Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | SEPTEMBER 2011 www.hafen-zeitung.de

Marion Grzanna lädt zu einer Entdeckungsreise ein
Seite 5

Ticker: Köln lädt ein +++ Einfallsreiche Studenten +++ Räuber begeistern Neusser +++ Innovativer Konzern in Neuss +++ Deich wird dicht gemacht +++ Treppenstufen erschließen den Hafen +++ Kritik an Wohnungen +++ Vorsicht beim Sport +++

Hamburg und Bremen legen zu

Teilweise stark gestiegene Umschlagszahlen – Container wieder Wachstumsmotor

Deutschlands größter Universalhafen profitiert von einer erstarkten Weltkonjunktur und erreicht mit 9,4 Prozent ein kräftiges Plus im Seegüterumschlag. Im Hamburger Hafen wurden in der ersten Jahreshälfte 64,1 Millionen Tonnen Seegüter umgeschlagen. Der Stückgutumschlag brachte Hamburg im ersten Halbjahr 2011 ein starkes Wachstum und erreichte mit 44,7 Millionen Tonnen ein Plus von 15,1 Prozent.

Der Massengutumschlag blieb im gleichen Zeitraum mit 1,8 Prozent leicht unter dem Ergebnis des Vorjahres und erreichte eine Umschlagmenge von insgesamt 19,4 Millionen Tonnen. Der Containerumschlag kletterte mit einem Plus von 17,4 Prozent auf rund 4,3 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer). Einen starken Auftritt boten auch die bremischen Häfen: Im ersten Halbjahr 2011 stieg der Seegüterumschlag an der Weser überdurchschnittlich.

Foto: HHLA

„Wir sind zurück in der Erfolgsspur", sagte Häfensenator Martin Günthner. Der Gesamtumschlag in Bremen und Bremerhaven nahm gegenüber den ersten sechs Monaten des Jahres 2010 um 16,5 Prozent auf 40,05 Millionen Tonnen (Vorjahreszeitraum: 34,39 Millionen Tonnen) zu. Der Empfang von Seegütern lag bei 20,43, der Versand bei 19,62 Millionen Tonnen. In der Containerlogistik und beim Automobilumschlag wurden besonders starke Zuwächse erzielt.

Von Januar bis Juni 2011 wurden zudem 2.995.282 Behälter (TEU) umgeschlagen – ein beachtliches Plus von 25,0 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 2010.

Aufbereitet

Foto: Wikimedia Commons/Techcollector

Das Sammeln, Aufbereiten und Weitergeben von Fachwissen zu Donau und Schifffahrt ist ein zentrales Anliegen von via donau. Ein Beispiel dafür ist die E-Learning-Plattform INeS Danube zum Thema Logistik mit dem Binnenschiff unter www.ines-danube.info.

Ausstellungen

Mit Workshops, Führungen und Ausstellungen stellte sich der größte Hafen Europas, Rotterdam, Anfang des Monats zahlreichen Gästen bei den Welthafentagen vor unter dem Titel „De haven smaakt naar meer" oder auf Deutsch „Der Hafen schmeckt nach mehr". Auch ein Hinweis auf die besondere Funktion der logistischen Drehscheibe bei der Versorgung des Kontinents mit Lebensmitteln sowie für Agrarexporte.

Verschlissen

Das Doppelsenkrecht-Schiffshebewerk Scharnebeck bei Lüneburg kommt nicht aus den Schlagzeilen. Das 1974 errichtete, einstmals weltgrößte Bauwerk seiner Art, mit dem am Elbeseitenkanal ein Höhenunterschied von 38 Metern überwunden wird, ist verschlissen und baufällig. Immer wieder kommt es deshalb zu ungeplanten mehrtägigen Reparatur- und Wartungsarbeiten, die die Schifffahrt im Hinterland des Hamburger Hafens komplett zum Erliegen bringen. Darauf wies der BDB hin.

Schützen ziehen durch die Stadt

Auch in diesem Jahr trotzten die Neusser Schützen dem teilweise wenig angenehmen Wetter und zogen in eindrucksvollen Kolonnen durch die Stadt – zur Freude Hunderttausender Besucher, die teilweise von weit angereist waren und begeistert die Straßen säumten.

Anfang

Thijs van der Heuvel trat zum 1. September bei Neuss Intermodal Terminal (NIT) die Nachfolge von Hans L. Lip an, der zu einem Bahnunternehmen wechselte, um mehr Zeit mit der Familie verbringen zu können.

Neuland betreten

Zwar scheinen die Auswirkungen der Wirtschaftskrise zumindest in Deutschland schneller als erwartet überwunden. Doch hat sich fundamental etwas geändert, wie der tägliche Blick in die Zeitung verrät: Dem früher auch nach schweren Zeiten herrschenden Optimismus ist eine grundlegende Verunsicherung gewichen. Teilweise beruht sie auf immer reißerischen Überschriften der Medien, teilweise darauf, dass sich tatsächlich Einiges geändert hat. Die Treiber der Globalisierung, Länder wie China, Russland, Indien und Brasilien, sind dabei, für sich eine neue Rolle zu finden. Gleichzeitig verlieren Europa und Amerika an Einfluss. Entwicklungen, die früher Monate und Jahre benötigten, entstehen und vergehen heute in Wochen, wenn nicht Tagen. Das betrifft auch die Häfen – wir spüren sofort, wenn es in der Industrie gut geht, aber auch, wenn die angekündigten Aufträge ausbleiben. Wir haben uns darauf eingestellt: Wir werden in Zukunft noch flexibler sein, noch enger zusammenarbeiten, um noch mehr neue und ungewöhnliche Wege zu suchen und dann auch zu gehen.

Bei allem Wandel gibt es auch Kontinuität: Wir sind gut und unsere Kunden wissen das. Wir sind breit aufgestellt, sodass wir kurzfristige Schwankungen auffangen können. Und wir sind flexibel genug, um uns auf die neuen Entwicklungen einzustellen und Herausforderungen nicht nur zu meistern, sondern ihre Chancen zu nutzen. ULRICH GROSS

Dialog suchen

Wir brauchen den Dialog und wir wollen den Dialog. Zu lange haben die Industrie und ihre Partner – darunter die Häfen – hinter verschlossenen Türen gearbeitet, nicht erklärt, warum, wie und was sie machen. Allerdings: Es hat auch niemanden so recht interessiert.

Dabei können die Industrie und ihre Partner durchaus einiges vorweisen, wie bei jeder Hafenrundfahrt deutlich wird: Die staunenden und beeindruckten Gesichter sprechen Bände.

Deshalb beteiligen sich die Neuss Düsseldorfer Häfen auch an der „Langen Nacht der Industrie". Denn wir möchten erklären, was wir und unsere Partner in den Häfen machen, welche Bedeutung wir haben, wo unsere Verdienste und Stärken sind. Wir wollen aber auch über Schwächen reden, da, wo wir noch besser werden müssen und auch wollen. Und über Themen, die ein Potenzial für Konflikte und Streit bergen.

Dazu wünschen wir uns einen Dialog zwischen Nachbarn und Partnern: fair, sachlich, auf Augenhöhe und kompromissbereit. Und wir wünschen uns, dass dieser Dialog beginnt, bevor Entscheidungen in die eine oder andere Richtung getroffen werden, die anschließend nur schwer wieder aus der Welt zu schaffen sind. Sei es nun, ob es um den Erhalt der Wasserstraßen oder um Infrastrukturprojekte geht. Wir sind bereit und werden uns die größte Mühe geben: Sprechen Sie uns an. RAINER SCHÄFER

Köln lädt zu Hafentagen

Drei Tage im Oktober wartet auf Besucher ein buntes Programm

Foto: HGK

Die HGK lädt Interessenten zu einem bunten und abwechslungsreichen Programm ein.

Vom 7. bis 9. Oktober macht die Häfen und Güterverkehr Köln AG in Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelskammer (IHK) den Hafen auf: Anlass sind die ersten Kölner Hafentage. Sie beginnen am Freitag, 7. Oktober, mit einer „Literarischen Rheinfahrt", bei der acht Autoren ab 16 Uhr im Hafenamt am Harry-Blum-Platz 2 aus ihren Werke lesen. Die Moderation übernimmt Anne Jüssen, als Partner fungiert der Verband deutscher Schriftstellerinnen und Schriftsteller (VS).

Am Samstag laden die Organisatoren von 11 bis 16 Uhr zu einer ungewöhnlichen Entdeckungsreise unter dem Titel „Häfen und Bahnen fotografisch erleben" ein. Die Gruppe besucht zunächst den Niehler Hafen, den Logistikknoten Nummer 1 im Kölner Norden. Von dort geht es anschließend mit dem Bus nach Brühl ins Kompetenzzentrum Vochem. Treffpunkt ist um 11 Uhr der Rheinauhafen.

