen, zudem können sämtliche Schiffsgrößen problemlos bedient werden.

# Zuversichtlich



Die Differenzen um den Inbetriebnahmetermin Container-Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven sind beigelegt: Die JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG und die Betreiber des Containerterminals einigten sich auf einen Start zum 5. August 2012.

### Zusammen



Die bremischen Häfen und der Hafen Brunsbüttel wollen intensiv zusammen-Geschäftsführer arbeiten. Frank Schnabel (Brunsbüttel Ports, rechts) erklärte: "Wir wollen unsere langjährigen Kontakte nutzen, neue gemeinsame Projekte im In- und Ausland zu entwickeln."

#### Zuwachs

Die Bahn legt nach einem Rekordverlust im vergangenen Jahr wieder zu: In den ersten vier Monaten 2010 wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden wieder 11,6 Prozent mehr Güter bewegt als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Damit ist auf der Schiene das Vorkrisenniveau allerdings noch nicht wieder erreicht.

#### Unterlagen

Die Unterlagen des Plan-

feststellungsverfahrens für die Errichtung und den Betrieb eines Schiffanlegers mit Schüttgutumschlag in Krefeld-Uerdingen liegen derzeit aus. Interessierte können die Unterlagen gemäß der Paragrafen 72ff Verwaltungsverfahrensgesetzes bis zum 7. Juli einschließlich einsehen - beim Oberbürgermeister der Stadt Krefeld im Stadthaus, Fachbereich Vermessungs- und Katasterwesen, Zimmer

150, Konrad-Adenauer-

Platz 17 während der

Dienstzeiten.

### Dritter Hafentag erfolgreich



Inzwischen ist der Neuss Düsseldorfer Hafentag nach seiner dritten Auflage nicht nur Tradition, er hat sich auch als eine der wichtigsten logistischen Fachveranstaltungen in Deutschland etabliert – und als eine besonders gemütliche Gelegenheit, ins Gespräch zu kommen.

Aus unserer Sicht

### Nur gemeinsam



Die Voraussetzungen hätten unterschiedlicher kaum sein können: Beim zweiten Neuss Düsseldorfer Hafentag vor zwei Jahren beschäftigten wir uns damit, wie der über Europa hereinbrechende Güter-Tsunami in vernünftige Bahnen gelenkt werden kann und wie sich bereits auftretende Engpässe abbauen lassen. Dieses Jahr berichteten die Redner vordergründig

von enormen Umschlags- und Umsatzrückgängen. Und davon, dass es noch einige Zeit dauern werde, bis wir die Mengen von 2008 wieder erreichen.

Aber – und auch das wurde sehr sehr deutlich – wir werden sie wieder erreichen. Dann sind ganz klar die im Vorteil, die trotz der Krise weiter investiert und ihre Möglichkeiten ausgebaut haben. Das dient ja auch, nebenbei bemerkt, keinem Selbstzweck, sondern ermöglicht, dass wir unseren Kunden und Partnern genau den Service bieten können, den sie benötigen und völlig zu Recht auch erwarten.

Wenn die Mengen wieder auf uns zurollen, sind zudem diejenigen im Vorteil, die gemeinsam mit allen an der Logistikkette beteiligten Partnern ein Konzept entwickelt haben. Denn das zeigten auch die vergangenen Monate: Nur gemeinsam sind wir stark. In der Krise ebenso wie im Überfluss. Deshalb freuen wir uns, wenn zum Beispiel eine international wichtige Drehscheibe wie der Hafen Hamburg auf uns zu kommt und gemeinsam mit uns und den Firmen in den Häfen Dienstleistungen entwickeln möchte.

### **Erfolgreiche Partner**



Erfolg hat immer nur eine Gemeinschaft oder eine Gruppe. Entsprechend waren an der Errichtung des neuen Neuss Intermodal Terminals viele Partner beteiligt. Zum Beispiel der Ansprechpartner der ersten Stunde Cees van Altena oder auch Jens Hansen von der KMT. Jeder brachte sich auf seine Art und mit seinem Wissen ein: Sascha Odermatt war

als Justiziar eher praxisorientiert. Aber ein solches Projekt ist auch wie eine Liebesbeziehung: Man sieht sich in die Augen, man merkt, das ist der richtige Standort und dann kommen die Juristen und machen den Ehevertrag. Und die Eröffnung stellt dann sozusagen die Eheschließung dar.

Neuss ist eine bekennende Hafenstadt, die alle Antworten für einen Logistikknotenpunkt schafft. Dazu gehört auch, wie zügig Ämter und Behörden Genehmigungen möglich machten. Es dauerte alles nicht einmal drei Monate, bis wir die bürokratischen Hindernisse relativ schnell bewältigt hatten.

Man kann dem Betreiber aber auch nur zu der Entscheidung gratulieren, in dieser Zeit zu investieren. Ich denke, sie haben für Planung und Bau genau den richtigen Zeitpunkt gefunden.

Rückblickend hatten wir aber auch Glück mit der Ausschreibung. Wir haben den vorgegebenen Kostenrahmen einhalten können. Das ist eine gute wirtschaftliche Basis für die weitere Entwicklung.

ULRICH GROSS

# Neuss als Drehscheibe

Umfangreiche Services runden das Angebot des Terminals ab



Am Terminal (von links): Rainer Schäfer, Bürgermeister Herbert Napp, Terminalchef Tim Behncke, Nils Smedegaard Andersen, Vorstandschef A. P. Moeller-Maersk, und Ulrich Gross.

Das neue Neuss Intermodal Terminal kann beachtliche Zahlen aufweisen: Insgesamt stehen 979 Meter Gleis für die Abfertigung von bis zu 690 Meter langen Containerzügen bereit. Den Rangierservice übernimmt die Neusser Eisenbahn. In die erste Ausbaustufe wurden 14 Millionen Euro investiert.

Umfangreiche Services wie Containerreparatur und -modifikation, -reinigung sowie -lagerung rund um die Boxen runden das Angebot der elfköpfigen Terminalmannschaft ab. Dazu gehören auch der Containeran- und -verkauf sowie Pre-Trip-Inspektionen für Reefercontainer. Die Terminalmitarbeiter nutzten die Einarbeitungszeit, um so viele verschiedene Bereiche wie möglich kennenzulernen, und sich auch mit jedem noch so kleinen Detail vertraut zu machen.

"Idealerweise können sie vom Bedienen der Ein- und Ausfahrt bis hin zum Fahren der Reach Stacker jeden Auftrag erledigen", erklärt Tim Behncke, Geschäftsführer des Neuss Intermodal Terminals. "Wir werden unser Kerngeschäft, den Containerumschlag, um zusätzliche loaistische Dienstleistungen erweitern, und uns somit auch auf Marktnischen konzentrieren. Unseren Kunden bieten wir so eine umfangreiche Produktpalette und Service aus einer Hand. Dem Terminal bieten sich darüber hinaus Möglichkeiten Synergien mit anderen Marktteilnehmern zu bilden, die den Standort Neuss als internationale logistische Drehscheibe und exzellente Ergänzung zu den großen Seehäfen noch attraktiver werden lassen."

### Vorstand wieder vollständig

Der Aufsichtsrat der Stadtwerke Düsseldorf AG bestellte Dr. Udo Brockmeier (51) zum neuen Vorstandsvorsitzenden sowie Uwe Benkendorff (47) zum neuen Vorstand für Vertrieb, Kundenmanagement und Finanzen

Dr. Udo Brockmeier arbeitet derzeit noch als Vorstandsvorsitzender der EnBW Kraftwerke AG. Uwe Benkendorff ist derzeit Mitglied des Vorstands für das Ressort Vertrieb und Unternehmensentwicklung beim Prager Stadtwerk Pražská energetika.

"Wir beglückwünschen die Stadtwerke zu ihrem nun wieder "vollständigen" Vorstand. Mit Dr. Udo Brockmeier und Uwe Benkendorff konnten zwei erfahrene Topmanager für die Stadtwerke Düsseldorf gewonnen werden. Gemeinsam mit Rainer Pennekamp verkörpern sie eine gute personelle Basis für die weitere positive Entwicklung der Stadtwerke Düsseldorf", betonte Hans-Peter Villis, Aufsichtsratsvorsitzender der Stadtwerke Düsseldorf.

"Das Unternehmen Stadtwerke Düsseldorf ist in einer guten wirtschaftlichen Verfassung. Im letzten halben Jahr wurden viele neue Projekte angestoßen, die nun erfolgreich weiter entwickelt werden sollen", so erklärte Hans-Peter Villis weiter. "Der Aufsichtsrat und ich danken Hans-Georg Edlefsen ausdrücklich für seine engagierte und gute Arbeit."

Die Reportage

Einige Unternehmen können von sich behaupten, dass sie die Häfen mit gegründet haben, andere sind seit einigen Jahrzehnten dabei. Wieder andere bleiben jedoch nur einige Monate, in denen sie ihre Projekte abwickeln.

# P.E.T. Logistics sagt leise Servus

In den vergangenen vier Jahren war Michael Schenk beinahe ebenso häufig im Neusser Hafen wie in Mülheim an der Ruhr. Dort steht in der Niederlassung der P.E.T. Logistic N.V. der Schreibtisch des Leiters der Transportabteilung. Die tägliche Arbeit spielte sich jedoch an den Neusser Hafenbecken ab: Weit über 10.000 Tonnen Kraftwerkskomponenten für zwei Großbaustellen wickelte die Mannschaft in den vergangenen vier Jahren über den Neusser Hafen erfolgreich ab. Und dazu gehört weit mehr als "nur" der reine Umschlag. Auf den Flächen liefen zahlreiche weitere Arbeiten. Derzeit ist das Team, das zwischenzeitlich bis zu 25 Köpfe zählte, auf zwei Mitarbeiter geschrumpft. Denn die Arbeit der P.E.T. Logistics ist getan, bald schon heißt es Abschied

### Komponenten für Kraftwerke

Das Kapitel NDH begann für Schenk im Jahr 2006, als das Unternehmen den Auftrag übernahm, Komponenten für Kraftwerksbaustellen in Grevenbroich/Neurath sowie in Duisburg-Walsum zu liefern. Dabei stellten der Transport und der Umschlag in einem Hafen nur einen Teil einer komplexen Aufgabenstellung dar: Da an beiden Baustellen keine Flächen für eine Lagerung in der entsprechenden Größenordnung frei waren, brauchte man zudem einen Platz für die Vorhaltelagerung sowie kleinere Arbeiten.

Der Transport über den Wasserweg ergab sich schon aufgrund der Abmessungen der Komponenten. Zudem spielten auch die Mengen eine Rolle, wie Schenk berichtet. Für die Rauchgaskanäle der Kraftwerkserweiterung Grevenbroich transportierten die Männer 1100 Tonnen Material der unterschiedlichsten Grö-



Häfen und Binnenschifffahrt eignen sich vor allem für den Umschlag großer Güter.

Benordnungen über Neuss. Für Schenk zählte auch, dass der Transport auf dem Schiff generell sehr schonend ist: "Zumal es sich in unserem konkreten Fall auch um sehr anspruchsvolle Güter gehandelt hat."

Zudem suchten die Mülheimer einen geeigneten Platz, wo sie die rund 450 aus China stammenden Container nicht nur annehmen, sondern gleich auch auspacken, trennen und sortieren konnten. "Für das Kraftwerk in Neurath waren das Elektrofilter, die wir auf einem Gelände zwischengelagert und anschließend nach Komponenten termingerecht sortiert und zur Baustelle abgefahren haben, wo sie fertig montiert wurden." Parallel ergab sich für die seit dem Winter 2006/07 laufende Baustelle Walsum eine Verzögerung im Baufortschritt, daher benötigten die Logistiker kurzfristig eine weitere Zwischenlagermöglichkeit für fast 3200 Tonnen Stahlbauteile und allgemeine Kraftwerkskomponenten.

