Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | JULI 2010
www.hafen-zeitung.de

Hans Smits sieht nicht nur für Rotterdam wieder Wachstum Seite 13

Ticker: Vorsicht beim Sprung ins Wasser +++ Düsseldorfer Werk gibt Vollgas +++ Rotterdam rechnet mit Wachstum +++ +++ Bremen bündelt seine logistischen Kompetenzen +++ Zusammenarbeit hat sich bewährt +++ Shakespeare feiert Geburtstag

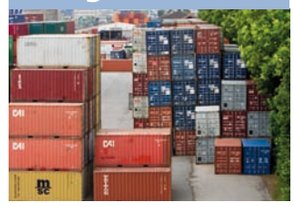
Hafen feiert mit den Neussern

NDH unterstützt am 24. Juli das große Familienfest im Rahmen von „Ab in die Mitte“

Am 24. Juli findet auf dem Wendersplatz, dem großen Parkplatz gegenüber der Hafenverwaltung an der Hammer Landstraße 3 in Neuss ein großes Familien- und Kinderfest statt. Es werden bis 18 Uhr zahlreiche Attraktionen geboten: Auf alle Fans des Schienenverkehrs wartet zum Beispiel eine Eisenbahnausstellung. Bei den meisten Lokomotiven wird es sogar möglich sein, zumindest einen Blick in den Führerstand zu werfen. In dem einen oder anderen Modell dürfen sich die Liebhaber auch einmal in den Lokführerstuhl setzen.
Ebenso kraftvoll sind die Rennboote, die gleich nebenan zu bewundern sind. Die Palette reicht dabei von einem schnittigen Formel-4-Flitzer bis hin zu acht Meter Off-Shore-Boliden. Und aktive Rennbootfahrer beantworten alle Fragen der großen und kleinen Besucher zu ihrem faszinierenden Hobby. Ein Herzstück des Programms bilden die beiden aus Containern zusammengestellten Aktionsflächen, auf denen immer im Wechsel ein abwechslungsreiches Programm geboten wird: Das geht von Zauberkünstlern bis hin zu Musik von Amaterasu-Taiko mit ihren Trommeln. Die Bundesschützenkapelle spielt den Besuchern den Marsch, der Marinechor sorgt für maritime Stimmung von der Küste und die Milchkännchen Dixieland-Band spielt ebenfalls auf. Derweil zeigt Kuby-Seilakrobatik atemberaubende Kunststücke und das Traumschiff Tingel-Tangel bringt die Besucher zum Lachen. Für die Kinder warten zahlreiche verschiedene Spiele: Unter anderem lädt ein Dampftraktor zur Rundfahrt. Die jungen Besucher können aber auch beim bunten Kinderprogramm, spielen, basteln, Kisten stapeln oder sich schminken lassen.
Lesen Sie mehr über „Ab in die Mitte“ auf Seite 5.

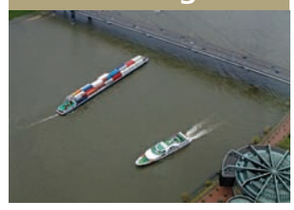
Foto: NDH

Ausgezeichnet



Für die Verlagerung von Lkw-Transporten weg von der Straße zeichnete das schwedische Unternehmen Green Cargo den Logistiker Lkw Walter aus. Die Österreicher nutzen unter anderem auch das Krefelder Container Terminal KCT für das nun prämierte Konzept.

Geburtstag



Das Wasser- und Schifffahrtsamt Köln ist jetzt 100 Jahre alt geworden. Die 119 Mitarbeiter betreuen den Rhein vom Kölner Süden bis hin zur Stadtgrenze Krefeld und sorgen dafür, dass die Schifffahrt auf der verkehrsreichsten Wasserstraße Europas fließen kann.

Ministerbesuch

Bei einer viertägigen Logistikreise besuchte der brasilianische Hafenminister Pedro Brito mit einer Wirtschaftsdelegation auf Einladung von Staatssekretär Rainer Bomba verschiedene Standorte in der Bundesrepublik Deutschland.
Dabei war er für einen Tag in Karlsruhe auch Gast des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), dessen Präsident Rainer Schäfer ihm am Beispiel des traditionsreichen Standorts die Effizienz, Vielfalt und Leistungsfähigkeit des Systems Wasserstraße verdeutlichte.

Fans jubelten Deutschland zu

Foto: Andreas Woitschützke

Auch auf dem RennbahnPark kannte die Begeisterung der Fußballfans nach den Erfolgen der deutschen Elf keine Grenzen mehr: Doch nicht nur Jogis Jungs überzeugten, auch die Organisatoren des Neusser Public Viewings erhielten von den rund 40.000 Besuchern nur Bestnoten.

Optimistisch

Auch für die großen See-Reedereien scheint es derzeit wieder aufwärts zu gehen: Anfang Juli hob zunächst Hapag-Lloyd und dann der dänische Konkurrent Moeller-Maersk die Gewinnprognosen für das laufende Jahr an. Grund für diesen Optimismus sei vor allem die überraschend schnelle Erholung des Frachtgeschäfts, hieß es aus Kopenhagen.

Wir profitieren

Die Seehäfen und die Logistik allgemein sind diejenigen, wenn man sauber analysiert, die ein zusätzliches Transportvolumen bekommen werden. Oder wie mein Kollege Rainer Schäfer und ich immer sagen: Wir Logistiker sind diejenigen, die an dem Einsatz der normal arbeitenden Bevölkerung überproportional partizipieren.

Was kann dabei diese Warenströme verändern? Wovon haben wir in den vergangenen Jahren überproportional partizipiert? Unter anderem von der Veränderung des Spritpreises, dem digitalen Tacho, der Lkw-Maut und dem Carbon Footprint. Diesen und anderen Themen haben wir uns gestellt und haben sie gemeistert. Gleichzeitig ist es uns gelungen, auf die zwischenzeitlich schwache Relation des Dollars zu reagieren, der unsere Exporte sehr günstig gemacht hat.

Und so ist jede Krise immer auch zugleich eine Chance. Zumal gerade in den vergangenen Monaten die Logistik und der Binnenhafenbereich ganz besonders profitiert haben. Denn in etlichen Fällen wurden die Warenströme von den schnelleren und teuren Transportmedien hin auf die Schiene und die Wasserstraße geroutet. Gleichzeitig werden uns die Globalisierung und die Verlagerungsprozesse mittelfristige noch zusätzliche Warenströme bescheren. Und es sind diese zusätzlichen Transportmengen, die am Ende der Tage meiner Hoffnung nach die Logistik und die Binnenhäfen weiter stärken werden.

ULRICH GROSS

Verantwortung

Auch wenn die schwersten wirtschaftlichen Verwerfungen vorbei zu sein scheinen und wieder positive Zahlen gemeldet werden, so haben die Turbulenzen noch kein Ende gefunden. Nach Finanz-, Wirtschafts- und Währungskrise droht uns nun eine Kreditklemme. Es steht zu befürchten, dass die Refinanzierung auch unserer Kunden aus dem Mittelstand nicht leichter wird. Das ist eine der Rückmeldungen, die der Hafen erhalten hat. Ich hoffe sehr, dass die Kreditwirtschaft ihrer volkswirtschaftlichen Verantwortung gerecht wird. Und dass sie dazu beträgt, dass wir unsere Funktion in Deutschland als Exportnation und natürlich auch in der Logistikwirtschaft – der immerhin drittgrößten Wirtschaftsbranche in der Bundesrepublik – wahrnehmen und die Zukunft gestalten können.

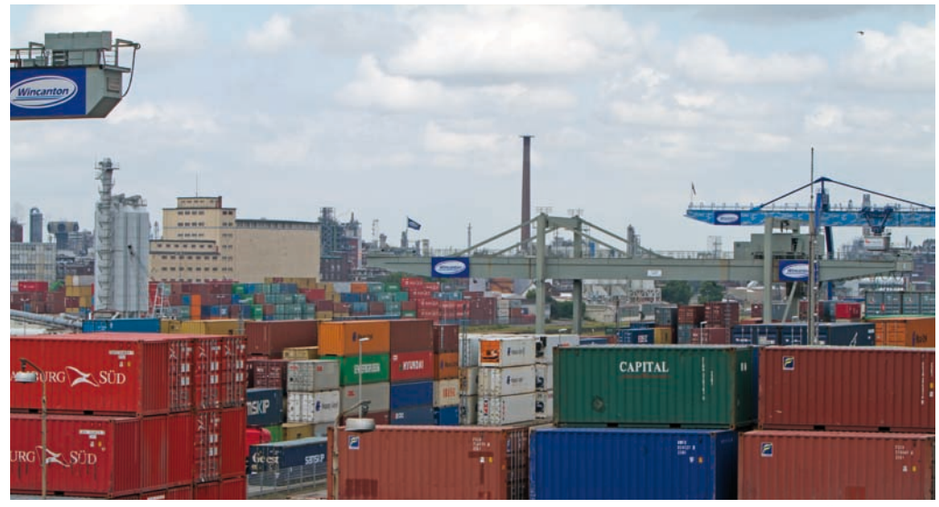
Denn die Globalisierung ist ein Megatrend, der fortschreiten wird. Die Frage ist nur, ob Deutschland daran wie bisher partizipieren kann. Dafür wollen wir Voraussetzungen schaffen, dafür müssen wir Voraussetzungen schaffen.

Aber nicht nur wir: Um an Wachstum und Wertschöpfung teilhaben zu können, benötigen wir eine leistungskräftige Infrastruktur. Und das ist gerade unter dem Diktat knapper Kassen ein sicherlich ambitioniertes Tun. Aber hier müssen und werden wir den Dialog mit allen Beteiligten suchen, um eine gemeinsame Lösung zu finden. Alles andere wäre verantwortungslos.

RAINER SCHÄFER

Gesucht – gefunden

Im Magdeburger Hafen suchen Forscher Container per Satellit



In einem großen Terminal werden Tausende Container bewegt. Da ist es wichtig, den Überblick zu behalten. Die Forscher der Uni Magdeburg erhalten jetzt Unterstützung aus dem Himmel.

Am 17. Juni 2010 wurde im Magdeburger Hansehafen die Logistik-Plattform des Galileo-Testfelds Sachsen-Anhalt eröffnet. Im Beisein von Staatssekretär André Schröder wurden neue, hochgenaue Ortungsverfahren jenseits von GPS-Technologien für die Container-Logistik vorgeführt.

An der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg (OVGU) werden auf dem Testfeld künftig modernste satellitengestützte Anwendungen für die Verkehrs- und Logistikbranche, den öffentlichen Nahverkehr, die Telematik und die funkgestützte Kommunikation in einem Binnenhafen weiterentwickelt.

In Zusammenarbeit mit anderen Forschungseinrichtungen und Unternehmen ist es das langfristige Ziel der Wissenschaftler, ein intelligentes, umweltorientiertes Logistik- und Verkehrssystem für Sachsen-Anhalt aufzubauen. Denn wenn Probleme bei der Verteilung von Gütern auftauchen, dann naturgemäß dort, wo ein Warenumschlag stattfindet: Waren könnten unsachgemäß transportiert oder gelagert werden, befinden sich am falschen Ort oder sind nicht rechtzeitig auffindbar.

Innerhalb der neuen Plattform sollen nun neue und weiterentwickelte Ortungs- und Monitoringverfahren im laufenden Betrieb eines Logistik-Hubs (Hansehafen Magdeburg) eingesetzt und getestet werden. Diese Verfahren – so die Hoffnung – können dann für mehr Transparenz und Sicherheit in der Logistikkette sowohl für den Kunden als auch für den Logistikdienstleister sorgen.

Schützenfest steht vor der Tür

Nun sind es nur noch wenige Wochen, dann steht wieder eines der wichtigsten Feste der Stadt Neuss vor der Tür: Das Schützenfest steigt in diesem Jahr von Freitag, 27. August, bis Dienstag, 31. August. Vor allem für auswärtige Besucher absolut empfehlenswert sind die großen Umzüge, bei denen die Vereine festlich geschmückt durch die Stadt ziehen.