Die Teilnahme an der Lesung und der fotografischen Entdeckungsreise ist nur nach vorheriger Anmeldung über die Internetseite www.hgk.de möglich.

Am Sonntag öffnen die Häfen und Güterverkehr Köln AG die Türen im Niehler Hafen: „Spazieren Sie zwischen Containerstapeln, fahren Sie mit dem Steiger in die Höhe oder klettern Sie ins Führerhaus der Güterlok-Giganten", verspricht Sprecher Dr. Jan Zeese. Und ergänzt: „Logistik ist regional, der Niehler Hafen eine Drehscheibe – auch an diesem Sonntag. Von Niehl aus können Sie per Bus zur Lokwerkstatt in Vochem fahren. Ein besonderes Highlight ist die Tour mit dem Schienenbus über die Gütergleise von Köln-Niehl in die Quarzwerke in Frechen." Ein familienfreundliches Rahmenprogramm und gemütliche Gastronomie runden das spannende Erlebnisprogramm ab, als dessen Partner die Quarzwerke auftreten.

Verkehrsbericht ist neu erschienen

Der Verkehrsbericht 2010 der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD West) kann ab sofort im Internet unter www.wsd-west.wsv.de/Service/Publikationen/Verkehrsberichte abgerufen werden. Er zeigt, wie sich der Schiffsverkehr auf dem Niederrhein und den westdeutschen Kanälen über einen längeren Zeitraum bis zum Berichtsjahr entwickelt hat. Dafür wurden statistische Daten ermittelt, grafisch aufbereitet und analysiert.

Die Verkehrszahlen des Jahres 2010 zeigen in vielen Bereichen eine im Vergleich zum Jahr 2009 positive Entwicklung: Insgesamt wurden 12,6 Prozent mehr Güter auf den deutschen Binnenwasserstraßen transportiert. Damit die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gewahrt bleibt, trifft das Schifffahrtsdezernat verkehrsregelnde Maßnahmen. Auch hierüber gibt der Verkehrsbericht Auskunft, genauso wie über die staatlichen Förderprogramme.

Der Wassertourismus gewinnt zunehmend an Bedeutung. Daher widmet sich der Verkehrsbericht gesondert auch der Sportschifffahrt.

Funktionalität und gutes Aussehen müssen sich nicht ausschließen: Studenten der RWTH Aachen überlegten sich gestalterische Möglichkeiten für die Architektur im Neusser Hafen von der Algenfarm bis zum Parkhaus

Phantasie, Inspiration und Können

Die Studenten vor dem von ihnen erstellten Modell des Hafens, das ihnen als weitere Planungsgrundlage diente.

Eine Werft im Neusser Hafen, eine innovative Produktionsanlage für Seehafenkrane oder doch eine Algenfarm, die vor Ort das entstandene CO_2 wieder bindet? Die Abschlussklasse des Bachelorstudiengangs Architektur am Lehrstuhl für Gebäudelehre und Grundlagen des Entwerfens der RWTH Aachen bewies mit Phantasie, Inspiration und noch mehr handwerklichen Können, dass Industriearchitektur nicht langweilig sein muss. Anregungen holten sich die Studenten während verschiedener Exkursionen direkt im Hafen sowie bei ausführlichen Besuchen der dortigen Firmen.

Bereits zum dritten Mal beschäftigte sich eine Abschlussklasse mit einem industriellen Umfeld, berichtet Professorin Anne-Julchen Bernhardt. Allerdings war ein Hafen erstmals Ziel des studentischen Nachwuchses, wie Judith Reitz von der Fakultät berichtet.

Für viele Studentinnen und Studenten war es wiederum der erste Besuch in einem solchen Gebiet, wie Stefanie Oßenkamp und Isabel Nolte berichten. Beide überraschte die Vielfalt der Gebäude, dass man oftmals kaum Wasser oder Menschen sieht und so viele verschiedene Unternehmen im Hafen arbeiten.

Erstaunen zeigten auch die Mitarbeiter der Neuss Düsseldorfer Häfen, die sich jetzt die Ergebnisse des gestalterischen Schaffens in Aachen direkt ansahen und beeindruckt waren. Die Abschlussklasse stellte zum Beispiel detaillierte Pläne und Modelle für neuartige Hochbauten vor, die auf dem begrenzten Hafenareal Platz etwa für fehlende Pkw-Lagerkapazitäten schaffen könnten.

Mit den Planungen für Rückstau- und Versorgungsflächen für Lkw beschäftigten sie sich ebenso wie mit Produktionsstandorten für Anlagen regenerativer Energien. Ihre schlüssige Argumentation: Großbauteile brauchen effektive Schiffsverladeanlagen. Doch nicht nur die Gestaltung kann sich sehen lassen, auch im Inneren überzeugen die Gebäude. Etwa mit Biogasanlagen, um Rückstände aus der Nahrungs- und Futtermittelindustrie vor Ort zu nutzbarer Energie umzuwandeln. Am Beispiel „Gottwald" wurde zudem die Herstellung von Seehafenumschlagsanlagen geplant, bei der die sperrigen Teile noch in der Produktionshalle auf das Binnenschiff verladen werden können.

Die verschiedenen Ideen und Vorschläge wurden als Zeichnungen und als Modell verwirklicht.

Für die Hafendelegation stand das Urteil fest: Die angehenden Architekten bewiesen, dass Industriearchitektur auch in einem eher sachlichen Umfeld des Logistikstandorts Hafen nicht zwangsläufig langweilig oder einfallslos sein muss. Moderne Gebäudelehre verfüge zudem über das Potenzial, die sich an vielen Standorten verschärfenden Immissionskonflikte abzumildern. Denn die Bauten können unter Umständen als Abschirmungen zwischen empfindlichen Nutzungen auf der einen Seite sowie den Hafenbetrieben auf der anderen Seite dienen.

Insgesamt sei der architektonische Anspruch an modernen Industriebau wieder gestiegen. Dies gelte umso mehr für Anlagen in Häfen, welche sich ebenfalls neuer Attraktivität erfreuen und sich aufgrund ihrer traditionell innenstadtnahen Lage der Notwendigkeit stellen wollen, attraktiver zu werden, ohne dass „Wohnen am Hafen" die Funktionsfähigkeit der Industrienutzung beeinträchtigt.

Auch den Unternehmen, die die Studenten bei der Analyse des Gebiets nach einer ausführlichen Hafenführung durch NDH-Sprecher Thomas Düttchen besuchten, sollen die Entwürfe in den nächsten Wochen vorgestellt werden.

Und wer weiß, vielleicht wird die eine oder andere Idee ja auch umgesetzt oder findet in zukünftige Überlegungen Berücksichtigung. Stefanie Oßenkamp und Isabel Nolte würden gerne ihre Entwürfe verwirklichen oder an einem Projekt im Hafen mitarbeiten.

Neuss plus Köln gleich allerbeste Stimmung

„Brasselsäck" ehrten während des Schützenfestes Jahr Karl-Heinz Brand mit ihrem Orden „Alabonör"

Kölner Karneval und Neusser Schützen ergeben zusammen Spaß und Freude ohne Ende und ohne Gleichen. Das konnten in diesem Jahr die Mitglieder des Schützenzugs der „Brasselsäck" erleben, als sie zum zwölften Mal ihren Orden „Alabonör" überreichten. Mit ihm zeichnet der Zug Persönlichkeiten aus, die sich durch ihr Engagement besonders um Neuss verdient gemacht haben. Zu der illustren Reihe stieß in diesem Jahr Karl-Heinz Brand. Zu den Würdenträgern gehören unter anderem Günther Pannenbecker, Oberst der Düsseldorfer Schützen, Schwestern vom armen Kinde Jesu in Neuss und Nüsser Schnute, Neusser Mundart-Theater ebenso wie der Politiker Dr. Heinz Günther Hüsch.

Brand ist als Frontmann der Band „Die Räuber" längst eine feste Größe im Kölner und rheinischen Karneval und als solcher auch über die Grenzen des Landes bekannt. Weniger bekannt ist allerdings, dass er in Neuss geboren wurde.

Auch beim Schützenumzug machten die Brasselsäck wieder eine gute Figur .

Professionelle Organisation

„Erstmal waren die Räuber beeindruckt von der Größe des Neusser Bürgerschützenfest und seiner professionellen Organisation. Sie haben es zum ersten Mal miterlebt und waren angenehm überrascht, wie herzlich sie im Kreise der Schützen aufgenommen wurden", berichtet der frisch gekürte Würdenträger. „Der Empfang beim Hubertuszug Brässelsäck im Zeughaus, unser A-Kapella-Auftritt im Zuge der Verleihung des Ordens sowie die Großfackel des Schützengildezugs ‚Die Stifte' zu Ehren der Räuber und ihrem 20-jährigen Jubiläum waren die Highlights für uns." Brands begeistertes Fazit: „Insgesamt kann man festhalten, dass wir Räuber erleben durften, wie gut die beiden Brauchtümer – Karneval und Schützenfest – miteinander harmonieren."