Während die Wahl für einen Hafen als multifunktionale Schnittstelle relativ schnell fiel, bewarben sich verschiedene Standorte bei dem Mülheimer Unternehmen. Für die Neuss Düsseldorfer Häfen sprach am Ende, dass in den

Gesprächen die Zusagen von den Hafenbetrieben sowie auch die Möglichkeiten der freien Entfaltung am einfachsten und am sinnvollsten erschienen. Daneben haben auch die Nähe zu beiden Baustellen und die Kosten eine Rolle gespielt, erklärt Schenk.

# Flexibel und verbindlich

In der Abwicklung der Aufgaben hinterließen dann die Flexibilität und Verbindlichkeit der Abteilung Immobilien einen guten Eindruck:

"Wir haben immer Gelände bekommen. Wenn wir mehr benötigten mehr, wenn wir weniger Aufkommen hatten, haben wir wieder Flächen zurückgegeben. Die Zusammenarbeit klappte hervorragend". betont Schenk. So wurden aus anfänglich 8000 Quadratmetern in Spitzenzeiten nahezu 50.000 Quadratmeter an verschiedenen Stellen des Hafens. Denn die Fachleute gingen auch dazu über, kleinere Reparaturen oder Anarbeiten direkt vor Ort auszuführen. "Jedes Mal haben die Hafenbetriebe sehr flexibel

mitgespielt und uns auf Zuruf ein Gelände benannt. Das haben wir uns dann angesehen, zugestimmt und konnten sofort weiter arbeiten."

Denn auch wenn beide Projekte ein großer Erfolg wurden, so bargen sie doch erhebliche Risiken. "Weder wir haben bislang eine Aufgabe in dieser Größenordnung gestemmt noch der Kunde. Da überlegt man sich natürlich, wo man hingeht. Auch damit man notfalls schnell wieder aus den Verträgen ausscheiden kann, wenn das Projekt aus welchen Gründen auch immer nicht funktioniert." Doch auch hier hätten die Mülheimer im Leiter der Abteilung Hafenbetrieb Jan Eckel sowie dem alten und neuen Abteilungsleiter Immobilienmanagement Manfred Abels und Alexander Voigt immer hervorragende Ansprechpartner gehabt, lobt Schenk.

### Gerne wieder

Ein Verständnis für ihren Job, das den Mülheimern in der täglichen Arbeit oftmals fehlt: "Generell haben wir erleben müssen, dass die Arbeit schwieriger wird: Die Menschen haben kein Verständnis für die Logistik."

Derzeit sind die Mülheimer dabei, ihre Zelte in Neuss wieder abzubrechen. Das Projekt Walsum ist, zumindest was die Großkomponenten angeht, liefertechnisch abgeschlossen. Der Ausbau des Kraftwerkes Neurath liegt in den letzten Zügen und wird bis Ende Juni abgeschlossen sein. "Damit sind unsere beiden Vorzeigeprojekte, die wir über den Neusser Hafen abgewickelt, beendet." Schenk würde nach der positiven Zusammenarbeit jederzeit wieder in einen Hafen gehen. "Wenn die Bedingungen und die Infrastruktur stimmen. Ich hab mich wohlgefühlt im



Michael Schenk verabschiedet sich ungern aus Neuss.

# Funky Firmenfeier am Neusser Sandstrand

Eventhalle punktet mit neuem Angebot – Fußball in sonniger Atmosphäre – Ersatz für die Weihnachtsfeier

Der neue "Funky Beach" des Eventportals Neuss zwischen den Hafenbecken 2 und 3 sprach sich in den wenigen sonnigen Tagen nicht nur bei Sonnenhungrigen und trendigen Partygängern herum. Verschiedene Unternehmen klopften auch schon bei Managerin Tanja Simone wegen Firmenfeiern oder Geschäftsveranstaltungen an: "Hauptsächlich handelt es sich um Unternehmen, die ein Sommerfest planen und mit den Mitarbeitern feiern wollen. Es sind auch einige dabei, die den Jahresabschluss nicht begehen konnten oder gezwungen waren, auf ein Weihnachtsfest zu verzichten und dies nun nachholen möchten."

# Sommer, Sonne, Strand und Spaß

Firmenkunden bietet die engagierte Mannschaft das gleiche Angebot wie für alle Besucher: "Sommer, Sonne, Spaß, Strand und Wasser – nur das Meer mussten wir durch momentan drei Becken ersetzen", erklärt die Managerin lachend.

Es warten Strandkörbe auf die Besucher ebenso wie einige Kuschel-Muscheln. Dazu schenken zwei Strandbars Getränke in reicher Auswahl aus. Die Spannbreite reicht von Softdrinks wie Fanta und Cola bis hin zu Kultgetränken wie Becks Chilled Orange und



Das Areal des "Funky Beach" im Neusser Hafen eignet sich für einen gemütlichen Sommertag ebenso wie für eine heiße Firmenfeier.

Lemon. Und wenn das Wetter in den nächsten Tagen beständiger wird, sollen auch diverse Cocktails ihren Weg auf die Karte finden.

Die Bedienung der Snackbar wartet momentan mit ganz besonderen Bratwürstchen auf. Sie kommen aus Bochum und seien, so versichert die Managerin, superlecker. Auch dieses Angebot soll in den kommenden Tagen noch um weitere Leckereien erweitert werden: Details verrät die Neusserin aber noch nicht. Mieter können aber selbst-

verständlich auch Sonderwünsche wie Barbecue oder ein noch weiter gestreutes Cocktailangebot ordern. Die engagierte Mannschaft vom Eventportal wird dann alles Menschenmögliche tun, um jeden Wunsch umzusetzen.

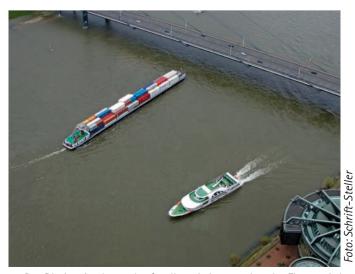
Zudem, so verspricht Tanja Simone, werde auch Fußball gezeigt. Über Großbildschirme in zwei Zelten, sodass auch die Sichtverhältnisse passen und die Sportbegeisterten auch definitiv die Spiele mit feuchten Augen, aber trockenen Füßen verfolgen können. Und wenn es zu stark regnen sollte, ist ein Umzug in die Eventhalle bereits vorbereitet.

### Angebot stößt auf Interesse

Mit der bisherigen Resonanz auf das neue Angebot im Neusser Hafen ist das Organisationsteam zufrieden. "Der Funky Beach fängt an, sich herumzusprechen. Die Leute sind neugierig, fragen nach, rufen an. Ein großes Interesse besteht auf jeden Fall", freut sich Tanja Simone. Die Türen öffnen sich morgens um 11 Uhr und bleiben es auch, solange die Temperaturen mitspielen.

Wer Interesse hat, den "Funky Beach" in Neuss zu mieten, kann sich an die freundlichen Mitarbeiter des Eventportals unter der Rufnummer (02131) 4064880 wenden oder per E-Mail an info@eventportal-neuss.de.

Eine erste Einstimmung auf den Beach gibt es übrigens im Internet unter der Adresse www.funkybeach.de



Der Rhein, ein ebenso kraftvoller wie internationaler Fluss., wird im SchifffahrtsMuseum in Düsseldorf vorgestellt.

### Der Rhein: ein kraftvoller Fluss

Schon bei mittlerem Wasserstand verfügt der Rhein über enorme Kräfte und trägt problemlos Steine von zehn Zentimetern Durchmesser mit sich. Wie sich die Wasserenergie positiv nutzen lässt, welche Gefahren sie aber auch für Schiffer und Anwohner birgt, stellt am Sonntag, 4. Juli, ab 15 Uhr eine Führung im SchifffahrtsMuseum im Düssel-

dorfer Schlossturm. Beim Blick aus dem Aussichtsgeschoss des Schlossturms erkennt man an den Flaggen der Rheinschiffe ihre jeweiligen Herkunftsländer. Aber auch die besonderen Zeichen, an denen sich die Schiffer orientieren, lassen sich so sehen. Am Sonntag, 11. Juli, können junge Besucher ab 15 Uhr bei einer Führung die Internationali-

tät und die Wege des Rheines erkunden.

Das Museum öffnet dienstags bis sonntags von 11 bis 18 Uhr. Der Eintritt kostet für Erwachsene 3 Euro, ermäßigt 1,50 Euro, Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre haben freien Eintritt.

Weitere Informationen: montags und freitags von 9 bis 13 Uhr unter der Rufnummer (02 11) 8 99 61 65.

der Verkehrsverein Neuss den Pfad und die Vorstands-

mitalieder wechseln sich bei

der Pflege während der Sai-

son von April bis Oktober ab.

Seit drei Jahren unterstützen

zudem Neusser Firmen als "Paten" sowie das Neusser

Grünflächenamt die Pflege

der Anlage. Der Eintritt ist

kostenlos und der Pfad sehr einfach zu erreichen: Einfach

dem Weg zum Hochzeitshain

am Berghäuschensweg (L

Wie die stellvertretende Vor-

sitzende Henriette Wouters-

Schumbeck erklärt, werde

alljährlich zur Saisoneröff-

nung im April eingeladen. In

diesem Jahr konnte erstmalig

eine Kooperation mit dem

Kinderbauernhof geschlossen

werden. Dabei bildete eine

Kutschfahrt als Verbindung

und Barfußpfad eine beson-

Kinderbauernhof

380) folgen.

# Engagierte Botschafter der Stadt Neuss

Mitglieder des Verkehrsvereins engagieren sich seit beinahe 100 Jahren – Barfußpfad und Messebesuche

Ihre Heimatstadt lieben sicherlich viele Menschen. Aber kaum iemand tut so viel Gutes und wirbt so unermüdlich für die Heimatstadt wie die Mitglieder des Verkehrsvereins Neuss. Mit Unterstützung von Firmen und Organisationen besuchen sie Messen und Veranstaltungen, um den Bekanntheitsgrad zu fördern.

Die Mitglieder stehen mit ihrem Engagement in einer langen Tradition: Schatzmeister Rolf-D. Lüpertz vermutet die Anfänge im Jahre 1911. Die erste Broschüre erschien wenige Jahre später.

Heute ist ein Schwerpunkt die Werbung für Neuss. "Wir besuchen regelmäßig die Messen, die wir als wichtig erachten", erklärt Lüpertz. Als Beispiele nennt er Aktivitäten der Hanse, wie das Hansefest in Wesel oder die Reise-Messen zum Beispiel in Rheinberg und Essen.

#### Eine enge Zusammenarbeit

Der Verkehrsverein setzt dabei auf die enge Zusammenarbeit mit bewährten Kooperationspartnern. Dazu gehören Neuss Marketing, der Rhein-Kreis Neuss, vertreten durch das Amt für Wirtschaftsförderung, Schloss Dyck, der Verkehrsverein Dormagen-Zons ebenso wie die Marketinggesellschaft Mönchengladbach und die Stadt Grevenbroich. Gemeinsam entwickelte und



Aushängeschild des Neusser Verkehrsvereins und ein Erlebnis für die Sinne: der Barfußpfad.

verwirklichte man einen Messestand, mit denen sich die Destinationen präsentieren.

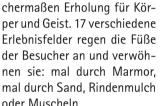
Die Zusammenarbeit führte unter anderem dazu, dass Lüpertz mit seinem Interesse und Wissen um die Historie und Kultur von Neuss im Auftrag von Neuss-Marketing Stadtführungen - zu Fuß oder per Segway – durchführt.