In Neuss gelten andere Jahreszeiten als im übrigen Nordrhein-Westfalen: Zusätzlich zu den bekannten vier Jahreszeiten kommt in der Quirinusstadt das große Neusser Bürger-Schützenfest am letzten Wochenende im August hinzu, an dem mehr als 6400 Schützen und Musiker aktiv teilnehmen. Urlaub und Veranstaltungen werden nicht so sehr nach Schulferien oder anderen Fixpunkten geplant, sondern vor allem nach den fünf „Tagen der Wonne". Spätestens sechs Wochen vor dem Fest, bei dem Jung und Alt, Arm und Reich sowie Marschierer und Gäste gemeinsam feiern, gibt es kein Halten mehr: Die Neusser schmücken ihre Häuser festlich, bringen Uniform und Abendkleidung in Ordnung, planen Biwaks mit der Zugfamilie und bauen leuchtende Großwagen für den Fackelzug.

„Bis Schützenfest" – diese Verabredung ist mehr als eine Floskel: Das Fest, bei dem die ganze Familie mitfeiert, lockt auch viele ehemalige Neusser in die alte Heimat.

Meterhoch schlugen die Flammen in den Himmel, auch in den Nachbarstädten war die Rauchwolke noch zu sehen. Rund 1000 Feuerwehrleute benötigten mehrere Tage, um einen Großbrand unter ihre Kontrolle zu bringen.

Heißer Einsatz im Neusser Hafen

Bis spät in den Freitagabend kämpften die Männer, bis sie abgelöst wurden.

Müssen sich jetzt die Nachbarn der Häfen Sorgen machen? „Nein, auf gar keinen Fall", wehrt Peter Schöpkens ab. Er muss es wissen: Er ist Leiter der Neusser Wehr und leitete den anstrengenden Einsatz. In einem Hafengebiet finden sich neben Wohnbebauung überwiegend Gewerbe- oder Industriefirmen. Und die seien nicht gefährdeter als andere Unternehmen an anderen Stellen auch. Allerdings: „Im Einsatzfall kann von den Betrieben eine größere Gefährdung als von einem reinen Wohngebiet ausgehen." Deshalb sind die meisten Betriebe neben sonstigen brandschutztechnischen Einrichtungen mit einer Brandmeldeanlage ausgestattet, die dafür sorgt, dass die Feuerwehr direkt über ein Schadensereignis verständigt wird. Zudem führen in regelmäßigen Zeitabständen Feuerwehr und Bauaufsicht eine Brandschau durch.

Weitere Kräfte angefordert

Den Auslöser für einen der größten Einsätze der Neusser Wehr der vergangenen 25 Jahre gab allerdings eine telefonische Feuermeldung. Als um 12.25 Uhr die ersten Einsatzkräfte eintrafen, brannten bereits 80 Prozent der Papierstapel auf der westlichen Lagerfläche an der Büdericher Straße. „Um eine Brandausbreitung auf die angrenzenden Gewerbebetriebe und insbesondere auf das Produktionsgebäude zu verhindern, wurden durch den Einsatzleiter unverzüglich weitere Einsatzkräfte angefordert", berichtet Schöpkens. „Ein Übergreifen des Brandes auf das östlich gelegene Papierlager von 5000 Quadratmetern konnte zum Teil durch den Einsatz von Löschschaum eingegrenzt werden."

Allerdings mussten sich die Einsatzkräfte aufgrund der starken Wärmeentwicklung zurückziehen. Teilweise schützten sie mit Strahlrohren die eigenen Fahrzeuge, damit diese nicht vom Feuer erfasst wurden. Dabei beobachteten die Einsatzkräfte auch einen speziellen Effekt: Die Rauchentwicklung war in der ersten Phase des Brands vergleichsweise gering. Der Grund: Durch die hohen Temperaturen verbrannten die Papierstapel eher „rückstandslos". Trotzdem begannen die Fachstellen – Sondereinheiten der Feuerwehr ebenso wie Mitarbeiter von Stadt, Kreis und Bezirksregierung – nach Hinweis der Feuerwehr mit der Kontrolle der Umweltwerte und des abfließenden Löschwassers.

Eine Brandausbreitung auf das Produktionsgebäude der Firma FS Karton konnten die Feuerwehrleute verhindern. Das vorgelagerte östliche Papierlager wurde von Flugfeuer erfasst und dadurch teilweise in Brand gesetzt. Für die Einsatzkräfte der Moment, in dem sie Vollalarm auslösten: Alle verfügbaren Einsatzkräfte der Feuerwehr Neuss wurden nun alarmiert, auch Feuerwehren aus dem Rhein-Kreis Neuss angefordert.

Schon früh waren dann jedoch der Einsatzleitung vor Ort nicht nur die Ausmaße des Brandes deutlich, sondern auch die größten Schwierigkeiten dieser Einsatzstelle: Die Wasserversorgung aus dem Hydrantennetz reichte für einen solchen Großeinsatz nicht aus. Die große Hitze von Brand und Wetter gefährdete die Einsatzkräfte massiv.

Der Personaleinsatz würde nicht nur groß werden, sondern auch lange anhalten. So entschied sich die Einsatzleitung zu einem in Neuss einmaligen Schritt und forderte nicht nur Löschzüge aus den Nachbarstädten, sondern auch die sogenannten Bereitschaften NRW an. Auch die Werkfeuerwehr der Ruhr Öl Gelsenkirchen, die als Zuständige für zwei Raffinerien über ganz spezielle Ausrüstung verfügen, um Brände dieser Größenordnung zu bekämpfen.

So wurden dann gegen 23 Uhr – die Neusser waren seit mehr als zehn Stunden im Einsatz – die Einsatzkräfte aus Wuppertal, Solingen, Duisburg, Mönchengladbach, Krefeld, Oberhausen, Düsseldorf, Essen und Remscheid abgelöst. Bis zum Einsatzende am 6. Juli, also vier Tage später, mussten 32 Einsatzkräfte behandelt werden – neun von ihnen in umliegenden Krankenhäusern. Ein Feuerwehrmann wurde zur Beobachtung stationär behalten – ein Radlader hatte versehentlich das Löschfahrzeug gerammt, hinter dem der Maschinist im Einsatz war. Die angeschlossenen Schläuche schlugen dem jungen Mann gegen den Oberkörper. Wegen Verdachts auf ein so genanntes stumpfes Bauchtrauma wurde er ins Krankenhaus gebracht. Zudem mussten Augenverletzungen durch Asche und Staub behandelt werden, die meisten jedoch ambulant durch den Rettungsdienst.

Mit dicken Schläuchen wurde Wasser aus dem Hafen gepumpt.

41.900 Liter pro Minute

Derweil ging der Kampf gegen die Flammen weiter: Bis zu 41.900 Liter Löschwasser pro Minute gingen auf die brennenden Papierballen nieder. Besondere Dienste leistete ein leistungsstarker Wasserwerfer der Werkfeuer BP, das bis zu 20.000 Liter pro Minute abgeben konnte. Da staunten dann auch die Profis: „So etwas haben wir bislang nur in Schulungsfilmen gesehen", zeigte sich ein Neusser beeindruckt. Um dem Bedarf gerecht zu werden, wurde die Löschwasserversorgung aus dem Hafen sicher gestellt: Die beiden Löschboote aus Düsseldorf und Neuss pumpten das Wasser quer über die Düsseldorfer Straße bis hin zur Einsatzstelle.

Der Einsatz endete offiziell am Donnerstag, 8. Juli, um 18 Uhr. „Ein großer und ereignisreicher Einsatz ist zu Ende", bilanzierte Schöpkens. Er dankt allen Wehren und Helfern. Zudem sei auch die Zusammenarbeit mit den Firmen FS Karton, Prangenberg & Zaum und der Entsorgungsgesellschaft Niederrhein überaus positiv verlaufen.

Jedes Jahr ertrinken im Rhein Menschen

Stadt und Rettungsverbände warnen vor unverantwortlichem Baden – Im Hafen ist Schwimmen verboten

Sommerliche Temperaturen und die bessere Wasserqualität der natürlichen Gewässer locken so manchen Bürger zum Baden ins kühle Nass. Doch das erfrischende Vergnügen birgt Gefahren in sich. In Düsseldorf sind die Baggerseen und der Rhein Ziel von Badefreunden, die sich mit einem Sprung ins kühle Wasser aber allzu oft leichtsinnig selbst in Gefahr bringen. Denn: „Selbst geübte Schwimmer können bei Unterströmungen oder Strudeln im Rhein in Schwierigkeiten geraten", lautet der Tenor von Experten und Lebensrettern.

Gerade bei tropischen Temperaturen locken der Rhein und die Baggerseen zu einem Sprung ins kühle Nass. Das ist oft verboten.

Gelbe Karte vom Ordnungsamt

Laut aktueller Statistik der Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft (DLRG) ertrinken pro Jahr in Deutschland rund 500 Menschen, das Gros davon in Flüssen und Seen. Rund 50 Menschen pro Jahr kommen in Kanälen und Hafenbecken ums Leben.

Weil dennoch im Sommer immer wieder Menschen im Rhein baden oder ihre Kinder am Rande planschen lassen, entwickelte die Landeshauptstadt in Zusammenarbeit mit Wasserschutzpolizei, DLRG, Wasser- und Schifffahrtsamt Köln und dem Roten Kreuz eine „Gelbe Karte". Sie weist auf die Risiken des Rhein-Schwimmens hin. Zudem ist auf der Karte auch vermerkt, was am Ufer des Rheins gestattet ist. Die gelben Karten werden an die Passanten am Rhein verteilt.

Im Rhein ist das Schwimmen nach der Verordnung über das Baden in den Bundeswasserstraßen Rhein und Schifffahrtsweg Rhein-Kleve in bestimmten Zonen gänzlich verboten. So gilt 100 Meter oberhalb und unterhalb von Rheinhäfen absolutes Badeverbot. An Brücken, Schiffs- und Fährlandestellen, Schleusen, Vorhäfen, Umschlagstellen und Werften darf auch auf keinen Fall geschwommen werden.

Machtvolle Strudel

Auch andernorts ist Baden im Rhein nach Angaben der zuständigen Wasserschutzpolizei sehr gefährlich. Beispielsweise an sogenannten Kribben, ins Wasser ragenden Kiesflächen, die dazu da sind, die Fließgeschwindigkeit des Stroms in seiner Mitte zu erhöhen. Hier bilden sich oft gefährliche Strudel und Strömungen. Starke Strömung herrscht auch in der Fahrrinne. Wer versucht, den Strom schwimmend zu überqueren, kommt, wenn er es überlebt, weit unterhalb der Stelle an, an der er ins Wasser gestiegen ist.

Wenn ein Schiff vorbei fährt, zieht dieses das Wasser an. Der Eindruck des niedrigeren Wasserstands verlockt besonders Kinder, dem Wasser hinterher in den Fluss zu waten. Unterschätzt wird die Gefahr des „Rückschwalls": Das Wasser kehrt schnell in Wellen zurück, Kinder werden umgerissen und abgetrieben. Daher sollten Eltern ihre Kinder an Gewässern und besonders am Rhein nicht aus den Augen lassen.

Für die Baggerseen gilt ein generelles Badeverbot außer in den Freibädern am Unterbacher See. Baggerseen sind besonders tückisch, da sie durch Grundwasser gespeist werden. Dadurch ändern sich Wassertemperatur, Gestalt, Tiefe und Uferformation regelmäßig und drastisch.

Foto: Schrift-Steller

Bei allen Rennen der 15. Auflage der Stadtwerke Düsseldorf Drachenbootregatta ging es wieder einmal äußerst spannend zu.

Drachenboote trotzen der Hitze

Ende Juni war es endlich so weit: Zum fünfzehnten Mal ließ die Stadtwerke Düsseldorf Drachenbootregatta den MedienHafen zu einem Besucher-Magnet werden. Zehntausende Zuschauer sorgten für eine ausgelassene Stimmung und feuerten die Teilnehmer der 15. Stadtwerke Düsseldorf Drachenbootregatta kräftig an. Trotz hochsommerlicher Temperaturen zeigten die rund 1500 aktiven Teilnehmer vollen Einsatz und sowohl am Samstag als auch am Sonntag gab es viele spannende Rennen zu sehen.