Die Ordensverleihung begann traditionell mit einem musikalischen Gruß des Bundesfanfarenkorps Neuss-Furth und der Begrüßungsrede des Oberleutnants Jürgen Heinz. Die Laudatio hielt vor den rund 200 geladenen Gästen aus dem Schützenwesen der Stadt, aus Politik und Unternehmen sowie Freunden des Ordensträgers und der Zugmitglieder wie in jedem Jahr das Zugmitglied Dieter Tischer.

Der Hubertuszug Brasselsäck wurde 1997 gegründet und hat mittlerweile 21 aktive und 15 passive Mitglieder.

Begeisterte Besucher

Auch die Neusser Schützen hatten allen Grund zur Freude: Hunderttausende trotzten dem manchmal ungastlichem Wetter, säumten die Straße und genossen das bunte Kirmestreiben. Natürlich gibt es auch einen neuen Schützenkönig 2011 / 12. Er heißt Rainer Halm. Bereits nach drei Schüssen fiel der Vogel zu Boden. Halm, Hauptmann der Grenadiere, ist 52 Jahre alt und wohnt in Grimlinghausen. Unterstützt wird der neue König von Ehefrau Petra und den Söhnen Marc (22) und Dirk (18).

Doch Rainer Halm war nicht der einzige Sieger am Schützenfest-Dienstag: Der erste König des Abends war Maximilian Schoth (12) von den Edelknaben. Zum Artillerie-Sieger wurde Christian Schlangen (25) gekürt. Stephan Kuhs (45) siegte bei den Reitern.

Urban Art in der „Alten Post"

Die „Alte Post" an der Neustraße 28 in Neuss widmet dem Themen Urban Art, Street Art, Graffiti und Hip Hop noch bis zum 16. Oktober eine Ausstellung.

Seit ihren Anfängen in den 1970er Jahren sind diese Kunstformen einem steten Wandel unterworfen. Was sich als Akt der Selbstbehauptung illegal entwickelte, ist gegenwärtig ein vielschichtiges, globales Phänomen, das seinen Ausdruck in den unterschiedlichsten Lebensbereichen findet und ein offensichtlicher Bestandteil unseres Lebens ist. Die Ausstellung soll beispielhaft die Entwicklung und die Gegenwart zeigen, wobei lokale und internationale Positionen zu sehen sind. Um Urban Art angemessen zu präsentieren, werden in der Ausstellung atmosphärische Situationen geschaffen, die den Stadtraum widerspiegeln: Platz, Straße, U-Bahn, Pub, Apartment und vieles mehr. Die Werke der Künstler sind extra für diese Orte konzipiert oder ausgesucht und basieren auf einer engen, persönlichen Zusammenarbeit der Kuratoren mit der Szene.

Unbekannte Welten entdecken

Unternehmen öffnen bei der „Langen Nacht der Industrie" ihre Tore für Interessenten

Einmal hinter die sonst verschlossenen Werkstore schauen, erleben, wo das Herz der deutschen Wirtschaft schlägt. Dazu bietet sich Interessenten bei der ersten „Langen Nacht der Industrie" am Donnerstag, 20. Oktober, Gelegenheit. Auch die Neuss Düsseldorfer Häfen als verlässlicher Partner der Industrie beteiligen sich mit einer Hafen-Rundfahrt.

In anderen Regionen gehört die Reihe längst zum festen Veranstaltungskalender, unter der Schirmherrschaft von Ministerpräsidentin Hannelore Kraft findet die Lange Nacht der Industrie jetzt zum ersten Mal in der Metropolregion zwischen Rhein und Ruhr statt. Mit dieser Veranstaltung möchte die Gesellschaftsinitiative Zukunft durch Industrie e.V. zeigen, wie moderne und zukunftsfähige Industrie in der Region Rhein / Ruhr funktioniert.

Transparenz und Dialog

Mitgetragen wird die Nacht von den fünf Industrie- und Handelskammern und den Unternehmerverbänden im Regierungsbezirk Düsseldorf sowie von den Industriegewerkschaften.

„Nordrhein-Westfalen ist ein Industrieland und will es bleiben. Wir brauchen eine moderne, nachhaltige industrielle Infrastruktur mit produktionsnahen Dienstleistungen", unterstreicht Ministerpräsidentin Hannelore Kraft die Bedeutung der Industrie für den Wirtschaftsstandort NRW. „Zugleich müssen wir unsere Schöpfung und unsere natürlichen Lebensgrundlagen bewahren. Beides geht", so Kraft. „Um es auf den Punkt zu bringen: Die industrielle Revolution des 21. Jahrhunderts, die ökologische industrielle Revolution soll von Nordrhein-Westfalen ausgehen."

Dr. Andreas Bruns, Vorstandsvorsitzender von Zukunft durch Industrie, betont: „Mit der Langen Nacht der Industrie wollen wir mehr Transparenz schaffen und der Bevölkerung unter anderem plastisch machen, wie moderne Produktionsprozesse ablaufen. Vieles hat sich in den letzten beiden Jahrzehnten gerade zugunsten der Umwelt verändert. Die Dichte an Weltmarktführern in NRW ist erstaunlich und kommt nicht von ungefähr. Wir wollen durch Verstehen die Technologiebegeisterung im Land neu entfachen."

Die Reihe stellt ein bundesweit einzigartiges Veranstaltungskonzept dar, in dessen Rahmen Unternehmen potenziellen Mitarbeitern, Schülern, Studierenden, den Nachbarn und anderen interessierten Bürgern einen Blick hinter ihre Werkstore gewähren. Schon acht Mal fanden Veranstaltungen in Hamburg, Bremen, Hannover, Frankfurt am Main und im Thüringer Wald statt und waren jedes Mal aus- und überbucht. Weltweit bekannte Unternehmen, aber auch die sogenannten „Hidden Champions" der Region können zeigen, was und wie sie produzieren, welchen Mehrwert sie schaffen und wie sie ihrer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht werden.

Nur noch wenige Plätze

Insgesamt beteiligen sich mehr als 40 Unternehmen. Aufgrund des großen Einzugsgebiets wird es bei dieser Veranstaltung nicht nur einen, sondern mehrere Startpunkte geben, von denen die Touren zu in der Regel jeweils zwei Unternehmen am Abend beginnen. In interessanten und informativen Führungen erhalten die Besucher Einblicke in Produktions- und Arbeitsprozesse. Sie können Fragen stellen und sich ein direktes und persönliches Bild vom Betrieb machen.

Allerdings werden die Plätze bereits knapp: Interessierte Bürger können sich noch im Internet unter www.langenachtderindustrie.de/naechte/rhein-ruhr-11 um einen der begehrten Plätze bewerben. Bei der Online-Anmeldung kann jede Person bis zu drei Tourwünsche angeben, davon wählt der Veranstalter je nach Verfügbarkeit eine Tour aus. Am Abend der Veranstaltung werden von 17 bis 22:30 Uhr nacheinander zwei Unternehmen besichtigt. Das Mindestalter ist 14 Jahre. Die Teilnahme an der Tour ist kostenlos.

Entwicklung der Schiffstechnik

Vor ganz langer Zeit, als noch Segelschiffe auf dem Rhein fuhren, lockte ein wunderbarer Fischduft eine Katze an Bord eines Schiffes. Das lag im Hafen von Deventer am Ijsselmeer. Aber nur noch bis zum Morgengrauen, dann begann seine große Reise und die Katze fuhr unfreiwillig mit. Was sie dabei erlebt hat und wo sie schließlich ankommen sollte, das wird am Sonntag, 25. September, ab 15 Uhr Kindern von sechs bis zehn Jahren im SchifffahrtMuseum im Düsseldorfer Schlossturm am Rheinufer erzählt.

Vor 175 Jahren wurde in Düsseldorf die Dampfschifffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein gegründet, eine Vorläuferin der „KD". Sie war nicht die erste Gesellschaft auf dem Rhein und bekam bald die Konkurrenz zu spüren. Zum Jubiläum wird am Sonntag, 2. Oktober, die rasante Entwicklung der neuen Schiffstechnik am Beispiel der „KD" vorgestellt.

Das Museum öffnet dienstags bis sonntags von 11 bis 18 Uhr. Der Eintritt kostet Erwachsene drei Euro und ist für Jugendliche bis 18 Jahre kostenlos.