Ein weiteres wichtiges Standbein des Vereins bilden die zahlreichen Sponsoren, meist Unternehmen aus Neuss, die das Engagement erst ermöglichen. Rund 90 Mitglieder, darunter auch Einzelpersonen, fördern den Zusammenschluss. Sie leisten auch einen sehr konkreten Beitrag für die Bürger und ihre Besucher.

#### Neuss neu erfahren

Besonderes Aushängeschild stellt dabei der Neusser Barfußpfad dar, der Wellness für die Füße verspricht. Gelegen inmitten des "Neusser Hochzeithains", in der idyllischen Erftaue, bietet der Pfad gleiper und Geist. 17 verschiedene Erlebnisfelder regen die Füße der Besucher an und verwöhnen sie: mal durch Marmor, mal durch Sand, Rindenmulch oder Muscheln.

2003 plante und realisierte der Verkehrsverein den Barfußpfad. Seitdem unterhält





dere Attraktion.

zwischen

Dank der Unterstützung der Neusser Bevölkerung restaurierte der Verkehrsverein den alten Rosengarten und machte ihn zu einem gelungenen Blickfang. Heute stellt sich der historische Teil des Rosengartens als wunderschöne und blühende Oase mitten in der Innenstadt dar.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.verkehrsverein-neuss.de.



Der engagierte Vorstand des Neusser Verkehrsvereins.

# Equitana in Neuss ein Erfolg

Die Equitana Open Air zeigt, welches Potenzial im Breitensport steckt: Mit erneut fast 40.000 Besuchern setzte das Pferdesportfestival seinen Höhenflug der letzten Veranstaltungen weiter fort. Damit versechsfachte sich nahezu die Zahl der Besucher zur siebten Veranstaltung seit ihrer Premiere 1998. "Egal, ob bei den sportlichen Wettbewer-

ben, im Ausstellungsbereich oder im Fachprogramm das Konzept der Equitana Open Air ist wieder einmal voll aufgegangen", freut sich Equitana-Chefin Christina Uetz. Das ermöglichte auch die Unterstützung der vier Partnerverbände.

Mehr als 1000 Teilnehmer traten in den Wettbewerben auf dem ganz neu eröffneten Gelände des RennbahnParks in Neuss an. Insgesamt standen 190 Prüfungen, Lehreinheiten, Shows und Rassepräsentationen auf dem dreitägigen Programm. "Die Stimmung an der Ovalbahn war grandios", lobte Claus Paulus vom IPZV Rheinland begeistert die Location. "Selten haben wir so viele Zuschauer zu den Prüfungen des IPZV wie auf der Equitana Open Air."



Aus den Unternehmen 6

# Eingestellt

und Weiterbildung spielen gerade in Krisenzeiten bei der EWT Schiffahrtsgesellschaft mbH eine große Rolle, wie der geschäftsführende Gesellschafter Stephan C. Schmidt berichtet. Zudem verstärkte er in den vergangenen Monaten das Team durch fünf neue Fachleute. Unter anderem im Bereich Küstenschifffahrt. "Wir haben in der Vergangenheit immer wieder Düsseldorf mit Küstenmotorschiffen angelaufen und werden das in Zukunft wieder verstärkt machen", erklärt Schmidt. Am 1. Juli wird ein weiterer erfahrener Fachmann zu dem eingespielten Team stoßen.

#### **Positiv**

den vergangenen Monaten stellte Stephan C. Schmidt einen definitiven Auftrieb fest. Dabei verzeichnete die EWT Schiffahrtsgesellschaft mbH dank der breiten Aufstellung nicht so große Mengen- und Umsatzverluste. "Durch die Struktur sind wir stabil durch die Krise gekommen. Und derzeit ist an verschiedenen Stellen zu hören, dass mehr Mengen kommen. Es bleibt aber abzuwarten, wie nachhaltig das ist."



Die neue Homepage der EWT Schiffahrtsgesellschaft mbH ist seit wenigen Wochen unter www.ewt-shipping. com online. Das überarbeitete Layout gestaltet sie nun noch übersichtlicher. Zudem präsentiert sich der Service dank zusätzlicher Mitarbeiter-Kontakte noch kundenfreundlicher.

# Aufbau logistischer Ketten

Bestmögliche Nutzung aller Verkehrsträger ist das erklärte Ziel

Die Aktivitäten der EWT Schiffahrtsgesellschaft gestalten sich auch in Düsseldorf und Neuss sehr vielfältig: Das Engagement begann, wie Schmidt berichtet, vor rund zehn Jahren mit Umschlag und Lagerung von Koks in Reisholz. An beiden Seiten des Rheins wird zudem Gips umgeschlagen und gelagert. Ein wichtiger Partner ist die Zietzschmann-Gruppe ihrem Zellulose-Umschlag. Dabei verstehen es die Fachleute, die Einzelaufgaben nicht nur sehr sinnvoll zu erledigen, sondern sie auch zu



einem sehr interessanten Paket zu schnüren. Die Hauptschiene bilden die Kokstransporte, die verkehrsentlastend und umweltschonend per Binnenschiff nach Düsseldorf gebracht und von dort über den gemeinschaftlichen Großtrichter verladen werden. Lkw transportieren die Fracht das letzte Stück zum Kunden. "Das ist die bestmögliche Nutzung der beiden Verkehrsträger", betont Stephan C. Schmidt, geschäftsführender Gesellschafter. Auf dem Rückweg nehmen die Fahrer dann Gips aus dem nahen Neurath mit zurück nach Düsseldorf, wo die Fracht wiederum eingelagert wird. Diese geht dann per Binnenschiff weiter oder per Küstenmotorschiff nach England. Die Aktivitäten steuert die

Die Aktivitäten steuert die Firmenzentrale in Duisburg. Hier arbeiten zwölf kaufmännische und fünf gewerbliche Mitarbeiter – Tendenz steigend.



Die EWT Schiffahrtsgesellschaft mbH realisiert anspruchsvolle Logistikketten über Düsseldorf und Neuss aus einer Hand

"Wir übernehmen für unsere Kunden die Komplettlogistik - und können dank eines leistungsstarken Services Lösungen für beinahe alle Transportaufgaben bieten", erklärt Stephan C. Schmidt geschäftsführender Gesellschafter der EWT Schiffahrtsgesellschaft mbH. Mit ihrem weitverzweigten Netzwerk entlang der wichtigsten europäischen Wasserstraßen gehöre die Firma zu den führenden Fullservice-Anbietern für sicheren und pünktlichen Transport von Schütt-, Stückund Spezialgütern. "Unsere Aufgabe ist es, ein Supply Chain Management zu etablieren und aus einer Hand zu organisieren", erläutert der Fachmann weiter. Und dazu gehöre mehr, als "nur" ein Gut von Punkt A nach B zu bringen – was ohnehin oft schon schwierig genug sei.

#### Regelmäßige Relationen

Vielmehr gehe es darum, für regelmäßige Verkehre die ökologisch und ökonomisch sinnvollste Verbindung herauszufinden und umzusetzen. Die dem Kunden geringe Kosten verursacht, gleichzeitig aber auch die höchstmögliche Sicherheit bietet. Und natürlich

ohne weder die Umwelt noch die Bürger über das absolut

notwendige Maß hinaus zu stören. In dieser Projektentwicklung reagieren die Fachleute auf die verschiedensten logistischen Anforderungen und prüfen jede: Neben Düsseldorf und Neuss arbeitet das Unternehmen auch mit Partnern unter anderem in Lünen, Mannheim, Straubing und Nürnberg zusammen.

Das Unternehmen ist Teil der Interrijn Holding. Zu dem Verbund gehören auch der Befrachtungsspezialist Interrijn B.V., das Unternehmen B.V. Rebes, dessen Mitarbeiter sich auf Spedition, Umschlag und Lagerung von Handelswaren sowie Aufgaben als Hafenagentur konzentrieren, sowie Interrijn Ro-Ro und Rhine Ro-Ro Service B.V, die sich auf den Transport von Autos beziehungsweise Schwergut spezialisiert haben.

### Flexible Flächen

Der Hafen sei bei der täglichen Arbeit der Logistiker ein wichtiges Bindeglied zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und die Grundvoraussetzung für den kombinierten Verkehr, erklärt Stephan C. Schmidt.

Allerdings müsste die Drehscheibe Hafen auch entsprechend leistungsfähig sein, um den Anforderungen gerecht zu werden. Neben dem schnellen und sicheren Umschlag würden Speditionen Flächen benötigen, um auch kurzfristig anfallende Zwischenlagerungen oder weitere Aufgaben wie das Aufbrechen oder Zusammenstellen von Ladungen durchführen zu können.

Aus den Unternehmen



C. C. Umwelt gewinnt wertvolle Sekundärrohstoffe zurück und schützt so die Umwelt – sorgfältige Überwachung aller Schritte

Was für den flüchtigen Beobachter wie Abfall oder Müll erscheint, bildet für den

Krefelder Dieter Kersting den Stoff, aus dem sich wichtige Rohstoffe gewinnen lassen.

Umweltfreundlich

"Durch die Verbindung zum Wasser waren und sind wir in der Lage, über den Binnenschiffzulauf die erforderlichen Mengengerüste auch aus anderen Bundesländern und dem benachbarten Ausland auf eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle Art zu bewegen", erklärt Geschäftsführer Dieter Kersting den

Vorteil des Krefelder Hafens. Neben dem Schiff setzen die Mitarbeiter zudem nach Möglichkeit auf den umweltfreundlichen Schienenverkehr. "Unse-Dispositionsabteilung nutzt alle Möglichkeiten, um bei Transporten die Art zu wählen, die die Verkehrssituation am wenigsten belastet."

"Wir trennen die Störstoffe ab und stellen daraus marktfähige Produkte her", erklärt der Geschäftsführer der C. C. Umwelt. Rund 70 Mitarbeiter arbeiten auf dem 15 Hektar großen Hafengelände. Am Ende stehen Eisen- oder Nichteisenmetalle, die wieder in die Herstellung wandern, oder mineralische Wertstoffe, die zum Teil auch mit eigenen Markennamen von der Bauindustrie verwendet werden. Die einzelnen Lieferungen werden bei ihrer Ankunft zunächst gesammelt und dann sorgfältig auf ihre Inhaltsstoffe analysiert. So lassen sich nicht nur Gefahrstoffe erkennen. Es verdeutlicht vor allem, welche weiterverwendbaren Rohstoffe gewonnen werden können. Anschließend folgt die mechanische Aufbereitung: Sieben, Trennen, Mahlen, Klassieren. Und anschließend je nach Anforderungsprofil eine erneute Eigen- oder Fremdüberwachuna.

Warum die Unternehmen dann überhaupt die Wertstoffe abgeben? "Das ist eine Frage der Philosophie, inwieweit der Hersteller in der Arbeitsteilung diese Stoffe qualifiziert weiter verarbeiten will und kann", erklärt Kersting. Denn die Krefelder verfügen nicht nur über jahrzehntelange Erfahrung. Sie können auch die erforderlichen Mengen bewegen, um die Verwertung profitabel zu gestalten.

Das Grundmaterial erhält der Standort unter anderem von Stahlwerken, Verbren-Gießereien. nungsanlagen. der chemischen Industrie und anderen produzierenden Gewerben. Die Grundstoffe für den Schrotthandel liefert die Automobilindustrie sowie andere Stahl und Metall verarbeitende Betriebe. Die Lieferanten sitzen in Hessen. Niedersachsen und dem benachbarten Ausland. Zu den Abnehmern gehören Bauunternehmen ebenso wie kommunale Zweckverbände. Stahlwerke, Metallhütten und der Handel.

in der Verbandsarbeit und den begleitenden politischen Prozessen, die neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse auch in Einsatzmöglichkeiten für die wieder gewonnenen Stoffe umzusetzen. Parallel wuchs auch der Handel mit Schrott, der aus den Schlacken der Industrie immer effizienter gewonnen werden konnte. Zudem konnten durch bessere Prozesse im Laufe der Zeit immer mehr und immer unterschiedlichere Stoffe zurückgewonnen werden.