Neben dem Regattageschehen setzte das Rahmenprogramm auf der Stadtwerke Düsseldorf Showbühne Akzente. Die Aktionsstände der Stadtwerke informierten tatkräftig über das Unternehmen. Der Kindererlebnisbereich bot auch den ganz jungen Zuschauern Einiges. Und diverse andere Stände sorgten für das leibliche Wohl der Zuschauer und Teilnehmer. Aber es gab auch wieder Platz für ernstere Themen, diverse Stände von sozialen Institutionen und Einrichtungen informierten über ihr Engagement.

„Nüsser Genüsse“ und ein großes Familienfest

Neuss Düsseldorfer Häfen unterstützen die einwöchige Aktion „Neusser Räume“ – Konzepte überzeugten Juroren

Mit den „Neusser Räumen“ kommuniziert die Stadt am Rhein vom 23. Juli bis 1. August ihre neu gestaltete Innenstadt und das damit verbundene attraktivere Einkaufserlebnis. Unter dem planerischen Ziel „Neuss rückt an das Wasser“ sind zahlreiche Projekte in Planung oder Umsetzung. Durch diese Maßnahmen entwickelt sich die Stadt in die Breite, werden neue Erlebnisräume – historische, ungewöhnliche und unbekannte, temporäre und künstlerisch gestaltete – geschaffen, die die Neusser Bürgerinnen und Bürger, aber auch Besucher entdecken können. Thematisiert und umgesetzt werden dabei auch innovative Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungskonzepte.

„Comedy to go“ beim großen Familienfest auf dem Wenderplatz.

Ausgezeichneter Preisträger

Neuss ist Preisträger 2010 der Initiative „Ab in die Mitte! Die City-Offensive NRW“. Deren Zielsetzung besteht darin, die Zentren als Orte des Handels, der Kunst, Kultur und Freizeit, des Wohnens und Arbeitens stärker und dauerhaft im Bewusstsein der Bürger zu verankern.

Die Innenstädte und Ortszentren sollen dabei als Mittelpunkt des städtischen Lebens, als Orte vielgestaltiger Austauschbeziehungen und als alltäglicher Handels- und Lebensraum gestärkt werden. Bereits im elften Jahr fördert und initiiert das Land Nordrhein-Westfalen innovative Entwicklungsstrategien für die nordrhein-westfälischen Innenstädte. „Ab in die Mitte! Die City-Offensive NRW“ wurde 1999 gemeinsam mit der Galeria Kaufhof GmbH,

der Karstadt Warenhaus GmbH, dem Handelsverband LAG NRW und dem Städtetag NRW ins Leben gerufen. 2000 schloss sich der Einzelhandelsverband NRW der Initiative an. 2005 folgte die Ströer Deutsche Städte Medien GmbH, 2006 darüber hinaus McDonald`s Deutschland Inc., die WAZ Mediengruppe sowie das Handelsjournal. Seit 2007 gehört auch die Multi Development Germany GmbH der City-Offensive an.

Identität stärken

Neben neuen Impulsen für die Implementierung von Stadtmarketing-Organisationen und der Entfaltung nachhaltiger Stadtentwicklungsstrategien geht es auch darum, die kulturelle Identität der Städte zu stärken, die Multifunktionalität urbaner Strukturen zu fördern und zu erhalten sowie die Zentren für ein breites Besucherspektrum zu öffnen. Nicht zuletzt muss dabei auch die Bürgerbeteiligung gefördert werden. Denn nur wenn alle für die Innenstadt relevanten Akteure an einem Strang ziehen, kann es gelingen, der zunehmenden Verödung und Uniformierung der Innenstädte zu begegnen.

Das Fest begann am Freitag, 23. Juli, um 19.30 Uhr mit einer „Bunkernacht“: Den Besuchern öffnet sich ein unbekannter Raum im Herzen der Innenstadt. Der in den Neunzigerjahren fertiggestellte Atombunker tief unter dem Rathaus wird zur Spiel- und Projektionsfläche für eine ambitionierte Licht-, Klang- und Kunstinstallation. Treffpunkt ist der Eingang Rathausinnenhof an der Michaelstraße.

Zu den Höhepunkten zählt sicherlich das große Familienfest am Samstag, 24. Juli, auf dem Wendersplatz, das unter anderem die Neuss Düsseldorfer Häfen unterstützen.

Auch die Vereine stellen sich den Bürgern an Ständen vor.

Ab 11 Uhr warten auf die großen und kleinen Besucher unter anderem ein Erlebnisraum mit Musik, Eisenbahnpräsentation und vieles andere mehr.

Klangvolle Container

Am Mittwoch, 28. Juli, beginnt um 11 Uhr auf dem Münsterplatz das Container-Projekt, bei dem sich bis Sonntag, 1. August, Seecontainer in Klang-, Kunst- und Kulturräume verwandeln. Um 12:30 Uhr ist dann auch die offizielle Eröffnung geplant, bei der sich die fünf Meter hohe Großpuppe „Dundu“ mit riesigen Schritten auf den Weg macht, die Menschen in der Innenstadt zu begeistern.

Am Samstag, 31. Juli, und Sonntag, 1. August, präsentieren von 12 bis 22 Uhr auf einer Schlemmermeile unter dem Titel „Nüsser Genüsse“ Einzelhändler und Gastronomen lokale und regionale Köstlichkeiten auf dem Freithof vor dem Zeughaus.

Museum sucht Briefeschreiber

Schon in vergangenen Jahrhunderten passten die Bedürfnisse der Berufsschiffer und das Vergnügen der Reichen und weniger bemittelten Freizeitsuchenden am und auf dem Rhein nicht immer zusammen. Von barocken Lustbarkeiten bis zur Belästigung der Schleppdampfer durch unvernünftige Schwimmer reichen die sommerlichen Konflikte auf dem Fluss, von denen eine Führung im Schifffahrt-Museum im Düsseldorfer Schlossturm am Sonntag, 1. August, ab 15 Uhr berichtet. Einen Versuch mit jungen Forschern unternimmt das SchifffahrtMuseum am Sonntag, 8. August, um 15 Uhr mit Herstellung und „Versand“ einer Flaschenpost: Wie weit und wohin trägt der Fluss wohl die an diesem Sonntag verfassten Botschaften?

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.

Stadthalle

Die Stadthalle Neuss ist die erste Adresse für Events in der Quirinusstadt. Seit mehr als vier Jahrzehnten bietet das elegante Gebäude den perfekten Rahmen für jedwede Veranstaltung, die viele Menschen informieren, unterhalten, zusammenbringen, kurz: bewegen soll. Neben ihrem großen Saal eignen sich auch die verschiedenen attraktiven Foyers der Stadthalle hervorragend für die unterschiedlichsten Nutzungen. Vom großen Eingangsfoyer mit 823 m² über das halb so große Gartenfoyer (422 m²) bis zum 206 m² messenden Bühnenfoyer ist für jeden Bedarf etwas dabei.

Events

Längst hat sich auch der neu gestaltete RennbahnPark in der Nähe des Hafens etabliert – als ein attraktives Ausflugsziel, als Spielfeld für die unterschiedlichsten Betätigungen ebenso wie als überraschender Veranstaltungsort für rund 40.000 Equitana-Besucher. Als nächste Großveranstaltungen auf dm Areal stehen unter anderem am 9. Oktober die „Pyro Games" an und vom 15. bis 17. Oktober die Baumesse auf dem Programm.

Attraktiv

Mit der ganzen Vielfalt von Shopping, Gastronomie, Kultur, Freizeitaktivitäten lädt Neuss und seine historisch gewachsene Innenstadt zum Besuch ein. Rund 350 Einzelhandelsunternehmen und Gaststätten gestalten auf fußläufiger Distanz den Aufenthalt zwischen Obertor und Bahnhof abwechslungsreich.

Viele gute Ideen und Tipps

Tourist Information überzeugt mit hervorragendem Service

Der Sommer ist heißt und lang und Sie wissen nicht, was Sie unternehmen sollen? Die Kinder quengeln oder Regenwetter verhagelt die Freibad-Planungen? Alles kein Problem: Das freundliche Team der Tourist Information Neuss, einer Abteilung der Neuss Marketing, hat immer mindestens eine Handvoll Tipps und Ideen, was man in Neuss machen kann. Aber nicht nur das: Stadtführungen, Zimmervermittlung, Hotelreservierungen, Privatzimmervermittlung für Einzelpersonen, Gruppen und Tagungen, Kartenvorverkauf für Veranstaltungen in Neuss und der Region, Souvenirs, Informationsmaterial, Prospekte und Programmführer – für all das und noch viel mehr gibt es die Mitarbeiter der Tourist Information Neuss. Das Team stellt Tagesarrangements, Gruppenprogramme und Wochenend-Angebote gerne nach den Wünschen zusammen und übernimmt bei Bedarf sogar alle Buchungen.

Interessante Angebote

Die Tourist Information Neuss in den Rathausarkaden, Büchel 6, 41460 Neuss ist unter der Telefonnummer (0 21 31) 4 03 77 95 sowie per E-Mail an tourist-info@neuss-marketing.de zu erreichen. Die Türen öffnen sich montags bis freitags von 9:00 bis 14:00 Uhr und von 14:30 bis 18:00 Uhr sowie samstags von 9:00 bis 14:00 Uhr.

Marke „Neuss" entwicklen

Neuss Marketing initiiert und koordiniert Maßnahmen um die Stadt attraktiver zu machen – historische Märkte und Netzwerke.

Neuss Marketing ist zuvorderst Schnittstelle für das Stadtmarketing, stützt die Entwicklung der Marke „Neuss" und initiiert und koordiniert Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Quirinusstadt, erklärt Geschäftsführer Peter Rebig.
Weitere Aufgaben sind die Tourismusförderung und alle damit verbundene Serviceleistungen. Zum Portfolio gehören außerdem attraktive Veranstaltungsorte, wie das historische Zeughaus, die Stadthalle und der neu gestaltete RennbahnPark. Dank dieser Vielfalt können die Mitarbeiter für beinahe jeden Anlass den passenden Rahmen bieten – und auch für jede Größenordnung von Familienfeiern wie Hochzeiten bis hin zu Kongressen, Jahreshauptversammlungen und Landesparteitagen.

Zahlreiche Netzwerke

Neuss Marketing ist Mitglied im Europäischer Verband der Veranstaltungs-Centren, und bei Neuss Convention, der Marketinginitiative für den Tagungs- und Kongress-Standort Neuss.
Am Erfolg und der Beliebtheit einer Stadt und deren vitalem Zentrum sind viele Partner beteiligt. Neuss Marketing verfolgt dabei im Rahmen eines Gesamtkonzepts innovative Ansätze und bündelt Ideen und Kräfte der Innenstadtakteure, um die City für die Neusser und die Besucher aus dem Umland anziehend und lohnenswert zu erhalten. Neue Beteiligungsformen kommen dabei künftig ebenso zum Tragen, aber auch Altbewährtes, wie etwa die beliebten Stadtfeste und Märkte.
Entsprechend unterstützt Neuss Marketing auch die Moderation der Zukunftsinitiative Innenstadt Neuss ZIN. Nach der Gründung im Jahre 2009 zählt der Zusammenschluss bereits jetzt über 135 Mitglieder. „Neuss Marketing und ZIN schaffen für die Innenstadtakteure eine tragfähige Handlungsplattform zur Eigeninitiative", erklärt Peter Rebig.

Wichtiger Partner

Der Hafen habe in der Stadt Neuss immer eine große Rolle gespielt, bescheinigt Neuss Marketing-Geschäftsführer Peter Rebig. Und er ist sicher, dass dem Hafen diese Rolle auch zukünftig zukommen werde. Das gelte insbesondere für die Pläne, die Stadt wieder näher an das Wasser zu rücken. Als Stichworte nennt er das Entwicklungskonzept Innenstadt Südost, den Umbau der Hafenmole mit der Kernaussage „Eine Stadt rückt ans Wasser".
Da sind die Neuss Düsseldorfer Häfen ein engagierter Partner, wenn es darum geht, in das Gesamtkonzept einzubeziehende Ideen wie „Ab in die Mitte" möglich zu machen.