Erweiterung

Anfang Juni startete mit dem ersten Spatenstich die Erweiterung des Warenverteilzentrums von 3M in Jüchen. Das Multitechnologie-Unternehmen tritt als Mieterin des Lagers auf, das der Partner Kleine Logistik errichten und bewirtschaften wird. Das neue Gebäude auf der gegenüberliegenden Straßenseite des jetzigen 3M-Lagers verfügt über eine Hallenfläche von 40.000 Quadratmetern auf einem 82.000 Quadratmeter Grundstück. 3M mietet 30.000 Quadratmeter der Hallen. Eine Brücke stellt den Fördertechnik-Anschluss an das existierende 3M-Warenverteilzentrum sicher.

Elektrisch

Als eines der ersten Unternehmen der Region startete die 3M Deutschland GmbH in eine eigene E-Flotte. Berechnungen zufolge können pro Jahr über fünf Tonnen CO_2 eingespart werden, wenn 3M für den Pendelverkehr zwischen den Standorten Neuss, Hilden und Jüchen vier Elektro-Automobile einsetzt. Damit diese auch vor Ort betankt werden können, wurden an drei Standorten Ladesäulen sowie mit Solarzellen bestückte Carports installiert.

Beliebt

Auch in diesem Jahr führt 3M die Liste im Wettbewerb „Deutschlands Beste Arbeitgeber 2011" an: Die 3M Deutschland GmbH, Neuss, belegt wie schon im Vorjahr Platz 1 in der Größenklasse 2001 bis 5000 Mitarbeiter. 3M-Personal- und Arbeitsdirektor Josef Mrozek nahm das Gütesiegel entgegen.

Mit Innovation auf Spitzenplatz

3M Deutschland GmbH in Neuss feierte 60. Geburtstag mit Spitzenergebnis

Gleich in der Nachbarschaft des Neusser Hafens liegt die deutsche Verwaltung eines der innovativsten Unternehmen weltweit: 3M. In diesem Jahr können die 4800 Mitarbeiter an den 14 deutschen Standorten den 60. Geburtstag der Tochter begehen. Es gab Glückwünsche, Lob und Präsente. Doch eines der schönsten Geschenke machten sich die Mitarbeiter selbst: Erstmals in der 60-jährigen Geschichte erwirtschaftete die deutsche Gruppe im Geschäftsjahr 2010 einen Gesamtumsatz von über zwei Milliarden Euro.

Weiteres Wachstum

Hinter der japanischen Niederlassung ist die 3M Deutschland GmbH die zweitgrößte des Konzerns. Und für das laufende Jahr rechnet das Management mit einem weiteren Wachstum. „In den letzten 60 Jahren ist es uns gelungen, in Deutschland einen der wichtigsten Standorte von 3M aufzubauen. Unser Ziel ist es, die größte Niederlassung weltweit zu werden", bedankte sich Günter Gressler, Managing Director der 3M Deutschland.

3M steht für 26.000 Patente und 50.000 Produkte: von Kleb- und Füllstoffen, Mikroreplikation und Nanotechnologie bis hin zu Produkten für Zahnheilkunde und Kieferorthopädie. In der Deutschlandzentrale wurde zudem ein europäisches Forschungszentrum für erneuerbare Energien aufgebaut. Ziel von 3M ist es, 40 Prozent seines Umsatzes mit Produkten zu machen, die weniger als fünf Jahre auf dem Markt sind.

Unter dem Dach der 3M Deutschland GmbH, Neuss, die den größten Teil des weltweiten Produktspektrums vermarktet und vertreibt, existieren weitere deutsche 3M Gesellschaften, etwa die Dyneon GmbH, 3M ESPE AG, die TOP-Service für Lingualtechnik GmbH und die QNG.

Zur 3M Deutschland GmbH zählen die Werke in Hilden und Kamen, die Zweigniederlassung 3M Medica und das Customer Technical Center in Neuss sowie ein europäisches Distributions-Zentrum in Jüchen.

Geburtstag wird in diesem Jahr bei 3M in Neuss. gefeiert.

Nachhaltige Logistik

Jährlich 3600 Tonnen CO2 will das Unternehmen 3M mit einem europaweiten Projekt einsparen, das jetzt startete. Dabei sollen verschiedene Maßnahmen die Effizienz eines jeden einzelnen Transports steigern.

Unter dem Strich sollen so fünf Millionen Tonnenkilometer pro Jahr entfallen – ein Gewinn für den Verkehr wie für die Umwelt. Dazu werden alle europäischen Warentransporte über fünf zentrale Umschlagsplätze in Europa organisiert. Hier werden die Waren mit gleichen Zielregionen zusammengefasst. Gleichzeitig erfolgt über die Knoten die direkte Belieferung der Kunden.

Aus bescheidenen Anfängen

3M begann vor 100 Jahren als Minen- und Produktionsbetrieb

Ende Dezember 2010 erreichte 3M weltweit einen Jahresumsatz von fast 27 Milliarden US-Dollar. In dieser Umsatzgröße spiegelt sich eine über 100-jährige Unternehmensgeschichte wider – geprägt von Innovationsgeist und Risikobereitschaft.

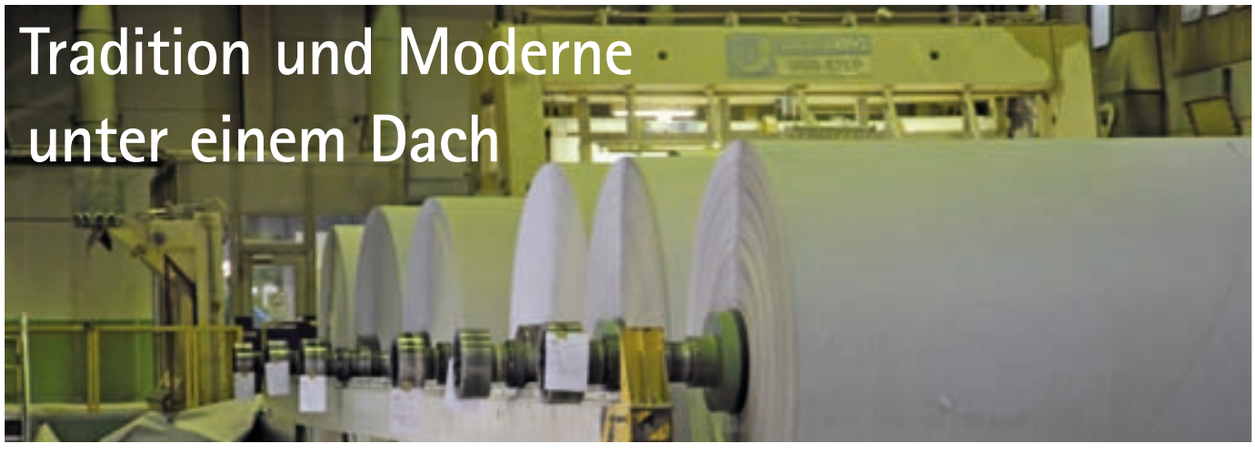
Dabei waren in den Anfangsjahren gefährliche Klippen zu umschiffen: Die Gründer der damaligen Minnesota Mining and Manufacturing Company schrieben nämlich keine der vielen US-typischen „Vom Tellerwäscher zum Millionär"-Geschichten.

Kontinuierliche Forschung und Entwicklung sichern den Erfolg.

Vielmehr waren sie nach der Unternehmensgründung im Jahre 1902 in Two Harbors, Minnesota, zunächst ständig vom Ruin bedroht. Erst 1915 wurde in St. Paul, Minnesota, dem 3M Hauptsitz seit 1910, ein bescheidener Gewinn erzielt. Von diesem floss bezeichnenderweise ein Teil in den Aufbau eines Labors zur Qualitätskontrolle.

Der Erwerb eines Patents für wasserfestes Schleifpapier im Jahre 1921, mit dem sich 3M gleichzeitig Basiswissen in der Beschichtungstechnologie sicherte, leitete eine kontinuierliche, positive Unternehmensentwicklung ein. Beschichtungs-Know-how in vielfältiger Form bestimmte fortan in vielen Bereichen international erfolgreiche Entwicklungen des Unternehmens. Mitte der 1920er Jahre etwa entstand bei 3M ein Abdeckklebeband für die Autolackierung und damit der Grundstein für eine umfangreiche Produktfamilie.

Tradition und Moderne unter einem Dach



In den 100 Jahren des Bestehens der FS-Karton konnte die Zahl der Mitarbeiter meistens konstant gehalten werden - Räuber gaben Ständchen

Geburtstag wird in diesem Monat im Werk Neuss der FS-Karton GmbH gefeiert: Vor genau 100 Jahren eröffnete am Standort Düsseldorfer Straße die Produktion mit der damals modernsten Papiermaschine Europas.

Auch heute noch ist das Werk nicht nur in der Technik ganz vorne: Die produzierten Recyclingkartonqualitäten zeichnen sich durch eine gleichmäßig hohe Qualität und Anwendungssicherheit aus und sind ideal für jede Anwendung. Mit seinen drei Liner-Qualitäten zählt Neuss zu den führenden Liner-Herstellern in Europa.