Daneben entwickelten die Krefelder Wissen und Erfahrung, die auch in benachbarten Bundesländern auf starkes Interesse stießen, weswegen in weiteren Städten wie Würzburg, Schwandorf und Bleicherode Standorte gegründet wurden.



Komplexe und anspruchsvolle Prozesse wie die Wertstoffaewinnuna erfordern motivierte und hervorragend ausgebildete Mitarbeiter. Dazu beschäftigt das Unternehmen C. C. Umwelt nicht nur ständig fünf Auszubildende. Geschäftsführer Dieter Kersting legt zudem großen Wert auf eine kontinuierliche Weiterbildung bei Fachinstituten, der Industrie- und Handelskammer (IHK) sowie dem Bildungszentrum für die Entsorgungs- und Wasserwirtschaft. Die Mitarbeiter nehmen auch regelmäßig an Fachtagungen der Verbände teil, denen das Unternehmen angeschlossen ist.

#### **Optimistisch**

In den beiden Standbeinen Schlacke-, Metallhandel und -aufbereitung sowie Mineralik und Schrott sieht Geschäftsführer Dieter Kersting noch zahlreiche Möglichkeiten der Optimierung auch in Abhängigkeit der Einsatzstoffe und der Entwicklung neuer technischer Möglichkeiten, so dass er zuversichtlich in die Zukunft schaut.



Alle Abläufe auf dem Krefelder Standort ebenso wie den anderen Werksgeländen sichert ständig ein festes System der Eigen- und Fremdüberwachung. Für Geschäftsführer Dieter Kersting (Foto) auch ein wichtiger Nachweis, dass die Mitarbeiter stets die gesetzlichen Maßgaben einhalten.

# Ein starker Firmenverbund

Gruppe umfasst heute 14 Beteiligungs- und Tochtergesellschaften

Gegründet wurde die C. C. Unternehmensgruppe 1969 als Neusser Haldenverwertungsgesellschaft GbR. Wie Geschäftsführer Dieter Kersting berichtet, ganz klassisch zur Aufbereitung von Stahlwerksschlacken und Stoffen aus der Hausmüllverbrennung. In den 1970er Jahren wechselte der Unternehmenssitz nach Krefeld, wo sich noch heute die Zentrale der Gruppe findet.

Der Firmenverbund wuchs in den vergangenen Jahrzehnten stetig. Neben dem gesellschaftlichen Bewusstsein, keinerlei Rohstoffe mehr zu



verschwenden, gelang es den Mitarbeitern in enger Zusammenarbeit und Abstimmung

mit den unterschiedlichen Fachbehörden sowie durch überzeugendes Engagement

# Kooperation ohne Grenzen

Startschuss für neue niederländisch-deutsche Logistikplattform

Logistik verfügt auf dem Rhein über eine lange Tradition. Deshalb stellte das älteste funktionsfähige Segelfrachtschiff "Helena" (Stapellauf 1875) die richtige Kulisse dar, um den Start der grenzüberschreitenden Logistik Plattform publik zu machen. Im Frachtraum der Helena, die schon vor über 100 Jahren Kohle über den Rhein nach Rotterdam transportierte, stellten Rainer Schäfer (Neuss Düsseldorfer Häfen) und Wiel Aerts (comb-nations) Themen und Ziele der neuen, grenzüberschreitenden Initiative vor.

Über 100.000 Logistikunternehmen – davon 21.000 in NRW – sorgen für eine verlässliche Versorgung der Konsumenten und der ansässigen Industrie. In den Logistikunternehmen selbst arbeiten 860.000 Menschen und erwirtschaften 190 Milliarden Euro Umsatz.



Rainer Schäfer und Wiel Aerts steuern das Projekt gemeinsam.

Die grenzüberschreitende Vernetzung gerade der Logistik habe zwar in der Vergangenheit große Fortschritte gemacht, jedoch müsse sich die Region deutlicher positionieren und vermarkten. Probleme ließen sich nur noch im europäischen Rahmen lösen, gemeinsame Aktivitäten bei Ausbildung, Studium und Qualifizierung seien notwendig, um Arbeitsplätze zu halten und neue zu schaffen.

"Bei zwei Treffen in Venlo und Düsseldorf sowie einer Fragebogenaktion haben wir die wichtigsten Themen ermittelt, die noch intensiver im grenzüberschreitenden Rahmen behandelt werden sollten", beschreibt Wiel Aerts das bisherige Vorgehen. Dabei stellten sich Arbeitsmarkt und Ausbildung als Schwerpunkte bei den Themenwünschen der Befragten heraus. Netzwerke und Kooperationen stehen ebenso auf der Liste wie überregionales Marketing und Verbesserung der Infrastruktur. Grundsätzlich ist die Plattform offen für Themen, wichtig ist der reale Bedarf bei den logistischen Akteuren in den Regionen. Fachverbände und Initiativen existieren in allen drei Ländern, arbeiten bisher aber weitgehend national. Für eine bessere grenzüberschreitende Vernetzung der Aktivitäten soll die neue Logistik Plattform sorgen.

Für Rainer Schäfer stellt die Plattform den ersten Schritt in die richtige Richtung dar: "Wir wollen das Rad nicht neu erfinden, die existierenden guten Ansätze müssen aber stärker international verfolgt werden. In Zukunft kommen wir mit lokalen Lösungen nicht mehr weiter. Erfolg und Wachstum für die Logistik sind nur im größeren, regionalen Rahmen möglich", sagt Schäfer.

Auf der Agenda stehen in diesem Jahr ein trinationaler Logistik-Tag, der im September in Venlo und Duisburg stattfinden soll. Eine erste Arbeitsgruppe zum Thema "Ladungssicherung" befindet sich in Vorbereitung. Hier existieren verschiedene nationale Vorschriften, die noch nicht ausreichend in den Nachbarländern bekannt sind. Mit den Verbänden soll das Thema für belgische, niederländische und deutsche Teilnehmer aus dem Speditionsgewerbe umgesetzt werden, um eine Verbesserung im grenzüberschreitenden Verkehr zu erreichen. Das Proiekt wird durch die Euregio Rhein-Maas-Nord aus Mitteln des InterReg-IV-Programms gefördert und ist zunächst auf ein Jahr angelegt.

### Infrastruktur weltweit ausbauen

Studie fordert die Verdoppelung der weltweiten Anstrengungen und Investitionen

Weltweit wird zu wenig in den Ausbau der Transportinfrastruktur investiert. Alleine mit einer Fortschreibung der weltweit jährlich investierten etwa einer Billion US-Dollar kann der massiv steigende Bedarf keinesfalls gedeckt werden. Dazu wäre mindestens eine Verdopplung der derzeitigen Investitionen auf circa 41 Billionen US-Dollar bis zum Jahr 2030 erforderlich. Angesichts der durch die Finanz- und Wirtschaftskrise notwendigen Sparmaßnahmen und der deshalb zu erwartenden Finschnitte auch für die Infrastruktur droht ein Kollaps vieler Transportsysteme. Das zeigt eine aktuelle Studie der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers (PwC) und des Supply Chain Management Institute (SMI) der European Business School (EBS) zur Zukunft der Logistik.



Eine Studie sagt den Kollaps der Verkehrssysteme voraus, wenn sie nicht ausgebaut werden.

"Die weltweite Logistik-Infrastruktur muss in den kommenden 20 Jahren massiv ausgebaut werden, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden", erklärt Klaus-Dieter Ruske, Leiter des Geschäftsbereichs Transport und Logistik bei PwC. "Angesichts leerer Staatskassen müssen dringend neue Finanzierungsmodelle genutzt werden."

Für den 2. Teil der Studienreihe "Transportation & Logistics 2030" wurden im Auftrag von PwC 104 Branchenexperten aus 29 Ländern aller Kontinente nach einer Echtzeit-Delphi-Methode zu den

wahrscheinlichsten Entwicklungen im Bereich Transportinfrastruktur bis zum Jahr 2030 befragt.

Im Bereich Verkehrsinfrastruktur herrscht bei allen Verkehrsträgern in Deutschland ein massiver Investitionsstau. Zwar hat die Bundesregierung im Rahmen der Konjunkturprogramme einer Aufstockung der Mittel für Verkehrsinfrastruktur für 2009 und 2010 zwölf Milliarden Euro eingeplant, nach 2011 werden diese voraussichtlich aber wieder auf ein unzureichendes Niveau von weniger als zehn Milliarden Euro zurückfallen. "Die Erhaltungsinvestitionen wermassiv unterschätzt. Ohne die dringend nötigen Investitionen in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist das Wirtschaftswachstum in Deutschland mittelfristig gefährdet", warnt Ruske.

Alternative Finanzierungswege werden angesichts leerer Staatskassen an Bedeutung gewinnen. Vereinzelt tragen auch heute schon Maut-Zonen in Innenstädten, wie zum Beispiel in London, Stockholm oder Singapur, und landesweite Systeme wie die Lkw-Maut in Deutschland zur Finanzierung der Transportinfrastruktur und zur Steuerung der Verkehrsflüsse bei.

Die Studie kann kostenlos unter www.pwc.de/de/transport bestellt werden.



# Seit der Antike Siedlungsgebiet

Die Menschen bauen schon seit Jahrtausenden an den Ufern der Erft Siedlungen, veränderten dabei schon früh den Charakter des Flusses und damit auch der Landschaft

Die etwa 105 Kilometer lange Erft entspringt in der Eifel wenige Kilometer südlich von Bad Münstereifel. Das Quellgebiet bei der Ortschaft Holzmühlheim (Gemeinde Nettersheim) liegt auf einer Höhe von 520 Metern über dem Meeresspiegel. Auf den ersten 20 Kilometern durchfließt die Erft den Gebirgsfuß der

Nordeifel. Ab Euskirchen verläuft sie im Tiefland in nördlicher Richtung und mündet bei Neuss auf einer Höhe von 26 Metern in den Rhein.

Der Süden des Erftgebiets liegt im Wind- und Regenschatten der Eifel, sodass der durchschnittliche Jahresniederschlag (rund 650 Millimeter) und der mittlere Wasserabfluss in der Erft vergleichsweise gering ausfallen. Wichtige Nebenflüsse der Erft sind von Süden und Osten zufließend die Swist, der Gillbach und die Norf, westlich zufließend der Veybach, der Rotbach und der Neffelbach. Das Gesamteinzugsgebiet des Flusses umfasst eine Fläche von 1827 Quadratkilometern

und lässt sich in zwei unterschiedliche Bereiche einteilen. Dies sind einerseits die Eifel mit anstehenden Festgesteinen, andererseits die Niederrheinische Bucht mit jüngeren Lockersedimenten. Der Zweiteilung entspricht die typologische Einordnung der Erft, wonach der Oberlauf zu den karbonatischen Mittelge-

birgsbächen, der Mittel- und Unterlauf zu den kiesgeprägten Tieflandflüssen zählt.

Das Erftgebiet ist eine seit der Antike besiedelte Kulturlandschaft. Heute leben hier etwa 625.000 Menschen. Bereits im Mittelalter setzten Rodungen eine Auenlehmauftragung in Gang, die das natürliche Fließregime der Erft und ihrer Nebenläufe veränderte. Häufige Hochwasser sowie flächenhafte Versumpfungen im Mittellauf gaben Anlass zur großen Erft-Melioration im 19. Jahrhundert, die die Erftaue mit seinerzeit technischen Aufwand veränderte. In den vergangenen Jahrzehnten erforderte das Vordringen des Braunkohlenberabaus die mehrfache Verlegung der Erft.