Starker Nachbar

Düsseldorfer Mercedes-Benz-Werk spielt auch international in der ersten Liga mit – NDH sind wichtiger Logistikpartner

Im Herzen der Landeshauptstadt arbeitet beinahe unbemerkt einer der größten Arbeitgeber und der größte Metall verarbeitende Industriebetrieb der Region: Auf mehr als 688.000 Quadratmetern fertigen etwa 6800 Mitarbeiter des Werks Düsseldorf der Mercedes-Benz AG das Erfolgsmodell Sprinter.

Ein attraktiver und verkehrsgünstiger Standort, wie Centerleiter Michael Colberg erklärt. Ein Standort, der aber auch seine Herausforderungen bietet: „Wir sind eingebettet mitten in die Stadt mit all den Herausforderungen auf der logistischen Seite, die wir dort haben. Mit Verkehrsbeschränkungen in der Nacht, mit den Abtransportbeschränkungen, mit dem Zustrom der Materialien."

Denn diese sind erheblich: Bis zu 170.000 Fahrzeuge können im Werk pro Jahr im Drei-Schicht-System gefertigt werden – das sind Zahlen, wie sie sonst nur ein Pkw-Werk vorweisen könne, erklärt Colberg mit berechtigtem Stolz. „Da spielen wir mit unserem Produkt in der Liga der großen Hersteller mit." Theoretisch wären sogar 200.000 Fahrzeuge möglich.

Während die Herausforderungen der Wirtschaftskrise in Zusammenarbeit mit der Belegschaft vor allem durch eine hohe Flexibilität in der Produktion gemeistert wurden, sind es jetzt wieder logistische Herausforderungen, die im Vordergrund stehen.

Dabei nutzt das Werk alle Verkehrsträger bis auf das Flugzeug – je nach dem, welcher für die Aufgabe am besten geeignet ist. Einen wichtigen Baustein im Konzept stellen die Neuss Düsseldorfer Häfen dar: In den vergangenen Jahren wurden durchschnittlich 41.000 Sprinter und 83.000 Container über den Düsseldorfer Hafen bewegt.

Colberg betont, dass das Werk jedoch nicht nur die Kunden in der ganzen Welt im Blick behalte, sondern in Düsseldorf auch ein guter Nachbar sein möchte: „Wir sind deshalb natürlich auch eingebettet in die verschiedenen Gremien und Arbeitskreise und pflegen einen intensiven Kontakt zu der Stadt."

Hohe Flexibilität

„Um die Produktionssteigerungen logistisch aufzufangen, werden wir verstärkt mit den Neuss Düsseldorfer Häfen zusammenarbeiten", verspricht Centerleiter Michael Colberg. „Nur so können wir die Prozesse beherrschen."

Für die Zukunft wünscht er sich eine weitere partnerschaftliche und strategische Ausrichtung der NDH in Richtung der deutschen und europäischen Seehäfen.

Zudem geht Colberg davon aus, dass die wachsenden globalen „Footprints" Herausforderungen an die internationalen Lieferketten stellen und eine hohe Flexibilität sämtlicher Prozesspartner verlangen.

Flexibilität

Hohe Flexibilität bei der Produktion bei konstanter Qualität unter schwierigen Rahmenbedingungen – so lautet die Erfolgsformel, mit dem das Düsseldorfer Mercedes-Benz-Werk die Krise meistern konnte. Dahinter verbirgt sich unter anderem ein variabler Personal- und Schichtplan.

Das Modell soll jetzt bei steigenden Auftragszahlen nicht aus den Augen verloren werden, verspricht Centerleiter Michael Colberg: „Die Strategien sollen uns stark machen, um im internationalen, globalisierten Wettbewerb Bestand zu haben, Überproduktion und Kosten zu vermeiden."

Attraktivität

Die Ansiedlung von globalen und innovativen Logistikdienstleistern und Prozesspartnern begrüßt auch Mercedes-Benz-Centerleiter Michael Colberg ausdrücklich. Sie erhöhen die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Häfen und der dort arbeitenden Unternehmen und tragen so zur Zukunftssicherung aller bei.

Verlässlich

„Als Industriebetrieb haben wir natürlich unsere Anforderungen", erklärt Colberg. „Wir respektieren aber auch die Bedürfnisse unserer Nachbarschaft und wollen ein guter und ein verlässlicher Partner und Nachbar sein. Es ist unser Wunsch, alle Bedürfnisse in Deckung zu bekommen."

Erfolgreiche Produkte

Mercedes-Benz Vans trumpft weltweit mit vier Modellen auf

Insgesamt stellt Mercedes-Benz Vans im Segment der kleinen Transporter vier Modelle her: Das kleinste ist der Vito, ein Fahrzeug vor allem für den Stadtverkehr und für die Feinverteilung von Gütern. Kernprodukt ist und bleibt der Sprinter. Er repräsentiert die Tonnageklasse drei bis fünf Tonnen und bietet verschiedenste Motorisierungen mit Diesel und Super-Benzin bis zu 190 kW. Aber auch Erdgas- und Flüssiggas-Antriebe werden gefertigt.

Auf der eher Pkw-orientierten Seite der Produktpalette steht der Viano, das familiengeeignete Fahrzeug auf Basis des Vitos, das aber auch für Taxiunternehmen interessant ist. Als erste Hersteller schaffte es Daimler mit dem Viano, in London den berühmten englischen Cabs ein Konkurrenzmodell entgegenzusetzen.

Der Altmeister ist der Vario. Er wird seit Jahrzehnten gebaut, immer wieder verbessert neu aufgelegt und erfreut sich auch deshalb stetiger Nachfrage.

In Düsseldorf werden Mercedes-Benz und Freightliner Sprinter sowie der Volkswagen Crafter (bauähnlich) gefertigt, im Schwesterwerk Ludwigsfelde außerdem der Vario. Ein Teil der Produktion geht als Bausatz in das Remontagewerk in Charleston (USA). Eine weitere Fabrik öffnete 2010 in Fuzhou (China). Sie ist neben Buenos Aires (Argentinien), Vitoria (Spanien), Charleston (USA) und Ho Chi Minh City (Vietnam) die fünfte Produktionsstätte im Ausland.

Die Drehscheibe Hafen

Verbände diskutieren Chancen und Herausforderungen für Bahnen

Das Thema „Kooperation zwischen Speditionen und Eisenbahnen" hatten sich der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLV) und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für ihre siebte gemeinsame Marktplatzveranstaltung in Siegburg ausgesucht. Ein Bereich, bei dem die Hafenbahnen eine ganz wichtige Rolle spielen, wie Mitorganisator Georg Lennarz, Fachbereichsleiter des VDV, berichtet.

Zunächst gab es gute Nachrichten: Heiner Rogge, Hauptgeschäftsführer des DSLV, und der Geschäftsführer Eisenbahnverkehr VDV, Dr. Martin Henke, rechnen für 2010 mit einer unter dem Strich besseren Situation als 2009. Es gehe langsam aufwärts, auch was das Geschäftsklima betreffe. Das spiegele sich auch in der Verkehrsleistung wider, die sich seit November 2009 positiv entwickelt und im Januar und Februar bei plus fünf Prozent lag.

Hafenbahnen bauen ihre Rolle im Verkehr mehr und mehr aus.

Ein wichtiger Baustein für die weitere positive Entwicklung sei der erforderliche Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, dem das Treffen einen eigenen Themenblock widmete.

Den Häfen als Schnittstelle kommt hingegen eine wichtige Aufgabe bei der Gestaltung Kombinierter Verkehre zu. „Derzeit gibt es zahlreiche interessante Ansätze gerade zwischen Eisenbahnen und Spediteure auch unter Einbeziehung der Häfen", berichtet Lennarz. Besonders freute es ihn, dass es auch Neueinsteiger in den Markt gebe: Als Beispiel stellte der Geschäftsführer der Nosta-Gruppe, Bodo Richter, die Kombizüge des Unternehmens vor. Diese werden im KV-Terminal der Osnabrücker Hafenbahn abgefertigt. Laut Lennarz ein gutes Beispiel, wie sich die unterschiedlichen Partner gefunden und dann gemeinsam ein Zugkonzept entwickelt und umgesetzt haben.

Multimodale Schnittstelle

Dass die Häfen auch bei den „Potenzialen im multimodalen Verkehr" eine wichtige Rolle spielen, bewies der erste Themenschwerpunkt des zweiten Tagungstages: Die Standorte seien als trimodale Konsolidierungspunkte sowohl für regionale als auch überregionale und internationale Verkehre absolut unabdingbar. Oliver Haas, Handlungsbevollmächtigter CTS - Container Terminal GmbH der neska-Gruppe erklärte, dass es nach wie vor grundlegendes Ziel der intermodalen Verkehre sei, die Straßentransporte zwischen der Ladestelle des Kunden sowie dem Seehafen zu minimieren. Durch die intermodalen Transporte werde darüber hinaus eine Anbindung der Seehäfen an das deutsche Hinterland auf hohem Niveau garantiert.

Zudem zeigte Oliver Haas auf, wie im Sinne der „Trimodal City-Logistics" ein strategischer Terminal-Verbund in der Kölner Region maßgeblich die Verkehrssituation durch eine Verminderung der Lkw-Verkehre sowohl auf den Kölner Autobahnringen als auch im Stadtverkehr verbessere.

Dabei könne ein größerer Hafen durchaus auch nationale oder sogar internationale Drehscheibenfunktion wahrnehmen, wie Thomas Schlipköther, Vorstand der Duisburger Hafen AG, am Beispiel seines Unternehmens erklärte.

Korridor verbindet Nord und Süd

Forscher wollen die Verkehrs- und Raumplanung entlang Eisenbahnstrecke koordinieren

Der Ausbau der transkontinentalen Schienenverbindung zwischen Nord und Süd bildet einen der Pfeiler der europäischen Verkehrspolitik. Und derzeit machen die Arbeiten an dem sogenannten Korridor 24 auch gute Fortschritte. Damit nach der Fertigstellung der derzeitigen Baustellen keine Engpässe entstehen, schloss sich jetzt eine Gruppe aus niederländischen, deutschen, schweizer und italienischen Raum- und Verkehrsplanern aus Forschung und staatlichen Planungsbehörden unter dem Namen Corridor Development 24 zusammen. Gemeinsam wollen die 15 Partnerorganisationen eine intereuropäische Perspektive auf die Wirtschaftsachse erarbeiten, um Flaschenhälse zu orten und koordiniert zu erweitern.

Der Korridor 24 verbindet Rotterdam und Genua und quert dabei auch die Alpen in der Schweiz.

Mit der Inbetriebnahme der beiden Alpenbasistunnel in der Schweiz – 2007 am Lötschberg und voraussichtlich 2017 am Gotthard – erfolgt ein Quantensprung in der Eisenbahnentwicklung. Zusammen mit ihren Ausbauten im Zulauf wird eine Hochleistungsachse für den europäischen Nord-Süd-Bahnverkehr entstehen. Die Achse verbindet mehrere der stärksten Wirtschaftsräume des Kontinents miteinander. In ihrem Einzugsgebiet wohnen 70 Millionen Menschen und auf ihr werden 700 Millionen Tonnen Waren verschoben oder 50 Prozent des Nord-Süd-Güterverkehrs auf der Schiene. Die Achse verläuft durch die Niederlande, Deutschland, die Schweiz und Italien entlang der Staatsgrenzen zu Frankreich und Belgien. Nach wie vor bestehen auf dieser Achse jedoch gravierende Lücken und Engpässe im Norden (Emmerich-Oberhausen), in der Mitte (Frankfurt-Mannheim, Karlsruhe-Basel, Juradurchbruch) wie im Süden (Anbindung Lugano an den Raum Mailand, 3. Durchstich Giovi), welche die Leistungsfähigkeit der Transversale und somit auch die wirtschaftliche Entwicklung entlang der Strecke limitieren. Angesichts der langen Realisierungshorizonte stellen sich längs des gesamten Korridors grundsätzliche Fragen der zukünftigen Wirtschafts-, Raum- und Eisenbahnentwicklung, mit denen sich die geplanten Projektaktivitäten beschäftigen.