Die 500 Mitarbeiter (die Zahl blieb seit der Gründung relativ konstant) nutzen dabei unter anderem die modernste und größte Recyclingkartonmaschine Europas.

In optimaler Weise verbinden sich modernste Technik und Prozesse mit nachhaltigen Werten der Mitarbeiter, wie Motivation, Identifikation und Loyalität. Das Ergebnis: hochwertiger Recyclingkartons und zufriedene Kunden.

700 Lieferanten, Mitarbeiter und ihre Familien sowie zahlreiche geladene Gäste begingen das Jubiläum in besonderem Rahmen: in der Eventhalle im Neusser Hafens. Als Stargäste konnte Esser die Gruppe „Die Räuber" gewinnen.

Doch es wurde nicht nur gefeiert und gesungen: Die Räuber spielten zum Selbstkostenpreis, der Eintritt sowie die Erlöse aus einer Tombola kommen der Aktion „Luftballon" zugute, dem Förderverein der Neusser Kinderklinik.

Die genaue Summe steht noch nicht fest – aber vor zehn Jahren organisierten Betriebsratsvorsitzender Hubert Esser und seine Kollegen eine Wohltätigkeitsaktion für die kranke Nadine aus Norf: Für sie kamen damals mehr als 10.000 D-Mark zusammen.

Schneller Anschluss

Rund eine Million Tonnen bewegen die Mitarbeiter der FS-Karton jedes Jahr – in gleichen Anteilen Recyclingmaterial und fertige Produkte. Dabei setzen die Mitarbeiter, so weit es die entsprechenden Fuhren zulassen, auch auf die beiden umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff.

„Damit sind wir im Neusser Hafen natürlich genau richtig", freut sich Betriebsratsvorsitzender Hubert Esser. Er lobt vor allem die gute, kompetente und schnelle Zusammenarbeit mit den Neuss Düsseldorfer Häfen und ihren Mitarbeitern: „Wie es unter guten Nachbarn in Neuss eben so üblich ist."

Europäischer Marktführer

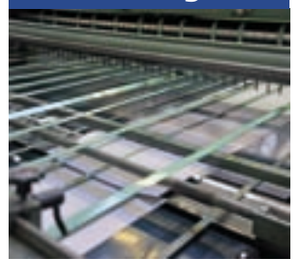
Mayr-Melnhof-Gruppe ist in zwei operativen Segmenten aktiv

FS-Karton ist Teil der Mayr-Melnhof Karton, dem weltweit größten Hersteller von gestrichenem Recyclingkarton mit einer wachsenden Position in Frischfaserkarton. An sieben europäischen Standorten mit einer Jahreskapazität von mehr als 1,6 Millionen Tonnen erzeugen die Mitarbeiter eine breite Palette hochwertiger Recyclingkarton-Qualitäten sowie ein wachsendes Sortiment attraktiver Frischfaserkartonsorten.

MM Karton ist wiederum Teil der Mayr-Melnhof-Gruppe. Das Unternehmen wurde vor mehr als 100 Jahren gegründet und entwickelte sich in den vergangenen 25 Jahren zum europäischen Marktführer in seinen Kernbereichen. Ebenfalls zu der Gruppe gehört MM Packaging, Europas größter Hersteller von Faltschachteln. An 30 Standorten werden jährlich über 675.000 Tonnen Karton zu Faltschachteln verarbeitet und überwiegend an multinationale Kunden aus der Markenartikelindustrie geliefert. Ein breites Leistungsspektrum, Innovation und Effizienzsteigerungen bestimmen die erfolgreiche Entwicklung der Division.

Die Leistungen von Mayr-Melnhof konzentrieren sich ausschließlich auf diese Kernbereiche, die in den zwei operativen Segmenten geführt werden. Die MM-Gruppe beschäftigte 2010 rund 8700 Mitarbeiter und erwirtschaftete einen Umsatz von über 1,8 Milliarden Euro. Seit 1994 notiert Mayr-Melnhof an der Wiener Börse.

Ausbildung



Wissen und Motivation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bilden die Basis für den langfristigen Erfolg des Mayr-Melnhof-Konzerns. Deshalb bemüht sich die Gruppe, die besten Talente zu gewinnen, zu entwickeln und zu halten. Dazu gehört auch ein engagiertes Ausbildungswesen an den Standorten.

Umweltschutz

Die Ökologie hat einen hohen Stellenwert im Werk Neuss und ist seit Jahren Bestandteil und Schwerpunkt der Unternehmenskultur und -politik. Maßnahmen bleiben nicht auf die Produktion beschränkt, sondern umfassen vor- und nachgelagerte Bereiche der Supply Chain, wie beispielsweise Einkauf und Logistik.

Urgestein

Wie kaum ein anderer ist der Betriebsratsvorsitzende Hubert Esser (52) mit dem Standort Neuss verbunden. Hier begann der damals 15-Jährige seine Lehre, machte dann seinen Meister im Elektrohandwerk und absolvierte ein Studium als Betriebswirt. Vor 20 Jahren wurde er erstmals in den Betriebsrat gewählt, den er inzwischen führt. Daneben engagiert er sich als Vorsitzender des Europabetriebsrats des Unternehmens, hat seit der Schaffung auch einen Sitz im Aufsichtsrat und ist nicht zuletzt direkt gewähltes Mitglied des Viertels im Neusser Stadtrat.

Flächen erforderlich

NRW-Ministerium veröffentlicht Broschüre zu den Häfen

Deutlich bezieht NRW-Minister Harry K. Voigtsberger in der neu erschienenen Broschüre „Binnenhäfen im Spannungsfeld konkurrierender Nutzungsinteressen" des NRW-Verkehrsministeriums Position. Er gesteht zu, dass Kommunen vor dem Hintergrund des wachsenden globalen Standortwettbewerbs, des demografischen Wandels und der Abwanderung von Einwohnern sich mit attraktiven mischgenutzten Stadtquartieren und markanter Architektur an besonders interessanten Lagen am Wasser zu positionieren versuchen. „Zugleich haben Hafenareale als dezentrale Knoten für den Güteraustausch aber auch eine besondere verkehrspolitische Bedeutung. Als Logistikland Nr. 1 in Deutschland ist Nordrhein-Westfalen darauf angewiesen, dass die unterschiedlichen Verkehrsträger naht- und reibungslos ineinandergreifen können und die Logistik aufeinander abgestimmt ist. Einen Dreh- und Angelpunkt stellen die nordrheinwestfälischen Häfen dar, die an vielen Standorten alle drei Landverkehrsträger verknüpfen und zur gewünschten Entlastung der Straßen beitragen können." Dafür sei, so Voigtsberger, eine bedarfsgerechte Entwicklung der Häfen und die Verfügbarkeit ausreichender Flächen- und Umschlagkapazitäten ohne gravierende Betriebseinschränkung erforderlich.

In der Broschüre kommt die Planco Consulting GmbH in Zusammenarbeit mit dem Institut für Landes- und Stadtforschung GmbH auf knapp 70 Seiten zu einem eindeutigen Ergebnis: Grundsätzlich sollten in der kommunalen Bauleitplanung die hafenwirtschaftlichen Interessen und die Interessen anderer Nutzungen an der Entwicklung innenstadtnaher Hafenareale in einer integrierten Planung zusammengeführt und abgewogen werden.

Stadtentwicklung sei ein umfassender Prozess unter verschiedenen Gesichtspunkten. Vor diesem Hintergrund sei entsprechend auch die Entwicklung von Hafenarealen eine Aufgabe. Nach der Intention des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzepts Nordrhein-Westfalen stehe jedoch die Sicherung ausreichender Flächen- und Umschlagkapazitäten im Zentrum verkehrspolitischer Ziele. Ein wirksamer Schutz hafenwirtschaftlich sinnvoll und effizient nutzbarer Flächen zugunsten der Hafenwirtschaft lasse sich nur über die Ziele der Raumordnung gewährleisten. Entfalle dieser, sind die Hafenflächen – mit Ausnahme der planfestgestellten Flächen – der kommunalen Bauleitplanung zugänglich. Ob Gemeinden hafenwirtschaftliche Belange oder andere höher gewichten, bleibe dann der planenden Gemeinde überlassen.

Deichsanierung in Meerbusch

Arbeiten dauern bis Ende 2013 und kosten rund 17 Millionen Euro - zwei Verfahren

Die Bauarbeiten zur Sanierung des etwa 2,8 Kilometer langen Deichs in Meerbusch-Büderich zwischen der Stadtgrenze Düsseldorf bis zum Modellflugplatz nehmen Gestalt an. Der gern von Spaziergängern und Radfahrern genutzte Deich entspricht nicht mehr dem heutigen Stand der Technik, bei starkem Hochwasser ist er nicht mehr ausreichend sicher. Die Bauarbeiten dauern voraussichtlich bis Ende 2013. Die Gesamtkosten für das Projekt belaufen sich auf rund 17 Millionen Euro.