Unterhalb von Erftstadt werden Sümpfungswassereinleitungen des rheinischen Braunkohletagebaus zugeführt. Sowohl wegen des hohen Sümpfungswasseranfalls als auch für den allgemeinen Hochwasserschutz wurde das Flussbett abermals vertieft, aufgeweitet und durch Steinschüttungen gesichert.

Auch zukünftig wird die industrielle Nutzung im Gebiet eine neuerliche Umgestaltung der Erft erforderlich machen.

# Viel Leben im warmen Wasser

Die Erft ist für viele Arten eine wertvolle Heimat – auch Zuwanderer fühlen sich wohl

Trotz der menschlichen Einflüsse gibt es in der Erft und den übrigen Gewässern des Erftgebiets eine stattliche Anzahl von Pflanzen und Tieren. So werden allein bei den regelmäßigen biologischen Untersuchungen des Erftverbands mehr als 300 verschiedene Arten festgestellt.

Weil aufgrund der mitunter schwierigen Bestimmung nicht alle Organismen bis zur exakten Art bestimmt werden, ist die tatsächliche Anzahl der vorkommenden Arten höher.

Viele Lebewesen sind so klein, dass man sie nur mit dem Mikroskop erkennen kann. Zu diesen Mikroorganismen zählen zum Beispiel Wimpertierchen und Algen. Ebenso zu erkennen sind die Wasserpflanzen, Röhrichte, Uferstauden, die am Gewässergrund lebenden Tiere (Makrozoobenthos, wie Muscheln) und Fische. Nicht alle stammen ursprünglich auch aus unseren Breiten: Das Wasser der Erft unterhalb von Bergheim



Malerisches Ausflugsziel: Auenlandschaft Museumsinsel Hombroich.

ist vergleichsweise warm. Zwar steigt die Temperatur im Sommer nicht höher als in anderen sogenannten sommerwarmen Gewässern, doch im Winter, wenn benachbarte Bäche bereits gefrieren, fällt die untere Erft nicht unter zehn Grad Celsius. Ursache ist das für die Trockenhaltung der Braunkohlentagebaue gehobene Grundwasser, das mit Temperaturen von bis zu 24 Grad an mehreren Stellen einfließt.

Das erwärmte Wasser ermöglicht wärmeliebenden Tieren und Pflanzen aus den Tropen oder Subtropen, die hierzulande spätestens im Winter verenden würden, das Überleben, teilweise sogar die Verleben wirden.

mehrung. Schon 1966 fand sich eine in Indien beheimatete Rotalge, deren schmutziggrüne Triebe meterlang werden können. Der sich offensichtlich in den Nebengewässern der Erft vermehrende Blaubandbärbling stammt aus dem östlichen Russland und nördlichen Asien, während der Sonnenbarsch in Nordamerika beheimatet ist. Ausgesetzte Schmuckschildkröten nutzen die Erft als winterliches Rückzugsgebiet, kommen aber auch in kühleren Gewässern vor. Der Großteil der Zuwanderer schafft es nicht, sich dauerhaft in der Erft zu etablieren. Das gilt unter anderem für die aus der Heimtierhaltung stammenden Verwandten der weniger gefährlichen, als berüchtigten Piranhas, die zum Erstaunen der Angler und Freude der Presse bisher dreimal aus der Erft gezogen wurden.

Wasserstraßen 10

# Einstieg in die 100-Tonnen-Klasse

Gottwald in Düsseldorf erweitert Palette der Generation 5 um Hafenkran-Modell 3

Mit dem Hafenkran-Modell 3 erweitert die Gottwald Port Technology GmbH, eine Tochtergesellschaft der Demag Cranes AG, die Palette ihrer aktuellen Hafenkran-Generation 5. Als Nachfolger für den HMK 260 E der Generation 4 rundet das neue Modell 3 die Generation 5 als Einstiegsgerät in die 100-Tonnen-Klasse ab

#### Interessante Neuerungen

"Der Kran verfügt über höhere Arbeitsgeschwindigkeiten und größere Ausladung als sein Vorgänger. Hinzu addieren sich Neuerungen in Antriebstechnik und Konstruktion, wie zum Beispiel Drehstrom angetriebene Hub- und Drehwerke sowie ein breites Spektrum von Optionen einschließlich eines energieeffizienten Hybridantriebs", erklärt Dr. Mathias Dobner, Executive Vice President und Member of the Executive Committee of Demag Cranes AG. "Insgesamt handelt es sich beim Modell 3 um ein Umschlaggerät, dessen Konzeption große Umschlagleistungen und hohen



Das neue Gottwald Hafenkran-Modell 3 der Generation 5 beim Aufbau und Test in Antwerpen.

Wirkungsgrad verbindet, und das die bisherige Palette der Generation 5 hervorragend ergänzt." Nachdem Gottwald Anfang 2006 anlässlich der Markteinführung der Generation 5 zunächst seine Große Kranfamilie mit den Modellen 6, 7 und 8 vorgestellt hatte, folgte bereits Ende 2007 die erste Erweiterung der Hafenkran-Palette um das Modell 4, einem sehr kompakten Gerät aus Gottwalds Mittlerer

Kranfamilie. Entsprechend ihrer Leitlinie "You Name it. We Crane it" basiert die Hafenkran-Generation 5 mit Traglasten von maximal 200 Tonnen und Arbeitsradien bis zu 56 Meter auf wegweisender Plattformbauweise und erstreckt sich auf alle Gottwald Hafenkran-Typen einschließlich Hafenmobilkrane, Portalkrane, Schwimmkrane auf Ponton, Kombinationen aus Portal- und Schwimm-

kranen sowie stationäre Sockelkrane.

Sowohl die große Typen- und Variantenvielfalt als auch das Gottwald-Vorfertigungsprogramm ermöglichen besonders kundenindividuelle Lösungen bei gleichzeitig kurzen Lieferzeiten und geringen spezifischen Investitionskosten in Gerät und Kailnfrastruktur.

Von dem Konzept profitieren zahlreiche Terminalbetrei-

ber in aller Welt, an die seit Einführung der Generation 5 Hunderte Krane ausgeliefert wurden. Mit einer breiten Palette von 100-Tonnen-Hafenkranen bedient Gottwald alle Schiffsgrößen, Terminals und Umschlagarten.

#### Funktionale Bauweise

Als Einstiegsmodell in diese Klasse ist das Modell 3 mit einer maximalen Traglast von 100 Tonnen bis zu einer Ausladung von 20 Metern das jüngste Mitglied von Gottwalds Mittlerer Kranfamilie, die sich durch sehr kompakte und funktionale Bauweise sowie kurze und komfortable Wege für das Kranpersonal auszeichnet. Das Modell 3 eignet sich insbesondere für den schnellen Container- und Stückgutumschlag an Schiffen bis zur Standardklasse. Für den Schüttgutumschlag verfügt das neue Universalgerät über eine 34-Tonnenbeziehungsweise 28-Tonnen-Motorgeifer-Kurve. Mit einer maximalen Ausladung von 46 Metern, einer installierter Leistung von maximal 895 Kilowatt und Hubgeschwindigkeiten bis zu 120 Metern pro Minute bietet Modell 3 gegenüber seinem Vorgänger einen um zwei Meter erweiterten Arbeitsradius.

# Sicherheit gefordert

Verbände BÖB und DSLV stehen im Gespräch mit der Politik

Um die zukünftige Rolle des Verkehrssystems "Hafen, Schiff, Wasserstraße" darzustellen, bedarf es einer umfassenden, die Aspekte Ökonomie, Ökologie und Soziales berücksichtigende, politische Diskussion. Davon zeigen sich der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLV) im Gespräch mit dem Koordinator der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt im Deutschen Bundestag, Torsten Staffeldt, gemeinsam überzeugt.

Die Chancen liegen in der Systembetrachtung: Entsprechend vermittelten der Vor-



Der Verbände erwarten von der Politik Planungssicherheit.

sitzende des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr des BÖB Eberhard Weiß und der Vorsitzende des Ausschusses Binnenschifffahrtsspedition im DSLV Günter Haberland die gemeinsame Vorstellung zur Vermarktung des Systems im Markt und bei der Politik. Wichtige Punkte hierbei bilden die Bestätigung des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Centers als "Schnittstelle" zum Markt und eine Neujustierung der Politik

"So richtig der Weg der Konsolidierung ist, um keine Diskussion um weitere Einnahmequellen wie zusätzliche Abgaben auf den Wasserstraßen zu eröffnen, um so mehr benötigen wir auch eine stärker am Markt orientierte Verwaltung", betont Weiß. Wenn unter dem Diktat strikten Sparens die Verwaltung reformiert werden müsse, seien pauschale Stellenkürzungen der schlechteste Weg, argumentieren die Verbände zudem gegen die derzeit in

Planung befindlichen Kürzun-

So konnte zwar die Investitionslinie im Verkehrsministerium verteidiat werden, die angekündigten Kürzungen beim Personal werden, nach Meinung der Verbände, wohl aber besonders die Wasserund Schifffahrtsverwaltung treffen. Dies lasse den Einsatz der Mittel fraglich erscheinen. Damit Investitionen durchgeführt werden können, müssen die notwendigen personellen Kapazitäten vorhanden sein. Möglich wäre, Planungsleistungen extern zu vergeben und diese dann aus den Investitionsmitteln zu bestreiten. "Die Nutzung des Potenzials im Markt schafft auch hier nachhaltigere Lösungen", zeigt sich Günter Haberland als Vertreter der Nachfrageseite überzeugt.

Natur und Umwelt

# Stadtwerke gründen "Grünwerke"

Düsseldorfer Energieversorger plant massive Investitionen in erneuerbare Energien

Die Stadtwerke Düsseldorf setzen mit der Gründung des Tochterunternehmens Grünwerke ein deutliches Zeichen für den verstärkten Ausbau erneuerbarer Energien.

"Wir wollen in den kommenden zehn Jahren einen dreistelligen Millionenbetrag in erneuerbare Energien investieren", erklärt Rainer Pennekamp, Vorstand der Stadtwerke Düsseldorf. Im Mittelpunkt steht dabei die neu gegründete Tochtergesellschaft Grünwerke. "In unserem neuen Tochterunternehmen bündeln wir alle Aktivitäten im Bereich der Windkraft - sowohl an Land wie auch auf See und der Sonnenenergie. Das erste neue Projekt der Grünwerke ist die Beteiligung an dem Offshore-Projekt ,EnBW Baltic 1', an dem wir uns mit vier Megawatt beteiligen. ,EnBW Baltic 1' ist der erste kommerzielle Offshore-Windpark in der deutschen Ostsee

und wurde von der EnBW Erneuerbare Energien GmbH entwickelt. Die Fertigstellung ist für Ende 2010 geplant", so Pennekamp weiter.