Übergeordnetes Ziel der neuen Arbeitsgruppe ist es nun, den Ausbau der gesamten Transversale und insbesondere der Zulaufstrecken zur Alpenquerung sicherzustellen und, wenn möglich, zu beschleunigen. Dabei gilt es in allen Phasen, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit gerade im Hinblick auf den Frachttransport und Logistiknetze zu steigern und dabei die negativen Auswirkungen auf Umwelt und Bevölkerung zu minimieren. Dies wird dazu führen, ein Verkehrs- und Lärmmanagement auf der Schiene zu etablieren.

Foto: Wikimedia Commons/WJP

Starke Schwankungen prägen Oder

Deutscher Grenzfluss gehört zu den größten Gewässern in Europa – größter Teil des Einzugsgebiets befindet sich im Tiefland – meist zwei Hochwasser im Frühjahr und Sommer

Sie markiert die Grenze Deutschlands Richtung Osten und ist der fünfgrößte Fluss der Republik nach Rhein, Donau, Inn und Elbe: die Oder. Ihr Einzugsgebiet begrenzt im Westen und Südwesten die Elbe, im Osten die Weichsel und im Süden die Donau.

Mit ihren Nebenflüssen Lausitzer Neiße und der Warte, die die Gesamtlänge auf 1045 Kilometern bringen und einen mittleren Abfluss von 580 Kubikmetern pro Sekunde erzeugen, braucht sie auch europäische Vergleiche nicht zu scheuen: Unter Europas Hauptströmen nimmt die Oder mit einer Lauflänge von 912 Kilometern den 14., mit einem mittleren Durchfluss den 22. und mit einem Einzugsgebiet von 118.611 Quadratkilometern den 12. Platz ein. Davon entfallen auf die Bundesrepublik Deutschland nur 4.900 Quadratkilometer (4,16 Prozent).

Mit der Einmündung der Warthe nur 134 Kilometer oberhalb der Mündung der Oder in den Dammschen See verdoppelt sich das Einzugsgebiet von 54.008 auf 107.798 Quadratkilometer.

Der weitaus größte Teil des Odereinzugsgebiets besteht aus Tiefland mit Höhen unter 200 Meter über dem Meeresspiegel. Nur die circa 350 Kilometer lange südwestliche Grenze bilden Mittelgebirge, die Sudeten (bis 1.602 Meter über Meeresspiegel) und die nordwestlichen Ausläufer der Karpaten, die Mährischen Beskiden (bis 1.324 Meter).

Die Oder beeinflussen dabei teilweise stark wechselnde Wasserstände: In der Regel müssen die Anwohner pro Jahr zwei Hochwasserwellen erdulden: das Frühjahrshochwasser im März/April und relativ häufig noch einmal ein Sommerhochwasser im Juni/Juli. Nicht das einzige Extrem: In der zweiten Jahreshälfte folgen dann häufig Niedrigwasserperioden, die mehrere Monate andauern und in manchen Jahren die Schifffahrt ganz zum Erliegen bringen.

Entsprechend schwankt dann die durchfließende Wassermenge etwa bei Eisenhüttenstadt zwischen 70,4 und 2.585 Kubikmeter pro Sekunde und bei Hohensaaten zwischen 111 und 3.489 Kubikmeter. Die größten Wasserstandsschwankungen (höchster Hochwasserstand zu niedrigstem Niedrigwasserstand) der Grenzoder stromauf der Warthemündung wurden bisher mit 5,80 Metern in Eisenhüttenstadt und unterhalb der Warthemündung in Hohensaaten-Finow mit 6,94 Metern gemessen.

Im Unterlauf verursachten Eisversetzungen die höchsten Wasserstände, im Oberlauf traten sie während des Sommerhochwassers 1997 auf.

Knechte suchten Weg für Mönche

Flussausbau sollte Hochwasserauswirkung mindern und die Schifffahrt erleichtern

Ursprünglich war der natürliche Oderlauf zwischen der Bobermündung und der Warthemündung im 18. Jahrhundert durch ein Strombett mit Mitteninseln und Resten alter, deltaähnlicher Stromspaltungen gekennzeichnet. Im Oderbruch spaltete sich der Fluss in viele Arme auf. Etwa ab Wriezen bis Oderberg dominierte ein Hauptarm der Oder, und es existierten mehrere Seen, die mit Ausnahme des Lieper und des Oderberger Sees heute meistens vollständig verlandet sind.

Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts versuchte der Mensch, die stark schwankende Oder zu beeinflussen, um sich vor Hochwasser oder Eisgefahr zu schützen. Diese Arbeiten erfolgten bis Ende des 19. Jahrhunderts, an der unteren Oder bis circa 1932, und veränderten die ursprüngliche Lage und Form des Strombettes gravierend.

Für die Oder unterhalb Breslau stammt die erste urkundliche Erwähnung der Schifffahrt aus dem Jahre 1211. Der Schiffsverkehr auf der unteren Oder wird bereits Mitte des 12. Jahrhunderts belegt. Ebenso alt wie die Schifffahrt sind auch die Klagen über die schlechte Fahrstraße.

Foto: Bundesarchiv/Bild 102-05343

Schrecken der Menschen: Hochwasser bei Landsberg um 1928.

Den Fahrzeugen der Leubuser Mönche, deren Schifffahrt die Urkunde von 1211 belegt, ritten Knechte voran mit der schweren Aufgabe, das Fahrwasser zu suchen und mit Strohwischen abzustecken. Die Suche nach der besten Fahrrinne, die sich ständig ändert, ihre Kennzeichnung und natürlich die Klagen über die häufig zu geringen Fahrrinnentiefen gibt es bis heute.

Trotz der Schwierigkeiten im Mittelalter hatte der Gütertransport auf den natürlichen Wasserstraßen gegenüber dem Transport auf den Landwegen erhebliche Vorteile, sodass auch immer wieder über Kanalverbindungen zwischen Flüssen und Strömen nachgedacht wurde.

1856 fuhr der erste Dampfer von Stettin bis Breslau. Erst danach war es möglich, größere Fahrzeuge auch bergwärts zu schleppen. Den Ufer- und Deichschutz sowie die Bedingungen der Schifffahrt zu verbessern, erhoffte man sich in erster Linie durch die Zusammenfassung des gesamten Niedrig- und Mittelwasserabflusses in einem einheitlichen, schwach gekrümmten Bett.

Bei der Trassierung dieses Mittelwasserbettes war das Strombett, so wie es nach den landeskulturellen Maßnahmen vorhanden war, zu berücksichtigen.

Branche ist vorsichtig optimistisch

Hafen und Schifffahrt mit steigenden Zahlen – Tagung „Marine Supply Chains 2010 Plus“

Zum 2. Branchen-Forum SchifffahrtHafenLogistik. NRW zum Thema „Maritime Supply Chains 2010 Plus: Strukturwandel nach der Krise?“ hatten jetzt der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL) e.V., der Logistikcluster NRW und die Niederrheinischen IHK eingeladen.

In den Häfen und bei den Reedereien deuten die Zahlen auf einen Aufwärtstrend hin.

Gemeinsam zum Erfolg

Dr. Christoph Kösters, Hauptgeschäftsführer des VVWL und Clustermanager Logistik NRW, war erfreut, dass NRW als führender Schifffahrts- und Hafenstandort als einziges Binnenland einen Vertreter in den Beirat zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts für See- und Binnenhäfen entsenden darf.
Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG und Präsident des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) e.V., betonte, dass nur gemeinsam, das heißt, in geschickter Kombination aller Verkehrsträger, großen Hubs und Satellitenterminals das Mengenwachstum zu bewältigen sei. Insofern sei der Blick auf das Hinterland und auch die Einbeziehung der Verbindungen zu den ZARA-Häfen in die Umsetzungsüberlegungen zum Nationalen Hafenkonzept angezeigt.
In den zwei Podiumsdiskussionen zu den Seecontainerverkehren und dem Sektor Bulk und Breakbulk spielten die Themen Volatilität der Logistikmärkte und Ausrichtung der logistischen Angebote hierauf, „Green Logistics“, Effizienzsteigerungspotenziale in den maritimen Ketten, Schnittstellenprobleme in den Seehäfen und Investitionspolitik eine wichtige Rolle.
Im konventionellen Seeschifffahrtsbereich sei das konjunkturelle Anziehen noch verhaltener als im Containerbereich. Allerdings, so Jürgen Helten, Geschäftsführer der Imperial Reederei GmbH, könne die Binnenschifffahrt wieder positive Zahlen vermelden. Die Nachfrage in der Schwerindustrie ziehe wieder an, zum Beispiel bei Stahl und Aluminium. So habe inzwischen die Stahlindustrie ihre 2010-Prognosen erhöht, verdeutlichte Joachim Schürings von ThyssenKruppSteel. Trotz der aktuellen Energieträger- und Standortdiskussionen sehen Michael Viefers, Mitglied des Vorstands Rhenus AG & Co. KG, und Jürgen Helten auch in Zukunft einen interessanten Markt in den Importkohleverkehren zu deutschen Verbrauchsstandorten. Hinsichtlich der konjunkturellen Perspektiven in der maritimen Wirtschaft 2010/2011 tendierten wie Dr. Dieter Lindenblatt, Repräsentant des Hafens Antwerpen, und Frank van der Gevel, Managing Director, Broekman Special Products Division BV, Rotterdam, für den Break-Bulk und Bulk-Sektor, die meisten Referenten zum vorsichtigen Optimismus. Die Experten erklärten, dass die Mengen spürbar steigen, aber seriöse Prognosen, die über das nächste Quartal hinausgehen, noch nicht möglich seien.

Erfreuliche Wachstumsraten

Thessa Menssen, CFO des Havenbedrijf Rotterdam N.V., und Danny Deckers, Senior Advisor des Hafenbetriebs Antwerpen, berichteten unisono von erfreulichen Wachstumsraten ihrer Häfen seit Jahresbeginn im Containerverkehr. Für das dritte Quartal zeigt sich insbesondere Rotterdam recht zuversichtlich. Beide Häfen verfolgen das Ziel, 2010 wieder das Niveau von 2008 zu erreichen.

Nachhaltige Entwicklung

Der BÖB schlägt Politik Priorisierungen im Hafenkonzept vor

Auf Einladung des Referats für Nationale See-, Binnenschifffahrtspolitik und Hafenwirtschaft diskutierte der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein Nachhaltigkeitsszenario für die Binnenhäfen. Dies soll gemeinsam mit der Politik erarbeitet werden.
Den Ausgangspunkt für die weiterführenden Überlegungen bilden die Diskussionen zum Nationalen Hafenkonzept für See- und Binnenhäfen. „Wir befinden uns in einem Spannungsfeld zusätzlicher Anforderungen an die Binnenhafenstandorte“, stellt der Ausschussvorsitzende Eberhard Weiß fest. Die Politik wünscht sich eine hohe Zahl moderner logistischer Knoten. „Einerseits beschäftigt uns die Frage des Klimawandels und die zukünftige Positionierung der Wasserstraßen im logistischen System“, stellt Weiß die Diskussionen dar. Gleichzeitig bieten die Binnenhäfen mit ihrer Anbindung an die drei Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße Möglichkeiten zum Systemwechsel, sodass Probleme im Wasserstraßennetz aufgrund von Niedrigwasserperioden ausgeglichen werden könnten.
Es bedarf nachhaltiger Konzepte, um das Kernnetz der Binnenschifffahrt leistungsfähig zu erhalten und durch die trimodale Anbindung gleichermaßen den Umstieg im Bedarfsfall kurzfristig zu realisieren.
Dass gerade angesichts dieser einmaligen Möglichkeiten mit einem entsprechenden Beschäftigungspotenzial an den Standorten die Förderung zurückgefahren werden soll, stößt auf Unverständnis. Angesichts knapper Mittel sind Umschichtungen in der Verwaltung zwar notwendig, um effizienter zu werden. Dass aber Investitionsmittel gerade im Kombinierten Verkehr langfristig fehlen, stellt einen nachhaltigen Schaden dar.
Der BÖB ist daran interessiert und hat gegenüber dem Fachreferat WS 21 angeregt, im Rahmen des Masterplans Güterverkehr und Logistik und als Ergänzung zum Hafenkonzept einen „KV-Master“ zu entwickeln. Dieser soll die zukünftige Entwicklung des Kombinierten Verkehrs auf der Schiene und Wasserstraße abbilden und den Binnenhäfen als den zentralen Knoten beider Systeme entsprechende Haushaltsmittel zusichern.