Fortschritte macht die Sanierung des Deichs an der Grenze zwischen Düsseldorf und Meerbusch.

Der Deich entstand in den 1920er Jahren und wurde damals nicht ausreichend verdichtet. Das ist aber wichtig, um seine Standsicherheit zu gewährleisten. Es fehlt außerdem ein Deichverteidigungsweg auf der Landseite, über den der Deich kontrolliert und „verteidigt", also gesichert werden kann, wenn die Deichkrone nicht mehr befahrbar ist, weil der Deich an sich schon vom dauerhaft anstehenden Hochwasser aufgeweicht ist.

Die Sanierung erfolgt in zwei Verfahren. In den Bereichen zwischen der Stadtgrenze Düsseldorf und der Überfahrt nach Mönchenwerth sowie dem „Haus am Deich" und dem Segelflugplatz wird der Deich vollständig abgetragen und neu aufgebaut. Genauso ging der Nachbarverband Meerbusch-Lank vor. Der neue Deich wird in diesem Bereich landseitig um etwa 20 Meter verbreitert.

Zwischen der Überfahrt nach Mönchenwerth und dem „Haus am Deich" sichert aufgrund der angrenzenden Häuser eine Spundwand aus Stahl den Deich, der daher nicht verbreitert werden muss. Etwa 1,30 Meter der Spundwand sind später an der Oberfläche zu sehen, werden aber verklinkert und fügen sich so harmonisch in das Umfeld ein.

Der Durchlass für den Stingesbach wird auf einer Länge von rund 60 Metern neu mit Stahlbeton-Rohren gebaut. Der Parkplatz am Modellflugplatz muss ebenfalls neu gebaut werden, da der alte Parkplatz am Ende des Apelter Wegs dem Deichbau weicht. Alle wegfallenden Parkplätze werden ersetzt. Je nach Baufortschritt werden Abschnitte des Deichs gesperrt. Für Radfahrer und Fußgänger gibt es entsprechend der Bauphasen Umleitungen.

Der Deichverband ist bestrebt, die Belastungen so gering wie möglich zu halten. Die Anlieferung von benötigten Bodenmassen wird daher von der Niederlöricker Straße über eine Bautrasse durchs Feld direkt zum Deich erfolgen. Dadurch wird der Ortsteil Büderich weitestgehend vom Baustellenverkehr verschont bleiben. Der Deichverband „Neue Deichschau Heerdt" bittet die Anwohner und die auf dem Deich Erholung suchende Bevölkerung um Verständnis für die unvermeidbaren Beeinträchtigungen.

Foto: Wikimedia Commons

Wasserstraße und Leitungssystem

Main-Donau-Kanal quert mit den höchsten Schleusen Deutschlands die Wasserscheide.

Bauwerk verbindet die Nordseedrehscheiben mit den Standorten am Schwarzen Meer

Kaum ein anderes Bauwerk wurde in den 1980er und frühen 90er Jahren so diskutiert wie der Main-Donau-Kanal. Heute verbindet die 171 Kilometer lange Wasserstraße nicht nur die beiden namensgebenden Flüsse, sondern schafft auch eine direkte Tangente zwischen Schwarzem Meer und Mittelmeer auf der einen und den Seehäfen der Nordsee auf der anderen Seite.

Der Kanal ist 55 Meter breit, wobei die Fahrrinne 40 Meter misst, und vier Meter tief. Er verlässt bei Bamberg den Main, führt an Forchheim, Fürth und Hilpoltstein vorbei und mündet bei Kelheim in die Donau, wie in der ebenso lesenswerten wie ausgezeichneten Wasser- und Schifffahrtsschule der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Süd unter www.schifffahrtsschule.wsv.de erklärt.

Mittels 16 Schleusen, die wie Treppenstufen wirken, überwindet der Kanal die 406 Meter über Meeresspiegel hohe europäische Hauptwasserscheide. Das ist eine Höhenlinie, die ganz Europa durchzieht. Links davon fließen Gewässer Richtung Nordsee, rechts Richtung Schwarzem Meer. In Deutschland verläuft sie ab den Alpen zunächst nördlich vom Bodensee nordöstlich bis zur Quelle der Schussen, dann südwestlich und westlich in den Schwarzwald, um die Quellen von Brigach und Breg herum, über die Schwäbische Alp, die Schwäbisch-Fränkischen Waldberge, die Frankenhöhe, eben durch die Scheitelhöhe des Main-Donau-Kanals dann das Fichtelgebirge und den Bömerwald entlang und an der Grenze von Donau und Elbe.

Die Baukosten betrugen insgesamt rund 2,35 Milliarden Euro. Die Summe soll nach und nach durch und den Verkauf des aus Wasserkraft gewonnenen Stroms erwirtschaftet werden.

Neben seiner Aufgabe als Wasserstraße wird der Main-Donau-Kanal auch noch für einen weiteren Zweck genutzt: zur sogenannten Überleitung von Donauwasser in den Main. Denn der Norden Bayerns ist sehr viel wasserärmer als der Süden: Hier fallen deutlich weniger Niederschläge als in Südbayern, die Grundwasserspeicher sind weniger groß und schlechter geschützt. Durch die zunehmende Nutzung des Wassers durch den Menschen im expandierenden Raum und einem entsprechend höheren Wasserbedarf wurden im Main immer öfters in Trockenperioden die Grenzen der Wassernutzung erreicht.

6000 Arbeiter schufteten vergebens

Schon Karl der Große träumte von einem Kanal – Reste sind heute noch zu besichtigen

Seit der Zeit Karls des Großen träumten Herrscher und Techniker davon, die Flusssysteme des Rheins auf der einen und der Donau auf der anderen Seite über einen Kanal zu verbinden. Im Jahr 793 ließ Karl der Große einen Versuchskanal zwischen Altmühl und Rezat beginnen – an einer Stelle, wo die Flüsse nur 1,5 Kilometer auseinander liegen und die Wasserscheide nur zehn Meter über der Altmühl liegt. Trotz des Einsatzes von etwa 6000 Arbeitern misslang das Vorhaben aufgrund unaufhörlicher Regenfälle, die die aufgeschütteten Wände des sogenannten Karlsgrabens (fossa carolina) immer wieder abrutschen ließen. Dazu kamen Versorgungsschwierigkeiten und politische Probleme. Reste des Grabens sind nur noch bei Treuchtlingen zu besichtigen.

Über 1000 Jahre später schafften es die Ingenieure von König Ludwig I. von Bayern nach nur zehn Jahren Bauzeit, die erste Verbindung zwischen den zwei Flussgebieten Donau und Main zu verwirklichen: den Ludwig-Donau-Main-Kanal zwischen Kelheim und Bamberg. Der 1846 fertig gestellte Kanal war 177 Kilometer lang und überquerte die europäische Wasserscheide mit 101 Schleusen.

Foto: Wikimedia Commons

Malerisch passt sich der Kanal in die Landschaft ein.

Die anfänglich hohen Gütermengen nahmen bis Anfang des 20. Jahrhunderts kontinuierlich ab. Nach dem 2. Weltkrieg war das Schicksal des für die damalige Zeit technisch gut ausgestatteten Kanals endgültig besiegelt. Die Ursachen waren vielfältig. Zum einem hatte die Schifffahrt an den Flüssen Main und Donau weiterhin Probleme mit der Wassertiefe und an der Donau bildete zum Beispiel die steinerne Brücke ein massives Hindernis. Zum anderen wurde das Eisenbahnnetz stark ausgebaut und übernahm Gütermengen von der Schifffahrt. Einige Teilstücke des Ludwig-Donau-Main-Kanals bestehen heute noch und sind beliebte Ausflugsziele beziehungsweise Rad-Wanderwege.

1921 wurde zwischen dem Deutschen Reich und Bayern der Main-Donau-Vertrag geschlossen. Er hatte die Regulierung der Flüsse Main und Donau sowie den Bau des Kanals zum Inhalt. Zur Ausführung der Bauarbeiten und Schaffung von Arbeitsplätzen wurde die Rhein-Main-Donau AG gegründet. Die Finanzierung des Projekts war auf 100 Jahre durch die Einnahmen aus den Wasserkraftwerken vorgesehen.

Prognosen sind nur unzureichend

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen kritisiert Kategorisierung der Wasserstraßen

Die deutschen Binnenhäfen haben nachgerechnet: Die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen des 2. Berichts an den Haushaltsausschuss des Bundestags vorgelegte Kategorisierung der Wasserstraßen basiert auf unzureichenden Prognosewerten. Auf den „heruntergestuften" Wasserstraßen Elbe-Seiten-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal, Teltowkanal, Saar und Neckar könnten in Zukunft weit mehr Gütermengen transportiert werden, als vom Ministerium angenommen. Das ergeben Untersuchungen von betroffenen Binnenhäfen und Bundesländern.