Strategisches Ziel der Stadtwerke Düsseldorf: die Erzeugungskapazitäten im Bereich erneuerbare Energien bis zum Jahr 2020 nahezu vervierfachen und somit auf 500 Gigawattstunden (GWh) pro Jahr ausbauen. Diese Menge reicht aus, um rund 125.000 Haushalte mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 4000 Kilowattstunden pro Jahr zu versorgen. Neben Projekten für die Wind- und Sonnenengie wird auch verstärkt in Biomassekraftwerke investiert

Der Name Grünwerke steht bei den Stadtwerken Düsseldorf für die "grüne" Tochter des Unternehmens. "Die Grünwerke verdeutlichen den Bezug zu den Stadtwerken Düsseldorf und stehen gleich-



Erneuerbare Energien werden im Energiemix wichtiger.

zeitig für unser Engagement im Bereich erneuerbarer Energien", betont Pennekamp. Das Geschäftsmodell der neuen Erneuerbare-Energien-Gesellschaft besteht schwerpunktmäßig darin, schlüsselfertige Anlagen zu erwerben und zu betreiben. Die Stadtwerke sehen einen Vorteil darin, die im Unternehmen bereits vorhandenen Kompetenzen zu bündeln und gezielt ausbauen zu können. "Bei den Grünwerken werden Experten aus den Bereichen erneuerbare Energien und Akquisitionen eingesetzt. Zusätzlich greifen wir auf die Spezialisten aus dem Hause Stadtwerke Düsseldorf zurück", erklärt Matthias Trunk. Geschäftsführer der Grünwerke. "Die Grünwerke werden aber auch unsere bisherigen Aktivitäten in diesen Bereichen, wie den Windpark im nahe gelegenen Willich mit einer Leistung von insgesamt vier Megawatt oder unsere über 300 Quadratmeter große Fotovoltaikanlage auf dem Dach des technischen Rathauses übernehmen", fasst Pennekamp den Aufgabenbereich der Tochter zusammen. Das Unternehmen wird in Nordrhein-Westfalen tätig sein, aber auch außerhalb der Landesgrenzen - wenn sich interessante Projekte ergeben. Die Grünwerke kündigten an, in den kommenden Monaten weitere Projekte vorzustellen. Informationen gibt es im Internet unter www.gruenwerke.de.

# Wirksame Hilfe bei Keuchhusten

Der Efeu ist Arzneipflanze des Jahres – allerdings drohen auch allergische Reaktionen

Jedes Kind kennt den Efeu. Er wächst in fast jedem Garten. In der Großstadt wie auf dem Dorf bedeckt er Mauern oder klettert an Bäumen hinauf. Kaum jemand allerdings weiß, dass der Efeu über eine heilende Wirkung verfügt. Wissenschaftler der Universität Würzburg kürten ihn darum zur "Arzneipflanze des Jahres 2010".

Bereits die Ärzte der Antike wussten um seine Heilkraft, nutzten Efeublätter und Efeufrüchte als Schmerzmittel oder, in Salben verarbeitet, bei Verbrennungen.

Heute kommt ein Blätter-Extrakt zum Einsatz. Er bessert die Beschwerden bei chronisch-entzündlichen Bronchialerkrankungen und bei akuten Entzündungen der Atemwege. Auch bei Keuchhusten kann er zur Linderung beitragen. Die für die Wirkung hauptverantwort-

lichen Inhaltsstoffe heißen Saponine. Die Wirksamkeit des Efeu-Extrakts belegen klinische Studien, wie Franz-Christian Czygan, Johannes Gottfried Mayer und Konrad Goehl von der Universität Würzburg mitteilen. Die drei Wissenschaftler gehören dem "Studienkreis Entwicklungsgeschichte der Arzneipflanzenkunde" am Institut für Geschichte der Medizin an.

Aber Achtung: Der Efeu hat auch gefährliche Wirkungen. Frische Blätter und ihr Saft können nach Kontakt mit der Haut allergische Entzündungen verursachen. Und an den Beeren der Pflanze können sich besonders Kinder vergiften – Übelkeit, Durchfall und Erbrechen sind die Folgen.

Wie kaum eine andere Heilpflanze ist der Efeu mit der europäischen Kulturgeschichte verbunden. Er galt früher als Zeichen des ewigen



Dekorativ und vielfältig als Heilmittel einsetzbar: der Efeu.

Lebens, als Symbol für Liebe und Treue. Bei den Ägyptern war er dem Osiris, im antiken Griechenland dem Dionysos geweiht. Man verstand ihn als Hinweis auf die Präsenz des Gottes.

Dichter bekränzte man mit Efeu, weil der Efeu auch eine heilige Pflanze der Musen war. Brautpaare erhielten Efeuzweige als Sinnbild ihrer immerwährenden Verbundenheit.

Im frühen Christentum finden sich Efeuranken auf Sarkophagen, im Mittelalter schmücken sie Kirchen und Kathedralen, in Stein gehauen oder in Holz geschnitzt.

Das deutsche Wort Efeu geht wahrscheinlich auf einen alten altsächsischen Wortstamm "ebah" oder "ifig" zurück, was so viel wie Kletterer heißt. Früh wurde der Wortstamm mit "Heu" verbunden, althochdeutsch "ep-höu" oder "ebe-höu", was Kletterlaub bedeuten könnte. Bei den Griechen hieß der Efeu "kissós", was Schlinge bedeutet

# Häfen gut positioniert

Langfristige und antizyklische Investitionen weiter erforderlich

"Wege aus der Krise – Chancen und Risiken für europäische Logistikstandorte", so lautete nicht nur das Motto des dritten Neuss Düsseldorfer Hafentages. Es war auch Thema der interessanten Diskussionsrunde am ersten Tag. Rainer Schäfer, Präsident des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen und Geschäftsführer der gastgebenden Neuss Düsseldorfer Häfen, sah dabei die Binnenhäfen insgesamt gut positioniert.

### Anregungen der Kunden

An vielen Standorten sei man aus der Position des Instruments der Wirtschaftsförderung der Kommunen weitestgehend herausgekommen und habe sich auf privatwirtschaftliche Beine gestellt. Zunehmend würden zudem die Kommunen die Qualitä-



Hans Smits, CEO des Havenbedrijfs Rotterdam B.V.

ten der Standorte erkennen. Trotzdem sei es geboten, über Kooperationen und Konzentrationen nachzudenken. So seien die zu erwartenden Mengenzuwächse nur durch Konsolidierung abzuarbeiten.

Ebenso gelte es, auf die Anregungen und Bedürfnisse der Kunden zu hören und diese umzusetzen.

Erich Staake Vorsitzender des Vorstands der Duisburger Hafen AG, betonte die Bedeutung von Investitionen. "Man ist gut beraten, wenn man sich nicht unbedingt immer im Mainstream bewegt und in der Tat auch antizyklisch verhält. Man muss natürlich die Möglichkeiten haben. Und die hängen unmittelbar damit zusammen, dass man profitabel wirtschaftet und sich die Mittel vorher verdient. Das ist an den allermeisten Standorten nicht der Fall."

### Eisenbahn ausbauen

Ein weiteres wichtiges Feld sei nach Meinung des Duisburger Hafenchefs die Eisenbahninfrastruktur. Schließlich warnte er, dass für die Binnenhäfen die Fruchtfolge "Wasser - Schiene - Leben -Schöner Wohnen am Wasser" noch lange nicht beendet sei. "Das ist ein immerwährender Abwehrkampf und wir werden erleben, dass das eine richtige Herausforderungen in den nächsten Jahren sein wird." Für Hans Smits, CEO des Havenbedrijfs Rotterdam B.V., ist zum einen eine breite Aufstellung der Häfen entscheidend, die es möglich mache, extreme Veränderungen abzufedern. Zum anderen habe sich gezeigt, dass die Kombination aus größeren Frachtern und weiterführenden Feederverkehren mit kleineren Frachtern zur Verteilung die Kosten ie Container reduziere, was zu einer Konzentration in Rotterdam geführt habe. Langfristige Investitionsprogramme gäben dem Hinterland und den Unternehmen Vertrauen und schafften eine "winning mood". "Und dann investieren die Menschen in unseren Hafen, auch wenn es ein bisschen teurer ist", so Smits. Schließlich freue sich Rotterdam auch über die politische Unterstützung der Stadt und der nationalen Regierung. Claudia Roller, Vorstand der

Hafen Hamburg Marketing, gestand ein, dass sich die Rotterdamer Terminal-Strategie jetzt bewähre: "Zehn Jahre lang hat sich unser Vorgehen für uns ausgezahlt, jetzt sind wir in einer Phase, wo wir mit sinkenden Umschlagszahlen leben müssen."

# Politik kann keine Prioritäten setzen

Diskussionsrunde erteilt verkehrsträgerfinanzierter Infrastruktur eine ganz klare Absage

Machen "dedicated Terminals" Sinn, also Umschlagseinrichtungen, die nicht jedem Kunden offenstehen, sondern im Besitz eines Unternehmens (meist einer großen Seereederei) stehen, das dort nur eigene Container umschlägt? Das war eine der Fragen, die die Diskussionsrunde am Neuss Düsseldorfer Hafentag beschäftigte. Erich Staake, Vorstandsvorsitzende des Duisburger Hafens, erklärte, dass man sich im Sinne eines gesunden Wettbewerbs für Dedicated Terminals entschieden habe. Hans Smits, CEO des Havenbedrijfs Rotterdam B.V., plädierte für eine Mischung: Eine Kombination aus Dedicated, Semidedicated und Multiuse Terminals könne sicherstellen, dass es für jeden Kunden die beste Lösung gebe. Die könne Rotterdam mit der Maasvlakte 2 nun bieten. "Damit haben wir den Wettbewerb im Hafen in-



Auch der Ausbau der Infrastruktur war Thema der Diskussionsrunde am ersten Veranstaltungstag.

thronisiert. Und schon jetzt geht die Performance hoch." Den Plänen einer Verkehrsträgerfinanzierung der Infrastruktur erteilten alle Redner eine Absage. Dies ginge zulasten der Schiene und der Wasserstraße. Zumal die Qualität der Infrastruktur zurzeit zwar gut sei, aber abnehme, weil schon für die Erhaltungsin-

vestitionen nicht genügend Geld zur Verfügung stehe.

Jörg Hennerkes, Leiter Kompetenzzentrum Logistik Bremen und ehemaliger Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, gab zu bedenken, dass ein Ministerium alleine dieses Thema nicht entscheiden könne. "Es muss aus vielen herkömmlichen Finanzierungsformen herausgetreten werden, das ganz deutlich. Man muss versuchen, mehr Geld zu generieren. Die Frage ist doch, ob das immer aus öffentlichen Haushalten kommen muss."

Zudem bestehe das grundsätzliche Problem, Prioritäten zu setzen, weil über den Bundesverkehrswegeplan die Abgeordneten abstimmen, die jeweils einen Teil des Geldes für den Wahlkreis abbekommen möchten. "Eine Schwerpunktsetzung, die notwendig wäre unter dem Gesichtspunkt, den Logistikstandort Deutschland zu sichern und eine zukunftsfähige Infrastruktur auszubauen, kann nicht stattfinden", betonte Hennerkes. Beim Aufbau eines europäischen Marktes seien die Schnittstellen der nationalen Grenzen das größte Problem. "Wir brauchen auch für das Thema Infrastruktur in Europa eine ganz andere Politik. Die TEN-Regeln leisten keinen Beitrag zur Lösung unserer Problematik." Und er schloss an: "Ich denke, dass die arbeitsmarkt- und beschäftigungspolitische Komponente auch wichtig ist. Wir benötigen Investition in die Köpfe. Ich habe die Sorge, dass wir die Marktkrise relativ schnell überwinden und in einer Servicekrise verbleiben, weil wir die Entwicklungsprozesse über Mitarbeiter nicht im ausreichenden Maße absichern können."

Aus den Häfen 13

# Besucher des Hafentags sehen positive Zeichen

Dritte Auflage etabliert Fachkonferenz auch im internationalen Vergleich – Bürgermeister lobt die Neuss Düsseldorfer Häfen



Der Hafentag bot auch zahlreiche Gelegenheiten für Gespräche und neue Kontakte.

Auch wenn in diesem Jahr das Motto des Neuss Düsseldorfer Hafentages "Die Krise als Motor der Globalisierung" lautete, so war es eine zumindest verhalten optimistische Botschaft, die von dem inzwischen auch überregional und international etablierten

Treffen ausging. Die Zeichen stehen auf positiv, in einigen Bereichen werden bereits wieder Zuwachsraten von 20 oder 30, hier und da sogar fast 40 Prozent verzeichnet. Allerdings, so warnten die Redner auch, bedeuteten diese positiven Signale noch

lange nicht, dass die Krise durchschritten sei. Erst müsse sich noch erweisen, dass der Aufschwung tatsächlich nachhaltig sei.