Die Leistungsfähigkeit der Häfen muss erhalten bleiben.

Eine einmalige ökologische Nische

Egelsberg im Norden Krefelds bietet verschiedenen Arten ein wichtiges Rückzugsgebiet

Der Egelsberg im Norden Krefelds ist der Rest einer Endmoräne, die der saaleeiszeitliche Gletscher von Norden her kommend aus Sand und Kies vom Rhein anhäufte. Am Südrand sind noch Reste eines Sanders feststellbar: Dieser breite, schwach geneigte Schwemmkegel entstand beim Abschmelzen des Gletschers durch die Verlagerung von Sand und Kies mit dem Schmelzwasser.

Von besonderem Interesse am Egelsberg ist das Vorkommen mineralarmer, saurer Sandböden, die am Niederrhein relativ selten sind und verschiedenen gefährdeten Pflanzen- und Tiergesellschaften eine ökologische Nische bieten.

Am Egelsberg konnte sich der Charakter der ursprünglichen Natur erhalten.

Der Egelsberg wurde viele Jahre als militärisches Übungsgelände genutzt. Trotz der Störungen und mancher Zerstörungen durch die Übungen stellte dies einen Vorteil für den Naturschutz dar, da die Einzigartigkeit der Vegetation und der Tierwelt weitgehend erhalten blieb. Die meisten anderen vergleichbaren Gebiete in der näheren Umgebung beeinträchtigten Düngung, Bautätigkeit oder andere intensive Nutzungen.

Zum Naturschutzgebiet gehört auch das Feuchtgebiet westlich des Kirschkamper Weges, das durch Bergsenkungen des Steinkohleabbaus in den vergangenen 20 Jahren entstand. Aufgrund seiner geologischen und ökologischen Besonderheiten wurde der Egelsberg schon 1991 als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Zu den besonderen Schutzzielen gehört die Erhaltung der Reste der Stauch-Endmoräne und des Sanders: Auskiesungen und Abgrabungen, die früher hier stattfanden, sind nicht mehr möglich. Daneben soll aber auch die Erhaltung und Förderung der Heide- und Sand-Magerrasenflächen erreicht werden. In den vergangenen Jahren entwickelte sich an einigen Stellen das Heidekraut erfreulich gut. Aufgrund der Eindämmung des Trampelpfadnetzes konnte auch eine Zunahme der Bodenbrüter wie zum Beispiel der stark gefährdeten Feldlerchen beobachtet werden.

Trotzdem bleibt es möglich, den Egelsberg zu erkunden. Ein Abstecher lohnt sich eigentlich in jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter. Am besten beginnt man seine Entdeckungswanderung an einem der beiden Parkplätze nördlich oder südlich des Naturschutzgebiets am Kirschkamper Weg/Ecke Lilienthalweg beziehungsweise Axel-Holst-Weg.

Trickreiche Trichter im Sand

Ameisenlöwe ist das Insekt des Jahres 2010 - Larve gräbt in Minuten tiefe Löcher

Der Ameisenlöwe ist das Insekt des Jahres 2010. Wie das Kuratorium „Insekt des Jahres" erläutert, handelt es sich bei dem Ameisenlöwe um eine räuberische Insektenlarve, die Ameisen und andere kleine Tiere mit einer verblüffenden Methode fängt: Er baut im sandigen Boden Trichter. Wenn Beute dort hineinläuft, kommt sie nicht wieder heraus, weil sie mit dem lockeren Sand zum Trichtergrund rutscht. Dort wartet mit seinen großen Zangen der Ameisenlöwe und injiziert ein lähmendes Gift.

Foto: Wikimedia Commons/Orchi

Geschickte Jäger im Sand: Die Ameisenlöwen lauern versteckt am Grunde ihrer Trichter

Der Ameisenlöwe ist eine bis zu 17 Millimeter große Larve mit bräunlicher Färbung. Die daraus entstehende erwachsene Ameisenjungfer ist ein graziles Insekt mit vier durchsichtigen, 35 Millimeter langen Flügeln.

Der Ameisenlöwe ist zwar vielen bekannt, aber gesehen hat ihn kaum jemand, da er sich immer im Sand versteckt. Am Grund der Trichter sind höchstens die Zangen zu erkennen. Er hat einen rundlichen und etwas abgeflachten Körper mit schmalem erstem Brustsegment und Kopf. Innerhalb von Sekunden kann sich der Ameisenlöwe rückwärts in Sand eingraben. Seine Haare und Borsten sind nach vorne gerichtet. Zum Trichterbau braucht der Ameisenlöwe höchstens eine halbe Stunde. Dazu gräbt er erst einen runden Graben, den er weiter nach innen vertieft, indem er mit seinen Zangen den Sand bis zu 30 Zentmeter weit wirft. Der Trichter muss so steil sein, dass der lockere Sand sich sofort in Bewegung setzt, wenn ein Insekt darauf tritt.

Regen und Nässe ist für das Beutemachen nicht gut, weil der Sand zusammenklebt. Die Trichter sind je nach Material zwei bis drei Zentimeter tief und haben einen Durchmesser von bis zu acht Zentimetern.

Die Larven häuten sich zweimal, bis sie sich im Sand in einen Kokon einspinnen und verpuppen. Die gesamte Entwicklung dauert etwa zwei Jahre. Im Sommer schlüpft das erwachsene Tier, das wie so häufig bei Insekten ganz anders als die Larve aussieht. Die sogenannte Ameisenjungfer ähnelt einer Libelle, gehört jedoch zu den Netzflüglern. Sie ist also eine Verwandte der Florfliege, dem Insekt des Jahres 1999. Das erwachsene Insekt legt in Ruhestellung die Flügel über dem Hinterleib dachartig zusammen. Von Libellen kann man sie auf Anhieb durch ihre längeren Fühler unterscheiden. Ameisenjungfern fliegen vor allem nachts.

Im Deutschen wird das erwachsene Tier als Gewöhnliche oder Gemeine Ameisenjungfer bezeichnet, weil sie am häufigsten vorkommt..

Bremen bündelt Wissen

Logistikzentrum stärkt die Region und Unternehmen gleichzeitig

Das Kompetenzzentrum Logistik Bremen e. V. stellte dessen Leiter Jörg Hennerkes den Besuchern des Neuss Düsseldorfer Hafentages als Beispiel für ein Projekt zur Sicherstellung der logistischen Kompetenz einer Region vor. Die Logistik spiele im Norden eine große Rolle, wo ungefähr 2000 Unternehmen rund 120.000 Menschen beschäftigen und 2008 etwa 7,9 Milliarden Euro erwirtschafteten. Ein weiteres Pfund seien die 20 renommierte Institute an den drei Universitäten in der Region, an Fachhochschulen, Hochschulen und privaten Aus- und Weiterbildungsinstitutionen.

Jörg Hennerkes, Leiter des Kompetenzzentrums Logistik Bremen.

Verschiedene Welten

Und diese Welten zusammenzubringen, die sich alle mit Logistik beschäftigen, stellt die Aufgabe des Kompetenzzentrums Logistik dar. „Wenn man das in eine andere Sprache überführt, dann heißt das, wir sollten ein Regionalmarketing in Sachen Logistik entwickeln und zur Geltung bringen." Als erste Voraussetzung nannte der Bremer verallgemeinernd das Güterverkehrszentrum beziehungsweise den Logistikhub. „Also eine spezielle, herausragende, verdichtete Fläche als Grundlage von regionaler Kompetenz. Das heißt Fläche von besonderer Lagegunst natürlich, das heißt, verkehrswirtschaftliche Unternehmen müssen auf diesen Flächen angesiedelt sein, das heißt, logistische Dienstleister finden sich hier und es heißt, es finden sich logistikintensive Industrie- und Handelunternehmen."

Marketing für alle

Hennerkes weiter: „Als zweiter Ansatz, eine solche regionale Logistikkompetenz darzustellen, habe ich das Stichwort ‚regionales Logistikmarketing' gewählt. Eine Aufgabe, der sich herkömmlich örtliche oder überörtliche Wirtschaftsförderer angenommen haben, die sich aber in ihrer Ausrichtung auf die unterschiedlichsten Branchenbereiche, nicht unbedingt auf die Logistik konzentrieren, was unter dem Gesichtspunkt der Zielsetzung, eine logistische Kompetenz einer Region zu entwickeln, aber notwendig ist." Hennerkes erklärt: „Das heißt, wir brauchen ein eigenes regionales Logistikmarketing, das eigentlich zwei Funktionen erfüllt. Zum einen die Unterstützung der Wettbewerbsfähigkeit der örtlichen Logistikunternehmen auf ihren nationalen und internationalen Wettbewerbsmärkten. Zum Zweiten die Darstellung der Qualität des Logistikstandorts für ansiedlungswillige Unternehmen aus dem In- und Ausland."

Zudem bestehe immer auch die Notwendigkeit aus der unternehmerischen Sicht, Lobbyarbeit gegenüber der Politik zu leisten. Etwa um deutlich zu machen, welche Anforderungen denn die Unternehmen an die unterschiedlichen Rahmenbedingungen stellten. Entscheidend sei zudem das Netzwerk- und Wissensmanagement. Logistikkompetenz sei wie ein Puzzle, es gebe viele Einzelteile und erst eine umfassende Kompetenz könne dazu ein ganzes Gesamtbild herzustellen, wenn man diese Einzelteile zusammenfüge.

In Wertschöpfungsketten denken

Erich Staake: Duisburger Modell hat sich in der Wirtschaftskrise bestens bewährt

Nach Einschätzung von Erich Staake, Vorsitzender des Vorstands der Duisburger Hafen AG, kristallisiere sich in der Krise heraus, wie gut Geschäftsmodelle seien. Und da zog er für den eigenen Standort eine positive Bilanz: „Dieses Geschäftsmodell, das wir in den letzten zehn Jahren zu entwickeln versucht haben, hat eigentlich nicht den Hafen im Fokus gehabt. Der Hafen ist für mich Mittel zum Zweck, dabei das Herzstück, gar keine Frage. Aber wir bewegen uns im Wachstumsfeld der Logistik. Und wenn dann der Rücken- in Gegenwind umschlägt, dann zeigt sich, wie stabil ist ein Standort, ist ein Geschäftskonzept", erklärte der Duisburger.

Staake verdeutlichte, dass für ihn Logistik eigentlich intelligentes Netzwerkmanagement sei. Das bedeute ein vielfältiges und ausgefeiltes Geflecht mit Kooperationspartnern.

Fotos: Schrift-Steller

Erich Staake (2. von rechts) stellte sich den Nachfragen der Referenten und des Publikums.

Und zwar nicht nur im Hafenbereich, sondern auch weit darüber hinaus mit allen Partnern, mit denen man die Geschäfte mache.

Wer die besten, effizientesten und überzeugendsten Lösungen anbieten könne, würde sich auch durchsetzen. Da seien die Duisburger in den vergangenen Jahren recht gut gefahren, erklärte Staake mit der Bilanz des Standortes durchaus zufrieden.

Maßnahmen eingeleitet

Das habe sicherlich auch damit zu tun, dass man sehr frühzeitig damit begonnen habe, notwendige Infrastrukturmaßnahmen einzuleiten. „In solchen Zeiten achten die in der Logistik tätigen Akteure sehr genau darauf, wo treffe ich die effizientesten Strukturen an, wer hilft mir konkret, wer kann mir Effizienzsteigerung gerade in der Krise ermöglichen. Und ich glaube darauf kommt es sehr an, wenn wir über Kooperationen jeder Art nachdenken." Natürlich sei es wichtig, heute internationalen Verladern eine Transportkette vom Ursprung über den Seehafen über Duisburg bis zum Endbestimmungsort anbieten zu können, erklärte der Vorstandsvorsitzende mit Überzeugung.