Um die Leistungsfähigkeit der Schifffahrt zu erhalten, ist eine adäquate Infrastruktur erforderlich.

Voraussetzung dafür ist der Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur insbesondere von Schleusen und Abstiegsbauwerken. Offensichtlich habe das Verkehrsministerium zuerst beschlossen, die betroffene Infrastruktur nicht zu bauen und dann gerechnet, was in einem solchem Fall an Gütermenge transportiert werden könnte, so der Verdacht des Verbands. Dies könne aber nicht der Sinn einer Prognose zum Infrastrukturausbau sein.

Eine solche Prognose sollte berücksichtigen, was der Ausbau von Wasserstraßen für Verlagerungen von der Straße auf die Wasserwege erreichen kann. Im Einzelnen erwarten die deutschen Binnenhäfen auf folgenden Wasserstraßen höhere Mengen als vom Ministerium prognostiziert: Saale, Teltowkanal, Datteln-Hamm-Kanal, Saar, Neckar und Elbe-Seiten-Kanal. Die Folge sei, dass diese in einer höheren Kategorie als beim Konzept einzustufen seien.

Wieder einmal zeige sich, dass die Kategorisierung der Wasserstraßen nur nach Gütermengen unsinnig sei und die Wirklichkeit unzureichend wiedergebe. Zudem beruhe die Kategorisierung offensichtlich auf unzureichenden Prognosen, welche der Möglichkeiten, Güter auf die Wasserstraßen zu verlagern, nicht Rechnung trägt.

Dies sehe offensichtlich auch der Verkehrsausschuss des Bundestags so. Er erwartet in seinem Entschließungsantrag vom Verkehrsministerium ein überarbeitetes Konzept mit einer besser begründeten Netzkategorisierung und Priorisierung auf der Basis von aktuellen Prognosen und erweiterten Kriterien.

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) sieht sich damit in seiner Kritik an den Plänen bestätigt und fordert das Bundesverkehrsministerium auf, das alleinige Kriterium der Tonnage umgehend aufzugeben und die Einteilung der Wasserstraßen nach vernünftigen ganzheitlichen Ansätzen vorzunehmen.

Gleichzeitig appelliert der BÖB für einen Ausbau des Hafens Godorf: Köln-Godorf als leistungsfähiger Logistikknoten sei ein zentraler Baustein für das System nachhaltiger Transportabwicklung. Zudem bestehe hier eine der wenigen Möglichkeiten, überhaupt zusätzliche Hafenkapazität realisieren zu können. Hier gebe es noch nutzbare Fläche und es bestehe Bedarf für ein zusätzliches Containerterminal. Das werde in den kommenden Jahren noch extrem zunehmen. Die Kölner haben jetzt noch die Chance, für eine zukunftsfähige Verkehrsanbindung ihrer südlichen Stadtteile zu sorgen. Für den Bundesverband ist es unverständlich, dass die Nutzung einer bislang brachliegenden Fläche auf solchen Widerstand stößt.

Protest gegen Studie

BDB kritisiert BUND-Papier „Flusslandschaften in Deutschland"

Mit „Vision für Flusslandschaften in Deutschland" veröffentlichte der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) eine Studie zu Lage und Perspektiven der Flüsse und Ströme in Deutschland. Beim Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt (BDB) stößt diese Unterlage auf Ablehnung: „Das Papier dokumentiert, dass der BUND von Güterschifffahrt, heutigem Schiffbau und von Maßnahmen für den ökologisch verträglichen Ausbau von Flüssen keine Ahnung hat", heißt es in einer Stellungnahme. Nur so sei zu erklären, dass die Organisation das Potenzial der Binnenschifffahrt negiere und einseitig und vorbehaltlos der Güterbahn das Wort rede.

Ohne jeden Beleg werde vom BUND erneut das seit Langem gepflegte Bild der Naturzerstörung „für die Binnenschifffahrt" bemüht. Die ökologische Bewertung dieses Verkehrsträgers sei dabei allerdings gründlich misslungen, so der Bundesverband. „Hier wird das BUND-Papier nicht einmal im Ansatz dem zu erwartenden wissenschaftlichen Anspruch einer Studie gerecht. Bereits im Jahr 2007 wurde im Auftrag der Bundesverwaltung in einem sehr umfassenden Gutachten der Planco Consulting GmbH dargelegt, dass die Binnenschifffahrt in den wichtigen Bereichen Landschaftszerschneidung und Flächenverbrauch, Klimagase (CO_2), Verkehrslärm und Verkehrssicherheit im Vergleich zu Straße und Schiene der mit Abstand umweltfreundlichste Verkehrsträger ist. Es wäre zu erwarten gewesen, dass der BUND sich mit den dort genannten Zahlen und Fakten qualifiziert auseinandersetzt", so die Presseerklärung weiter. Die Studie „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße", steht im Internet unter www.wsd-ost.wsv.de, Rubrik „Service/Downloads".

Schiffe, so der Verband in seiner Stellungnahme weiter, nutzen überwiegend den natürlichen Lauf der Flüsse, die im Zuge der Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie nun fischdurchgängig gestaltet werden. Unter den Wasserstraßen sind lediglich die Kanäle als zusätzliche Zerschneidungsachsen terrestrischer Flächen zu werten. Die Netzdichte der Kanäle zeigt sich im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern allerdings vernachlässigbar gering. Dem gegenüber müssen für die Güterbahn Flächen zerschneidend eigene Trassen in die Landschaft geschlagen werden.

Einsatz zahlt sich aus

Mit den Stadtwerken Düsseldorf konnte 3M Geld sparen und die Umwelt schonen

Dem verantwortungsvollen Umgang mit Rohstoffen und Energie sowie einem nachhaltigen Handeln hat sich die 3M Deutschland GmbH ebenso wie der Mutterkonzern schon seit Jahrzehnten verpflichtet – und dabei auch schon erfreuliche Erfolge erzielen können. „3M hat bereits im Jahr 1975 mit dem 3P-Programm ‚pollution prevention pays' intern verpflichtenden Umweltschutzziele verabschiedet", berichtet Jörg Tenbrock, Manager Facility Engineering in der Neusser Deutschland-Zentrale.

Für ihn und die rund 1300 in Neuss Beschäftigten nicht nur ein wichtiges Engagement, sondern auch eines, das sich rechnet: „Wir haben beispielsweise viele Produkte entwickeln können, die auf Lösungsmittel verzichten. Das schont die Umwelt, wird aber auch heute von den Kunden nachgefragt und ist in der Herstellung manchmal sogar günstiger", bilanziert er.

In den vergangenen zehn Jahren gelang es dem im prestigereichen Dow Jodes Sustainability Index geführten Unternehmen auch, mehr als 40 Prozent des Energieverbrauchs zu reduzieren. In erster Linie in der Produktion, wie der Manager berichtet. „Aber auch in der Verwaltung haben wir extrem viel erreichen können."

Foto: 3M

Umweltschutz liegt 3M am Herzen. Dabei helfen unter anderem die Düsseldorfer Stadtwerke AG.

Im Mittelpunkt aller Einsparbemühungen steht das Energieteam: An jedem Standort zeichnen diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dafür verantwortlich, dass der Verbrauch kontinuierlich weiter reduziert wird.

In Neuss wurde es vor etwa fünf Jahren aus der Taufe gehoben. „Wir haben damals zunächst intern viele Ideen gesammelt und in eine Prioritätenliste gebracht. Danach haben wir uns dann externe Unterstützung geholt." Denn auch das zeichnet die Mitglieder aus: Wissen, was sie tun müssen, und erkennen, wo sie mit externen Fachleuten und Spezialwissen noch mehr erreichen können.

Neben der Energieagentur NRW war das für 3M auch der Dienstleistungspartner Stadtwerke Düsseldorf. Bei einem gemeinsamen Rundgang und anschließenden Gesprächen wurden verschiedene Möglichkeiten der Energieeinsparung ermittelt, wie Andreas Vorbeck von der Abteilung Contracting und dezentrale Erzeugung der Stadtwerke Düsseldorf berichtet.

Heraus kam - wie immer bei einem solchen Projekt - eine Energieeffizienzanalyse, die die verschiedenen Möglichkeiten samt der damit verbundenen Kosten auflistet. Der Kunde entscheidet dann, was er erreichen möchte und ob die Maßnahmen in Eigenregie oder durch zum Beispiel die Stadtwerke Düsseldorf umgesetzt werden.