In seiner Begrüßungsrede hob der Neusser Bürgermeister Herbert Napp auf einen ganz anderen Aspekt des Hafentages ab: "Sicherlich kennen Sie die rheinische Lesart, wonach eine Veranstaltung nach der zweiten erfolgreichen Durchführung Tradition ist und nach der dritten als Brauchtum fest im Kalender der Stadt verankert wird. Da wir uns heute zum 3. Neuss Düsseldorfer Hafentag treffen und auch die diesjährige Veranstaltung ein Erfolg sein wird, bin ich mir absolut sicher, dass wir uns in zwei Jahren an dieser Stelle wiedersehen werden". zeigte der Politiker prophetische Gabe.

#### Finger am Puls der Zeit

Napp lobte die beiden Geschäftsführer der NDH als erstklassige Spezialisten, die den Finger am Puls der Zeit hätten und wüssten, was die Branche beschäftige. Er betonte, dass die Neuss Düsseldorfer Häfen den Kooperationsgedanken Nicht nur durch die Fusion der beiden Häfen, sondern beispielsweise auch durch die Beteiligung am Krefelder Hafen. "Wo immer sich Arbeitsfelder anbieten, die Akteure zueinanderfinden und ein Mehrwert für alle Beteiligten möglich ist, sind Kooperationen Teil der Erfolgsstrategie der Neuss Düsseldorfer Häfen." Daneben sei auch die gute Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung der Stadt Neuss ein Teil im Puzzle der vorausschauenden Hafenplanung, die für den Erfolg der Häfen stehe: "Gemeinsam arbeiten wir für den Hafen. für den Standort, für die Region." Napp betonte zudem, dass Unternehmen, die vor Beginn der Krise geplante Investitionen aufgrund der Rezession zurückgestellt hätten, sich im Nachteil sähen, sobald das Wachstum wieder auf Kurs sei. "Antizyklische Strategien werden sich auszahlen. Ein zentrales Problem besteht aber derzeit für viele Unternehmen, die ihre Chance nutzen wollen, in der Finanzierung der notwendigen Maßnahmen."

Der Bürgermeister zeigte sich auch optimistisch: "Die internationale Arbeitsteilung hat zur Folge, dass die Gütertransporte Prognosen zufolge auch in den kommenden Jahren wieder starke Zuwächse verzeichnen werden. Die Weltwirtschaftskrise wird diesen Trend nach meiner Auffassung nicht aufhalten, sie hat lediglich vorübergehend das Tempo gedrosselt."

# "Die Katalysatoren der NRW-Wirtschaft"

NRW-Verkehrsminister Lutz Lienenkämper: Im Land hängen 125.000 Arbeitsplätze von den Binnenhäfen ab

Der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Lutz Lienen-kämper eröffnete den Neuss Düsseldorfer Hafentag ganz offiziell. Er betonte, dass sich der Wasserweg als Alternative für den Gütertransport in ganz besonderer Weise anbiete. Denn das Verkehrssystem stehe insgesamt an seiner Belastungsgrenze, auch wenn es Jahr für Jahr mit Rekordsummen ausgebaut werde.

Schon in der Vergangenheit habe vor allem der Rhein als Hauptverbindung zu den ZARA-Häfen wesentlich zur Stärkung verkehrsintensiver Wirtschaftsbereiche beigetragen

Mehr als zwei Drittel des NRW-Güterverkehrs haben beispielsweise Quelle und Ziel im Einzugsbereich eines



Kämpfer für die Häfen und die Schifffahrt: Lutz Lienenkämper.

Hafens und seien damit besonders für die Binnenschifffahrt geeignet. "Derzeit wird von diesen Verkehren nur ein gutes Drittel tatsächlich per Binnenschiff transportiert." Die Binnenhäfen seien zudem aufgrund ihrer Dynamik und ihrer wirtschaftlichen Verflechtungen mit Logistikunternehmen und Verkehrsdienstleistern als wichtige

Katalysatoren für die jeweilige regionalwirtschaftliche Entwicklung unverzichtbar. Direkt und indirekt sind in NRW 125.000 Arbeitsplätze mit den Binnenhäfen verbunden. Das ist eine Bedeutung, die wir immer im Auge behalten müssen."

Standorte wie Neuss/Düsseldorf hätten auch genau diese regionalwirtschaftlichen Auswirkungen. "Deshalb müssen wir sie eher ausbauen, als einschränken. Und deswegen bin ich bei diesem Konflikt, obwohl ich auch Bauminister bin, immer ein bisschen weniger nah bei den Ideen mancher Planungsdezernenten als bei der Notwendigkeit, die Flächen, die wir haben, zu schützen und für die notwendige Infrastruktur zu reservie-

ren", so Lienenkämper weiter. "Wir haben so viele Wasserstraßen, das ist ein Geschenk, dass das Land Nordrhein-Westfalen in besonderer Weise empfangen hat."

Und auch wenn der Ausbau der Häfen zu multimodalen Verkehrsknotenpunkten zu einer umfassenden Modernisierung der Umschlagseinrichtungen geführt habe, müsse auch die Verkehrsinfrastruktur sprechend angepasst werden. Das sei neben dem Ausbau des Kanalnetzes auch die Anbindung an das Straßen- und Eisenbahnnetz. "Insofern reden wir bei Binnenhäfen häufig über regionale Güterverkehrszentren, die von starken Verkehrsträgern miteinander verbunden werden müssen", betonte der NRW-Minister.

Aus den Häfen 14

### Schule stellte atemberaubende Technik vor

Neuer Schiffsmotor ergänzt das einmalige Bildungsangebot des Schiffer-Berufskollegs RHEIN in Duisburg

Wussten Sie eigentlich, dass in Homberg Europas modernster Flachwasser- und Radarfahrsimulator steht? Dass am Schiffer-Berufskolleg ein überdachtes Tankschiff steht und in der Motorenhalle regelmäßig große Schiffsdiesel tuckern?

# Auf seine Art einzigartig

Wer in Deutschland, der Schweiz, Luxemburg und zum Teil in Österreich Binnenschiffer werden will, kommt am Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg-Homberg fast nicht vorbei. Das Berufskolleg ist die einzig selbstständige Schule in Deutschland, die diesen Ausbildungsgang anhietet.

Weitere Alleinstellungsmerkmale der Einrichtung sind die



Ausbildung zur Fachkraft für Hafenlogistik für alle Binnenhäfen in ganz Deutschland sowie die Ausbildung von Boots- und Schiffbauern für Nordrhein-Westfalen und etliche andere Bundesländer. Das bundesweit einmalige

Kompetenzzentrum für die Binnenschifffahrt, das Schiffer-Berufskolleg RHEIN öffnete jüngst seine Türen für interessierte Bürgerinnen und Bürger. Und viele folgten der Einladung. In diesem Jahr wurde rechtzeitig zum

Tag der offenen Tür erstmalig ein neuer Schiffsdiesel in Betrieb genommen, der bis zu 46 Kubikmeter Luft pro Minute verbrauchen kann. Bei Führungen wurden die Räumlichkeiten präsentiert. Die Lehrkräfte luden zu Fragen und zur Diskussion über Ausbildung, Chancen und Perspektiven ein.

#### 1200 PS Leistung

Rechtzeitig zum Tag der offenen Tür wurde die neue Hauptmaschine erstmals zum Leben erweckt. Bereits seit mehreren Wochen wurde mit Hochdruck daran gearbeitet, den MTU-Motor mit der unspektakulären Bezeichnung "8V 4000 M60" in Betrieb zu nehmen. Im wahrsten Wortsinne atemberaubend prä-

sentieren sich die damit verbundenen Leistungsdaten wie beispielsweise 880 Kilowatt (rund 1200 PS) oder 1800 Umdrehungen pro Minute.

### Fehler finden

Die Maschine hat einen solch großen Luft-Hunger, dass sie in weniger als 90 Sekunden einen ganzen Klassenraum vollständig luftleer saugt wie gesagt: Atem beraubend. Mithilfe des Dieselmotors und des zugehörigen Motormanagements - wie bei Pkw-Motoren - Iernen die Schüler künftig, wie sie Daten ausgelesen und interpretieren können sowie Fehler im System finden. Passend zur neuen Anlage erhielt das Schiffer-Berufskolleg auch einen kompletten Simulationsstand.

# Großbagger hebt Flutmulde aus

Gerät steht bei der Arbeit in Kalkar auf einer Pontonfläche – Schneise für Feinarbeit

Seit ein paar Tagen kommt auf der Baustelle Flutmulde Rees des Wasser- und Schifffahrtsamts Duisburg-Rhein bei Kalkar-Niedermörmter der Großbagger "Saudade" zum Einsatz. Das 90-Tonnen-Großgerät steht auf einer riesigen Pontonfläche und ist beim Ausbaggern der Flutmulde Rees für die grobe Profilierung der Flutmuldentrasse zuständig.

#### Satellit steuert Baggerarbeiten

Im ehemaligen Pionierhafen Emmerich-Dornick schraubten Experten den Ponton, auf dem der Bagger steht, aus sechs Einzelelementen zusammen. Ein Schlepper brachte ihn über den Rhein zur Baustelle, wo der Großbagger mithilfe einer Rampe auf die schwimmende Plattform fuhr und dort fest justiert wurde. Seitdem baggert ein Team von Nassbaggerfahrern die



Fingerspitzengefühl und ein gutes Auge sind bei der Arbeit mit dem Großbagger gefragt.

Erdmassen aus dem Wasser. Der Großbagger hat die Aufgabe, das Profil der Böschungen und der Gewässersohle für die Flutmulde Rees zu erstellen. Das erfolgt satellitengestützt bis auf den Meter genau. Anschließend übernimmt der kleinere Nassbag-

ger P1, der immerhin noch an die 50 Tonnen wiegt, die feine Profilierung der Trasse. Er ist in der Lage, das gewünschte Profil der Flutmulde zentimetergenau herzustellen.

Der Großbagger Saudade, was im Portugiesischen Sehnsucht heißt, baggert in Zukunft an vorderster Front und schlägt eine Art Schneise in die Bodenmassen. Bis zum Ende der Bauarbeiten im Jahr 2014 müssen 2,1 Millionen Kubikmeter Erde ausgebaggert und auf Schiffe verladen werden. Das heißt für die Nassbaggerfahrer, dass sie pro Woche zwischen zehn- bis zwölftausend Kubikmeter Bodenmassen bewältigen müssen.
Im Sommer beginnen Fachleute damit, auf dem ersten
Teilstück der Flutmulde Rees
Schutzmatten aus geotextilem Material auszulegen. Sie
bilden den Untergrund für die
anschließende Sicherung der
Sohle mit Wasserbausteinen
und dem sich daran anschlieBenden ökologischen Deckwerk.

Der Bund ist Eigentümer Bundeswasserstraßen. Er verwaltet sie durch eigene Behörden: die Wasserund Schifffahrtsverwaltung (WSV). Das Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein ist eine Unterbehörde im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West. In seiner regionalen Zuständigkeit liegt unter anderem der Niederrhein von der Stadtgrenze Duisburg/Krefeld bis zur deutsch-niederländischen Grenze. Den Schwerpunkt der bautechnischen Arbeiten des Amtes bildet die Sohlstabilisierung des Niederrheins. Auch der Bau der Flutmulde Rees steht in diesem Zusammenhang.