Zudem seien für ein Netzwerk, insbesondere für Bahnverbindungen, effiziente Lösungen und eben auch effiziente Infrastrukturlösungen erforderlich. Staake zeigte sich zufrieden, dass die Betuwe-Route funktioniere und ganz eindeutige Zuwächse bringe.

Was die regionale Zusammenarbeit angeht, ist es nach Staakes Dafürhalten von ganz entscheidender Bedeutung, welche Form man auch immer wähle, dass Mehrwerte entstehe, denn es müsse ja auch einen Nutzen geben. Es sei sehr wichtig, dass gerade diejenigen, die im See- genauso wie im Binnenhafenbereich aufgrund ihrer Größenordnung eine entsprechende Führungsrolle einnehmen, in Wertschöpfungskette denken würden, in Güterstromketten.

Infrastruktur erhalten und möglichst ausbauen

Hafen Rotterdam stellt sich schon jetzt auf überproportional ansteigende Umschlagsmengen in den kommenden Jahren ein

Rotterdam fühle sich Deutschland und insbesondere Nordrhein-Westfalen ganz besonders verbunden, leitete Hans Smits, CEO des Havenbedrijfs Rotterdam N.V. während des dritten Neuss Düsseldorfer Hafentages sein Referat über die Auswirkungen der Globalisierung auf den Seehafen Rotterdam ein.

Foto: Schrift-Steller

Hans Smits, CEO des Havenbedrijfs Rotterdam B. V.

Umschlag wird sich verdoppeln

Der Hafen geht davon aus, dass sich der Gesamtgüterumschlag bis 2035 mehr oder weniger verdoppelt. Auch wenn sich das Wachstum durch die Finanz- und Wirtschaftskrise um etwa fünf Jahre verzögert habe, würde die zahlenmäßige Erwartung bestehen bleiben, so Smits. Die Globalisierung und die Wirtschaftskrise führten dazu, dass Wertschöpfung verstärkt vor Ort stattfinde, was wiederum zu einer Veränderung von Güterströmen führe. „Ein Beispiel ist die Stahlproduktion von ThyssenKrupp: Ganz aktuell kommen noch immer große Mengen Eisenerz und Kohle nach Rotterdam, die zur Stahlproduktion durch das Binnenschiff nach Duisburg transportiert werden. Wir beobachten aber Veränderungen", berichtete der Hafenchef.

„In Brasilien wird immer mehr Eisenerz direkt verarbeitet. Das bedeutet, dass zukünftig weniger Eisenerz über Rotterdam nach Duisburg transportiert wird. Es kommt weiterhin Stahl nach Deutschland, aber in einer anderen Form", erklärt Smits. „Insgesamt erwarten wir dadurch tonnenmäßig weniger Ladung. Und das bedeutet auch Veränderungen für die Binnenschifffahrt: weniger Massengut und mehr halbfertige Güter."

Produktion nimmt ab

Der Hafen Rotterdam erwartet, dass sich das Beispiel ThyssenKrupp auch auf andere Sektoren übertragen wird. Die Produktion in Europa werde abnehmen, die Basisproduktion sich nach Übersee verlagern. Weitere Einflussfaktoren auf die Warenströme seien die Politik der Europäischen Union, die ehrgeizigen Klima- und Umweltziele und der Wunsch der Verlader nach höherer Flexibilität und nach einer höheren Optimalisierung der Logistikketten.

Container legen zu

Der Hafenbetrieb rechnet in Zukunft beim Mineralöl mit einer steigenden Tendenz – auch nach 2030. Ein weiterer Schwerpunkt sei die Kohle: Alle Szenarien zeigen bis 2020 ein starkes Wachstum. Der Stahlbedarf nimmt in allen Szenarien bis 2030 und auch danach stark zu. Und beim Containerumschlag sei ebenfalls von Zuwächsen auszugehen.

Da jeder Hafen nur so gut sei wie seine Hinterlandanbindungen, müsse die bestehende Infrastruktur effizienter genutzt werden. Auch Investitionen in Binnenhäfen, die Rheinschifffahrt und in die eigene Eisenbahninfrastruktur seien entweder durch den Staat oder Public-Private-Partnerships erforderlich.

Deutschland wird ein Transitland bleiben

Binnenschiff und Schiene legen laut Prognosen mengenmäßig zu, verlieren aber prozentual Anteile am Verkehr

Dr. Stefan Rommerskirchen, Geschäftsführer der ProgTrans AG in Basel gab den Besuchern des Neuss Düsseldorfer Hafentages seine Einschätzung über die „Langfristige Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland, Europa und der Welt - Konsequenzen für die Verkehrspolitik". Der Güterverkehr werde durch vier zentrale Bereiche beeinflusst: die Bevölkerungsentwicklung, die räumliche Arbeitsteilung die Verkehrspolitik und die Logistik.

Auch die Binnenschifffahrt wird steigende Frachten verzeichnen, aber Modal Split-Anteile verlieren.

Steigende Verkehre

Dabei werde die steigende Bevölkerungszahl nicht nur zu mehr Versorgungsverkehr führen, sondern auch zu mehr Personenverkehr, der die Infrastruktur weiter belaste. Die größere Weltbevölkerung führe zudem zu neuen Warenströmen, da diese Menschen auch versorgt werden wollten beziehungsweise ihre Produkte zu den Kunden liefern möchten. Rommerskirchen: „Das Bruttoinlandsprodukt wird nicht mehr so stark steigen wie früher, etwa 0,6 Prozent. Der Außenhandel wächst in Zukunft wieder schneller." Dabei sei eine Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrsleistungswachstum festzustellen: Denn die Verkehrsleistung hänge nicht von der Produktion im Inland, sondern von der internationalen Arbeitsteilung ab. Bis 2025 werde der Binnenverkehr um 23 Prozent zulegen. Dabei könne die Schiene Anteile gewinnen, während die Binnenschifffahrt bei gleichbleibenden Straßentransporten Anteile verliere – trotzdem aber im Vergleich zu heute Mengen absolut hinzu gewinne. „Das größte Verkehrswachstum liegt in den grenzüberschreitenden Verkehren und wird dort auch weiter liegen."

Investitionen erforderlich

Dieser Anstieg sei jedoch, so der Experte, auf lange Sicht mit den heutigen Verkehrsmitteln nicht zu bewältigen. „Das heißt, wir brauchen neue Verkehrsmittel und neue Antriebsenergie." Daneben werde die Bereitschaft, Raum für Logistik abzugeben, ebenso sinken wie die Möglichkeiten der Finanzierung der Infrastruktur. „Der Tendenz nach verbrauchen wir unsere Infrastruktur. Der Modernitätsgrad nimmt ab. Wir unternehmen noch nicht einmal die erforderlichen Unterhaltsinvestitionen, geschweige denn, dass wir die Mittel hätten für Neuinvestitionen."

Die Zusammenarbeit hat sich bewährt

Seit fünf Jahren schlagen die Neuss Düsseldorfer Häfen für Futtermittelhersteller in Neuss Rohwaren um

„Als großer Futtermittelbetrieb sind wir auch deshalb im Hafen, weil wir einen großen Teil der Rohwaren aus Übersee beziehen", erklärt Dr. Hermann Schnorrenberg von der KOFU Tiernahrung GmbH in Neuss. „Und da bietet sich der Hafen einfach ideal an: Die Rohwaren kommen zunächst per Seeschiff nach Rotterdam und werden von dort per Binnenschiff zu uns gebracht." Allerdings gehört das Binnenschiff für das Unternehmen nicht nur über lange Distanzen erste Wahl, wie der Betriebsleiter versichert: Auch Lieferungen aus den nahen Ölmühlen werden vorzugsweise per Schiff organisiert. „Die Wasserstraße kennt keine Staus, ist kostengünstig und umweltfreundlich, was für uns besonders wichtig ist."

Bis vor fünf Jahren erledigten die Mitarbeiter den Umschlag in Eigenregie mit zwei Kranen. Als diese in die Jahre kamen, suchte man den Kontakt zu den Neuss Düsseldorfer Häfen, um über eine Alternative zu den sonst erforderlichen Großinvestitionen zu sprechen. Diese wurde schnell gefunden: Beide Partner, die schon in den Jahrzehnten zuvor vertrauensvoll zusammengearbeitet hatten, würden sich in Zukunft auf ihre Kernkompetenzen konzentrieren: Bei KOFU war das die Herstellung von Tiernahrung. Und die Neuss Düsseldorfer Häfen wollten dazu einen effizienten, kostengünstigen und vor allem verlässlichen Umschlag sicherstellen.

Ein eingespieltes Team von über 50 erfahrenen Kran- und Baggerführern garantiert nicht nur einen hohen Erfahrungsstand, sondern auch eine fast immer optimale Verfügbarkeit. Die Männer verfügen über einen hohen Ausbildungsgrad an den Kranen, was den Neuss Düsseldorfer Häfen und natürlich letztendlich dem Kunden eine bestmögliche Flexibilität ermöglicht. Eine Absprache, die sich in den vergangenen Jahren bewährt habe, wie Schnorrenberg berichtet. „Dank den Neuss Düsseldorfer Häfen arbeiten wir mit halber Liegezeit und haben so gut wie keine Liegegelder." Zumal sei die Absprache sehr unkompliziert und laufe gut: „Wir versuchen, eine Wochenplanung zu machen und stimmen diese mit dem Hafenmeister ab", so Schnorrenberg. Die Planung wird tagesaktuell angepasst, je nachdem, welches Schiff zuerst entladen werden soll.

Dabei sind am Hafenbecken 3 beachtliche Mengen zu entladen: Die Jahresproduktion summiert sich auf rund 320.000 Tonnen Futtermittel. Von den erforderlichen Rohwaren werden beinahe 200.000 per Schiff geliefert – und das relativ kontinuierlich. Entsprechend kann Schnorrenberg die Zusammenarbeit mit den Neuss Düsseldorfer Häfen anderen Unternehmen nur weiter empfehlen: „Unbedingt."

Schneller, stärker, umweltfreundlich

Die Zufriedenheit der Kunden hat für die Abteilung Hafenbetrieb immer Priorität

Als die KOFU Tiernahrung GmbH vor fünf Jahren nach einer Alternative für ihre in die Jahre gekommenen Krane suchte, fand die Abteilung Hafenbetrieb schnell eine Lösung: Die Neuss Düsseldorfer Häfen ersetzten damals die beiden Krane durch einen kleineren, aber deutlich leistungsfähigeren Bagger. Der wurde auf eine eigens dafür errichtete Plattform gestellt und versah von dort aus seinen Dienst.

Helmut Baur (v.l.n.r.), Michael Dann und Dr. Hermann Schnorrenberg vor dem Fuchs-Bagger.

Alternativen geprüft

Als jetzt dieser Bagger in die Jahre kam, war deshalb das Ergebnis der eigehenden Untersuchungen in der Abteilung Hafenbetrieb schnell klar: Es sollte ein neuer Bagger werden – auch wenn natürlich alle anderen Alternativen gründlich geprüft wurden. Die Wahl fiel auf einen Fuchs-Bagger MHD 350D.

Der Neue ist nicht nur stärker und schneller als sein Vorgänger, er verbraucht auch weniger Diesel. Dadurch ist er im Betrieb günstiger und umweltfreundlicher, da er weniger Abgase erzeugt. Aber er arbeitet ebenso verlässlich wie der Alte. „Das Wichtigste im Kontakt mit den Kunden und das, was auch uns am allermeisten am Herzen liegt, ist eine reibungslose Zusammenarbeit", erklärt Hafenmeister Helmut Baur. „Wenn die Planung steht, stellen wir sicher, dass der Betrieb als solches reibungslos abläuft." Und dafür ist er auf einsatz- und leistungsfähiges Umschlagsgerät angewiesen.