Aus den Häfen 15

# Stahl-Service-Center in den Hafen gezogen

270 Mitarbeiter von ThyssenKrupp arbeiten jetzt im hochmodernen Flachstahl-Anarbeitungscenter in Krefeld

Erwartungsvoll blicken die 270 Mitarbeiter, die Ende des vergangenen Monats ihr neues Verwaltungsgebäude in Krefeld bezogen, in die Zukunft. Unterstützt werden sie dabei von Detlef Schotten und Wilhelm Budéus, den Geschäftsführern der ThyssenKrupp Stahl-Service-Center GmbH. "Krefeld ist unser neuer Firmensitz, und damit bekennen wir uns ganz klar zum Standort Nordrhein-Westfalen." Im Frühjahr 2008 begannen die Arbeiten auf dem 150.000 Quadratmeter großen Areal im Krefelder Hafen. Nun stehen sie kurz vor dem Abschluss. Bereits im Herbst soll das Dienstleistungszentrum zur Anarbeitung von Flachstahl mit modernstem Maschinenpark, ausgeklügeltem Logistikkonzept und optimaler Infrastruktur eingeweiht werden. Dann werden dort rund 600.000 Tonnen Spaltband



und Zuschnitte aus Qualitätsflachstahl angearbeitet – darunter auch höherfeste Stähle in Außenhautqualität für die Automobilindustrie. "Wir wollen uns auch in Zukunft als eines der führenden Flachstahl-Service-Center in Deutschland und Europa behaupten und die ständig steigenden Kundenanforderungen an die Qualität unserer Produkte und Dienstleistungen weiterhin optimal

erfüllen", begrüßte Schotten seine Mitarbeiter.

Dafür führte das Unternehmen in Krefeld die Produktionen und das langjährige Know-how seiner drei nordrhein-westfälischen Niederlassungen Bochum, Breyell und Leverkusen sowie der zentralen Verwaltung, die ehemals in Langenfeld ansässig war, zusammen. Der Neubau schafft dabei die Voraussetzung für eine nachhaltige Steigerung der Kapazitäten zur Belieferung der Stammkunden in Deutschland und Europa.

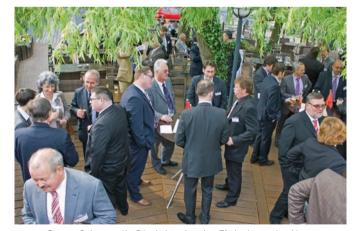
Ein weiteres Argument für den Standort Krefeld ist seine Infrastruktur: Die Verkehrsanbindungen im Krefelder Hafen an Schiff, Schiene und Straße sind optimal.

Mit dem farblich durchkomponierten Hallenkomplex setzt das Unternehmen überdies optische Akzente. Das Farbkonzept fügt sich dabei harmonisch in die Landschaft ein und bietet mit seinen frischen Farben auch in den Produktionsbereichen eine für die Mitarbeiter angenehme Arbeitsumgebung.

# Hamburg wirbt um Rheinländer

"Die norddeutschen Seehäfen sind an der Wirtschaftsregion NRW interessiert"

Traditionell bestehen vom Rhein aus beste Verbindungen zu den Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam, den so genannten ARA-Häfen. Aber es gebe auch zahlreiche gute Gründe, eine Verbindung zu Deutschlands größtem Seehafen aufzubauen, meint das Team des Hafen Hamburg Marketings. Deshalb reiste eine Delegation unter der Führung von Vorstand Claudia Roller gemeinsam mit Vertretern zahlreicher Unternehmen und Organisationen aus der Metropolregion Hamburg jetzt wieder nach Düsseldorf. Dabei war der 821. Hamburger Hafengeburtstag



Gerne folgten die Rheinländer der Einladung der Hanseaten.

eine gute Gelegenheit, nicht nur gemeinsam anzustoßen, sondern auch miteinander ins Gespräch zu kommen. Roller berichtete, dass das vergangene Jahr auch für den Hafen Hamburg ein schwieriges gewesen sei. "Jetzt ist es wichtig, aus dem Erlebten zu lernen und wieder Fahrt aufzunehmen – und das in allen Bereichen des Universalhafens", betonte Claudia Roller vor den rund 200 Gästen in Düsseldorf.

# Die Krise genutzt

Die Umschlagzahlen im Hamburger Hafen ziehen seit dem ersten Quartal 2010 wieder an. "Wir haben die Krisenzeit genutzt, um uns neu aufzustellen und die Themen so zu bearbeiten, dass sie in die Zukunft zeigen", erklärte Claudia Roller. Besondere Aufmerksamkeit schenkte sie einer Botschaft des 3. Neuss Düsseldorfer Hafentages, dass die deutschen Seehäfen in der NRW-Politik keine Rolle spielten. "Es mag sein, dass die NRW-Politik nicht an uns interessiert ist. Die norddeutschen Seehäfen sind aber an Ihnen – der Wirtschaftsregion NRW – interessiert."

Man werde alles tun, um die hohen Erwartungen auch zu erfüllen, versprach Roller. Als Beispiele nannte sie insbesondere den Ausbau der Infrastruktur – "egal, in welchem Bereich". Denn natürlich habe die Eisenbahn für den Hafen im Allgemeinen und in der Verbindung nach NRW eine herausragende Bedeutung. Vermehrt will die Hansestadt daneben auch auf den Verkehrsträger Binnenschifffahrt setzen.

#### **Impressum**

**Herausgeber:** Rainer Schäfer (verantwortlich) ■ Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG ■ Hammer Landstr. 3 ■ 41 460 Neuss ■ Telefon: (021 31) 53 23 - 0 ■ Fax: (021 31) 53 23 - 105 ■ 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)

 $\textbf{Druck:} \ \textit{RheinPfalz Verlag und Druckerei GmbH \& Co. KG} \blacksquare \textit{Oggersheimer Druckzentrum} \blacksquare \textit{Flomersheimer Straße 2} \blacksquare \textit{67071 Ludwigshafen} \blacksquare \textit{pm@rheinpfalz.de}$ 

Die letzte Seite

#### **Unter Strom**

Sie sieht aus wie ein Katamaran oder wie ein an beiden Enden geöffneter Container mit einem Führerhaus: die neue Wasserkraftanlage, die jetzt in die Elbe bei Magdeburg gehoben wurde. Die Idee: Der Fluss soll durch den Kasten fließen und dabei ein Schaufelrad bewegen, das wiederum an einem Generator hängt. Der Vorteil, so erhoffen sich die Forscher der Uni Magdeburg: Strom für etwa 500 Haushalte wird erzeugt, ohne Fluss oder Schifffahrt zu beeinträchtigen.

#### **Handlich**

Egal, ob Nordsee oder Ostsee: Der neue iPhone-App MarinaGuide kennt 200 deutsche Häfen und zeigt Hobbyseglern die Gastliegeplätze in der direkten Umgebung an. Dabei präsentiert der App (14,99 Euro) Fotos vom Hafen und stellt auf Knopfdruck die direkte Verbindung zum Hafenbetreiber her.

#### **Abschied**



Den bisherigen Aufsichtsratsvorsitzenden der Rheinhafen Krefeld GmbH, Stadtkämmerer Manfred Abrahams (Mitte), verabschiedeten die beiden Geschäftsführer Elisabeth Lehnen und Rainer Schäfer auf der letzten Sitzung des Aufsichtsrats. Die beiden Geschäftsführer dankten ihm für die vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Abrahams wechselte zum
1. Juni über den Rhein auf
den Posten des Stadtkämmerers und Stadtdirektors
der Landeshauptstadt
Düsseldorf. Der gebürtige
Mönchengladbacher war
nach Abitur und Grundwehrdienst als Stadtinspektoranwärter in den
Dienst der Stadt Krefeld
eingetreten.

# Sawubona im RennbahnPark

Neuss feiert und fiebert mit den Fußball-Helden beim kostenlosen Public Viewing

Noch bis zum 11. Juli verwandelt sich der Neusser RennbahnPark zum "Football-Village": Während der Weltmeisterschaft können Besucher die Nationalelf auf ihre Reise ins Land am Kap begleiten. Beim Public TV wird zudem kulinarisch die ganze Bandbreite der südafrikanischen Küche geboten: von Bier und Boerewors bis zu Krokodilmedaillon und Kap-Wein. Und was könnte schöner sein, als gemeinsam mitzufiebern und zu feiern? Sawubona - Willkommen im RennbahnPark. Hier erwartet die Besucher ein abwechslungsreiches und genussvolles Programm, das sich neben der Spielübertragung auch der Erkundung des Gastgeberlandes und seiner "Regenbogen-Nation" widmet. So bietet das landestypisch dekorierte Football-Village Wissenswertes über Südafrika, Land und Leute sowie



An die Stimmung der letzten Weltmeisterschaft wollen die Organisatoren in Neuss anknüpfen.

Hintergrund-Informationen zur Weltmeisterschaft. Bis zum lang erwarteten Finale am 11. Juli werden ausnahmslos alle Spiele der Vorund Finalrunden öffentlich übertragen – je nach Attraktivität der jeweiligen Begegnung auf größeren Monitoren in Teilbereichen oder über mehrere Bildschirme auf der gesamten Anlage, immer aber in einer dichten Atmosphäre. Grundsätzlich gilt: Der Zugang zum Football-Village und das Public TV sind kostenfrei. Der neu gestaltete Rennbahn-Park bietet in diesem Sommer allen Fußball-Fans ein "Zuhause". Den Besuchern stehen

gleich mehrere Veranstaltungsbereiche zur Auswahl: Wer's unkompliziert mag, gern unter freiem Himmel genießt und sympathische Menschen kennenlernt, für den ist der moderne Biergarten auf dem Vorplatz mit Selbstbedienung und familienfreundlichen Preisen genau das Richtige.

# Radeln auf sommerlichen Strecken

Statt Sport zu schauen auch mal selbst aktiv werden: zwei attraktive Möglichkeiten

Keine Lust, die kommenden Wochen immer nur vor dem Fernseher zu verbringen? Dann schwingen Sie sich auf das Fahrrad.

Eine Gelegenheit bietet sich am Sonntag, 4. Juli: Mehr als 70 Gemeinden am Niederrhein und aus den Niederlanden veranstalten jedes Jahr am ersten Sonntag im Juli den Niederrheinischen Radwandertag. Der Radwandertag lockt jährlich etwa 30.000 Teilnehmer an und ist damit Deutschlands größte Radveranstaltung.

Die Veranstalter schildern etwa 60 Routen mit einer Länge zwischen 30 und 60 Kilometern aus, auf denen die Teilnehmer die großen und kleinen Sehenswürdigkeiten am Niederrhein entdecken können. Die Teilnahme ist dabei nicht nur kostenlos, im Rahmen eines Gewinnspiels



Zahlreiche schöne Radstrecken führen durch unsere Region.

haben die Teilnehmer auch die Möglichkeit, attraktive Sachpreise, wie zum Beispiel Fahrräder oder Gutscheine für Restaurants oder Sehenswürdigkeiten zu gewinnen. Durch den Rhein-Kreis Neuss verlaufen in diesem Jahr neun Routen mit Längen zwischen 34 und 66 Kilometern.

Auf einer Strecke von rund 110 Kilometern führt zudem der Erft-Radweg von der Quelle bei Nettersheim bis zur Mündung in den Rhein bei Neuss. Die Erft durchquert einen Teil der Rheinischen Bucht - die wasserburgenreichste Region Deutschlands. Entsprechend wartet eine Tour, wie sie abwechslungsreicher kaum sein kann. Das Besondere dabei ist, dass der Radler nahezu durchgängig neben dem Fluss und unter topografisch günstigen Bedingungen radeln kann. Auf dem gesamten Routenverlauf laden fahrradfreundliche Gastronomie und Hotellerie zum Verweilen ein. Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.erftwea.de.

Der Erft-Radweg lässt sich mit dem Rhein-Radweg und dem Ahrradweg zu einem 300 Kilometer langen Rundkurs, der Drei-Flüsse-Tour verbinden. Mehr Informationen finden Sie unter www.3-fluesse-tour.de.