Daneben muss die Abteilung auch entsprechend auf die Wünsche der Hafenfirmen reagieren können, ergänzt Hafenmeister Uwe Eschweiler: „Wir löschen im Zwei-Schicht-System von 6 bis 22 Uhr. Und auch samstags gewährleisten wir den Direktumschlag vom Schiff auf das Land."

Zehn Stunden für ein Schiff

Mit am meisten freut sich Michael Dann über den neuen Bagger: Er ist mit Jürgen Mantau am Ende des Hafenbeckens 3 im Einsatz. „Es bringt einfach Spaß – wie immer bei einem neuen Gerät", erklärt er lachend und ergänzt: „Der Bagger ist stärker, bewegt sich besser, läuft ruhiger und braucht weniger Kraftstoff." Rund zehn Stunden dauert es, ein voll beladenes Frachtschiff komplett zu löschen. Eine Arbeit, die Konzentration, gute Augen und eine sichere Hand erfordert. Die aber auch nie langweilig werde, wie Dann berichtet: „Jeden Tag ist eine andere Situation, kommen andere Schiffe und damit auch andere Menschen." Mit denen er sich ebenso wie mit den Ansprechpartnern bei KOFU immer abstimmen muss. Und da bleibt auch mal Zeit für ein paar private Worte.

Dirk Elbers übernimmt Schirmherrschaft

Am 1. August startet wieder der Henkel-Preis der Diana in Grafenberg – erstmals 1857 in Berlin ausgetragen

Der Düsseldorfer Reiter- und Rennverein und Henkel freuen sich über eine breite Unterstützung der Stadt Düsseldorf für den Henkel-Preis der Diana am 1. August 2010. Oberbürgermeister Dirk Elbers übernimmt bereits zum zweiten Mal in Folge die Schirmherrschaft für das Pferderennen.

„Ein Galopprennen auf Spitzenniveau und dazu ein großes Familienfest machen diese Veranstaltung zu einem Top-Ereignis im Düsseldorfer Veranstaltungskalender", begründet Elbers sein erneutes Engagement. Der Oberbürgermeister übernahm 2009 erstmals die Schirmherrschaft für den Renntag.

Beim Henkel-Preis der Diana treten die besten Jockeys und wertvollsten Stuten gegeneinander an. Das Deutsche Stutenderby zählt zu den bedeutendsten Pferderennen Europas. Entsprechend werden wieder die besten Jockeys um die 400.000 Euro Preisgeld kämpfen.

Foto: Henkel

Die berühmte „Weiße Dame" aus der Persil-Werbung begrüßt die Gäste zum Henkel-Renntag.

Die erwarteten 20.000 Besucher können sich auf viele Attraktionen freuen, denn der Renntag um den Henkel-Preis der Diana ist ein Spektakel für die ganze Familie: Im kostenlosen Kinderparadies machen Bastelstunden und Ponyreiten gute Laune. Austoben lässt es sich beim Trampolin-Springen, im Mitmach-Zirkus oder auf Hüpfburgen. Auch Karussells drehen ihre Runden. Nicht minder aktionsgeladen geht es beim Henkel-Markenparcours zu. Dort präsentieren Henkel-Marken wie Persil, Pattex und Schwarzkopf Mitmach-Aktionen und Gewinnspiele. Wer die Rennen nicht von der Tribüne aus verfolgen möchte, kann dies von der Picknick-Wiese aus tun.

Den ganzen Tag über starten verschiedene Pferderennen, auf jedes kann vor Ort gewettet werden. Der Mindesteinsatz beträgt 50 Cent.

Der Eintritt beträgt 5 Euro. Schüler, Studenten und Rentner zahlen 2,50 Euro. Kinder unter 16 Jahren kommen umsonst rein. Die Familienkarte (zwei Erwachsene) kostet 7,50 Euro. Das bunte Treiben beginnt um 13:30 Uhr. Gegen 14 Uhr startet das erste Rennen. Besuchern wird die Anreise mit Bus und Bahn empfohlen.

Der Preis der Diana blickt auf eine lange Geschichte zurück. Er wurde zum ersten Mal 1857 in Berlin-Tempelhof ausgetragen.

Schiff gibt volle Energie voraus

Schwimmende Ausstellung ist auch in der Region zu Gast – unterhaltsam und wertvoll

Die „MS Wissenschaft – das Energieschiff", das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Ausstellungsschiff der Initiative Wissenschaft im Dialog (WiD), geht wieder auf Tour. Am 8. und 9. August macht es in Dortmund fest. Am 11. und 12. August legt das Schiff in Duisburg im Innenhafen am Kultur- und Stadthistorischen Museum an. Und schließlich kommt es noch vom 14. bis 16. August in unsere Region und zwar nach Köln an die Anlegestelle Erzbergerufer nördlich der Kennedybrücke.

Das umgebaute Frachtschiff hat in diesem Jahr eine interaktive Ausstellung zu Energiethemen geladen.

Foto: Ilja C. Hendel/Wissenschaft im Dialog

Staunen ist wieder angesagt an Bord der „MS Wissenschaft".

Die Ausstellung zum Mitmachen, Ausprobieren und Forschen an Bord des Energieschiffs wendet sich an Besucher ab zehn Jahren, insbesondere auch an Schulklassen. Gezeigt wird, welchen Beitrag die Forschung leistet, um die Energieversorgung der Zukunft gleichzeitig möglichst sicher, wirtschaftlich und umweltschonend zu gestalten. Rund 35 Exponate aus wissenschaftlichen Instituten beleuchten neben technischen Verfahren der Energieerzeugung, -speicherung und -verteilung auch gesellschaftliche, politische und ökonomische Aspekte. An vielen Exponaten können die Besucher selbst aktiv werden: Sie können Dioden zum Leuchten bringen, Motoren starten oder beobachten, wie aus Biomasse Strom wird. Hörstationen, Experimentiertische und interaktive Ausstellungsstücke informieren unter anderem über erneuerbare Energie, Biomasse, Kernfusion und -spaltung, über fossile Brennstoffe, effiziente Energienutzung und neue Wege der Energiegewinnung.

Wissenschaft verständlich

Die Exponate der Ausstellung stellen Institute der Fraunhofer-Gesellschaft, der Helmholtz-Gemeinschaft, der Leibniz-Gemeinschaft und der Max-Planck-Gesellschaft sowie DFG-geförderte Projekte und Hochschulen zur Verfügung.

Weitere Informationen und Haltepunkte unter www.ms-wissenschaft.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* ■ *Antoniusstraße 18* ■ *45 470 Mülheim a. d. Ruhr* ■ *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)*

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

Köln feiert

50 Jahre wird der Stadtwerke Köln Konzern in diesem Jahr. Das nimmt das Unternehmen zum Anlass, um mit den Kölner Bürgerinnen und Bürgern gemeinsam zu feiern. Im Mittelpunkt der Jubiläumsaktivitäten steht am 29. August von 10 bis 15 Uhr ein Tag der offenen Tür der Gesellschaften und darunter natürlich auch der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK). Anschließend startet ein Bürgerfest am Tanzbrunnen mit einem abwechslungsreichen Programm.

Handlich

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) baut ihr Hinterlandnetzwerk weiter kräftig aus. Zusammen mit dem Bremer Transportunternehmen EKB Container Logistik soll ein Joint Venture ein flächendeckendes Netz auch für „die letzte Meile" der Containertransporte im Hinterland knüpfen.

Zuwächse

Auf dem deutschen Schienennetz wurden im ersten Quartal 2010 83,3 Millionen Tonnen Güter transportiert. Wie das Statistische Bundesamt mitteilt, ergibt sich daraus im Vergleich zum ersten Quartal 2009 ein Zuwachs von 11,6 Prozent. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im ersten Quartal 2009 in Folge der Wirtschaftskrise das Transportvolumen extrem niedrig war. Der nun zu beobachtende Anstieg konnte diese Verluste noch nicht ausgleichen. Im ersten Quartal 2010 lag das Volumen der Eisenbahngütertransporte noch auf dem Niveau vom ersten Quartal 2006. Es kam aber in allen vier Hauptverkehrsbeziehungen zu Zuwächsen.

Happy Birthday Shakespeare

Historisches Globe-Theater bietet wieder Aufführungen im „Original-Feeling"

Foto: Pascal Victor ArtComArt

„Warum Warum", fragt das Ensemble des Züricher Schauspielhauses die Festival-Besucher.

Elf Produktionen aus England, Ungarn, Frankreich, Deutschland und der Schweiz: Keine Frage, es geht wieder rund, wenn das Neusser Globe seine Pforten zum mittlerweile 20. Shakespeare Festival öffnet. In den vier Wochen bis zum 14. August wird das weit über die Region hinaus bekannte Theater am neu gestalteten RennbahnPark wieder zum Schauplatz dramatischer, komischer, experimenteller und immer höchst emotionaler Bühnenerlebnisse. Ein faszinierender Reigen, den niemand virtuoser tanzen konnte als William Shakespeare. Der 1991 errichtete Nachbau des Shakespeare Theaters im neugestalteten RennbahnPark Neuss ist eine maßstabsgerechte Verkleinerung, die rund 500 Personen Platz bietet. Auf mehreren Ebenen, ganz nah am Geschehen können die Besucher hier den Sommernachtstraum einmal von der britischen Globe Touring Company sowie vom Rheinischen Landestheater, die Komödien „Much ado about nothing" mit dem Ensemble Alma Mater aus London und „Wie es Euch gefällt" vom Burgtheater Gyula oder auch einen Macbeth mit 500 Clowns aus Chicago erleben. Peter Brook, einer der wichtigsten Vertreter des zeitgenössischen europäischen Theaters, bringt seine Theaterrecherche „Warum Warum" vom Schauspielhaus Zürich ins Globe und seine Tochter Irina entfesselt die Zauberkraft Prosperos in einer originellen französischen Produktion des Sturms. Die Shakespeare Company Berlin inszeniert eine „Widerspenstigen Zähmung" während die bremer shakespeare company in „Julius Cäsar, Cleopatra, Antonius – Im Kreis der Wölfe" die Erotik der Macht aufzeigt.

Neusser Festival jetzt auch „to go"

Interessenten können sich über ihre Mobiltelefone auf dem Laufenden halten

Für Besitzer tragbarer Telefone wird das Shakespeare Festival im Globe Neuss ab sofort zur Wanderbühne: Handys mit einem Menüeintrag „Web" oder „Internet" können direkt die wichtigsten Informationen über das Festival erhalten. Unter www.shakespearefestival.mobi ist eine verschlankte Variante der umfassenden Internetpräsentation auf www.shakespearefestival.de zu finden, die allen Reisenden zum schnellen Nachschlagen oder Stöbern unterwegs dient.

Nicht nur für Technikfreaks ist dieses neue Hilfsmittel gedacht. Seit 2004 programmiert das Internetsystemhaus webandmore Webseiten wie jetzt diese für das Shakespeare Festival. So sind wieder einmal noch modernere Zeiten für den Mann aus Stratford-upon-Avon angebrochen. Doch auch das verträgt sein Schaffen – denn seine Geschichten von Liebe und Tod, von Mord und Machtgier, von Geiz und Neid, von Lust, Freundschaft und Versöhnung sind zeitlos, ob sie übers Display oder auf der Bühne erzählt werden, so die Organisatoren.

Shakespeare hätte sich auch in Neuss wohlgefühlt.

Wer es dann doch lieber handfest und schön altmodisch mag: Das Magazin zum 20. Shakespeare Festival im Globe Neuss ist da. Und das hat es natürlich wieder in sich. In einer wirklich verrückten Geschichte erfahren die Leser, wie vor zwanzig Jahren das Globe nach Neuss kam. Der Hollywood-Regisseur Roland Emmerich berichtet über seinen neuen Shakespeare-Film und Fernsehkoch Horst Lichter verrät sein Rezept zu historischem Schmorhuhn à la William S. Selbstverständlich wird auch das diesjährige Programm vorgestellt. Das Magazin gibt es kostenfrei und kann per E-Mail an magazin@shakespeare-festival.de bestellt werden.

Eintrittskarten und das vollständige Programm gibt es zudem für alle Interessenten unter www.shakespeare-festival.de im Internet oder am Info- und Kartentelefon unter der Rufnummer 01 80 - 506 506 5.