Mit manchmal großen Erfolgen: In den vergangenen fünf Jahren konnten bei 3M in Neuss rund 25 Prozent des Energieverbrauchs in Strom und Gas reduziert werden. „Gemeinsam konnten wir Projekte realisieren, die Ressourcen schonen, aber sich wirtschaftlich so gut rechnen, dass sie unseren globalen Investitionsmaßstäben gerecht wurden", erklärt Jörg Tenbrock. Kein Wunder, dass er auch anderen Unternehmen ans Herz legt, sich intensiv mit dem Thema zu beschäftigen und dabei auch auf externe Unterstützung wie die Stadtwerke Düsseldorf setzen sollte.

Die Weinliebhaberin macht sich rar

Die Mauereidechse ist das „Reptil des Jahres 2011" - steinige Wohnlagen bevorzugt

Schaut man sich das Verbreitungsgebiet der Mauereidechse genauer an, könnte man zu dem Schluss kommen, das kleine Reptil sei ein Weinliebhaber. Es sind die sonnigtrockenen Berghänge etwa an Neckar, Rhein oder Mosel, an denen die begehrten Trauben am besten gedeihen, die auch der Mauereidechse eine Heimat bieten.

Tatsächlich ist die heutige Verbreitung der Mauereidechse in Europa auf die Römer zurückzuführen, die durch das Anlegen der Weinanbaugebiete in ganz Europa ideale Lebensräume für die Echsen schufen. So konnten sich die Tiere weit ausbieten. Doch nicht nur Weinberge, auch Bahntrassen boten mit ihren trockenen, steinigen Böden gute Lebensbedingungen.

Foto: Wikimedia Commons/Dagmar Struss

Die Römer machten Deutschland für die Eidechse attraktiv.

Ganz freiwillig suchte die unscheinbare Echse die vom Menschen geprägten Habitate nicht auf. Der Schwund ihrer natürlichen Lebensräume wie die Abbruchkanten in Flusstälern, Schotterbänke an naturnahen Flüssen oder auch lichte Laubwälder, zwang sie dazu, sich neuen Umgebungen anzupassen. Doch nun sind auch diese Ersatzlebensräume in Gefahr.

Das wendige Kriechtier ist dank seiner kräftigen Beine mit langen Zehen und einem Schwanz der gut doppelt so lang ist wie sein restlicher Körper ein ausgezeichneter Kletterer. Angepasst an ihren Lebensraum ist die verhältnismäßig kleine Echse schlank und ihr Körper abgeflacht. Mit ihrer meist braunen Zeichnung ist die Echse auf Mauern und Felsen gut getarnt. Ihre Rückenfärbung kann variieren. Manche Populationen sehen den grünlichen Smaragdeidechsen zum Verwechseln ähnlich.

Mauereidechsen ernähren sich von Kleintieren wie Insekten, Spinnen, anderen Gliedertieren, Würmer und Schnecken. In den dunklen, geschützten Nischen der Gemäuer sind die Eidechsen nicht die einzigen Jäger. Auch Schlingnattern nutzen diesen Lebensraum. Vor ihnen müssen sich insbesondere die jungen Eidechsen fürchten. Ausgewachsene Echsen werden vor allem zur Beute von Greifvögeln aber auch Neuntötern und Rabenkrähen.

Treppenstufen verbinden

Neuer Hafenkopf in Neuss ist erster von drei Brückenschlägen

Am Kopf des ersten Hafenbeckens entstand in den vergangenen Monaten ein Bauwerk, das die Vision von Neuss als Stadt am Wasser Realität werden lässt.
31 Treppenstufen führen von der Hammer Landstraße auf ein Aussichtsniveau, von dem aus man direkt über den Wasserspiegel des Hafenbeckens schauen kann. Begrenzt wird der Blick von Zeughaus und Münster auf der einen und von Industriebauten und Haus am Pegel auf der anderen Seite. Links und rechts der mittig verlaufenden Treppe laden Sitzstufen zum Verweilen ein.
In Anwesenheit von Bürgermeister Herbert Napp wurde die Treppenanlage jetzt für die Öffentlichkeit freigegeben.
Alle Fuß- und Radwegeverbindungen führten bisher am Hafengelände vorbei. Nun entstand an dem wichtigen Schnittpunkt von Innenstadt und Hafen ein Entrée, das den Hafenbereich für den Innenstadtbesucher erlebbar macht. Der Übersprung vom Markt über die Batteriestraße zum Hafenkopf ist gelungen. Das Stadtzentrum öffnet sich zum Wasser.
Nach Plänen von Prof. Ulrich Coersmeier und den Büro Kipar Landschaftsarchitekten realisierte die Firma Wayss & Freitag den ersten Bauabschnitt des städtebaulich wichtigen Areals im Auftrag der stadthafen neuss.

Die neue Anlage wurde von den Neussern sofort angenommen.

Untragbarer Zustand

Die Planungen sind Bestandteil des Rahmenplans Östlicher Innenstadtrand. Direkt nach dem Neusser Bürger-Schützenfest laufen die Arbeiten mit dem Bau der Uferpromenade bis zur Jugendeinrichtung Greyhound weiter. Der dritte Bauabschnitt verlängert die Promenade dann bis zum UCI-Kino.
„Der Hafenkopf war lange ein dunkles Loch im Herzen der Stadt, der auch dem Hafen nicht angemessen war", bilanziert Klaus Harnischmacher, Geschäftsführer der stadthafen neuss Verwaltungsgesellschaft. Der engagierte Neusser war einer der Köpfe, die diesen Zustand nicht länger tragen wollten und deshalb einen im ersten Moment kühnen Gedanken entwarfen: Die Stadt muss zurück an das Wasser, der Hafen wieder Teil der Stadt werden.
Durch den neuen Hafenkopf sei es nun gelungen, einen ersten Brückenschlag zu legen. Dem sollen weitere Verbindungen folgen, erklärt der Geschäftsführer. Der zweite Bauabschnitt soll in etwa zwei Monaten enden. Beide Maßnahmen sollen weniger als zwei Millionen Euro kosten.

Bewilligung angekündigt

Möglichst schnell möchte Harnischmacher auch den dritten Brückenschlag, das Gelände bis zum Kinokomplex in Angriff nehmen. Für den steht der Bewilligungsbescheid allerdings noch aus. Er ist aber angekündigt, sodass eine Fertigstellung des Gesamtensembles bis Winter 2012 derzeit durchaus realistisch erscheint.

Einschränkungen befürchtet

Mögliche Wohnbebauung am Neusser Hafenbecken 1 sorgt für Diskussionsstoff

Auf Skepsis stoßen mancherorts die Pläne für eine mögliche Wohnbebauung am Rande des Neusser Hafenbeckens 1 (siehe Bericht auf der gegenüberliegenden Seite). Grund ist nicht nur, dass für die bestehenden Wirtschaftsbetriebe und somit auch für die Wirtschaftskraft der Region und die Arbeitsplätze Einschränkungen befürchtet werden. Auch eventuelle Benachteiligungen der zukünftigen Mieter werden genannt.
„Der Entwurf sieht in großem Umfang (circa 240 Einheiten) Wohnen in einem Gebiet vor, in dem die Emissionen, insbesondere Lärmemissionen, des unmittelbar angrenzenden Hafengebiets ohnehin schon die zulässigen Werte erreichen oder überschreiten", meint etwa Günter Haberland, Geschäftsführer der M. Zietzschmann GmbH & Co. KG. „Anders als bei der bestehenden Bebauung, bei der der Straßenlärm die Emissionen des Hafengebiets übertönt, werden diese in der geplanten Bebauung infolge der Abschottung von der Straße separat wahrgenommen und damit zumindest subjektiv als störend empfunden. Dass dies speziell bei neu zugezogenen Anwohnern zu Konflikten mit den bestehenden industriellen und gewerblichen Nutzungen führen muss, liegt auf der Hand."
Außerdem weist Haberland auf die Forderung des Wasserstraßen- und Hafenkonzepts des Landes NRW hin, das einen Mangel an Hafenflächen identifiziert hat. Durch die beabsichtigte Wohnbebauung gingen zwangsläufig benachbarte Flächen (auch auf dem Case-Gelände) für die Hafenwirtschaft verloren. „Der Zug in der Logistik geht in Richtung Nachtbetrieb, um die tagsüber chronisch verstopften Straßen zu entlasten. Dieser Nachtbetrieb ist aber in großen Teilen des Hafengebiets nicht mehr möglich, wenn die durch das Wohnen erheblich verschärften Anforderungen der TA Lärm eingehalten werden müssen. Damit verliert der Hafen den Anschluss an absehbar kommende Entwicklungen."
Haberland macht sich aber auch Sorgen um unbedachte Bürger: Die geplante Promenade endet zwar theoretisch ein Stück weit vor Industriegebiet, doch sei mit absoluter Sicherheit davon auszugehen, dass der eine oder andere Spaziergänger dazu verleitet werde, einfach am Hafenbecken weiterzugehen. „Wir werden von der Hafensicherheitsbehörde gezwungen, Spaziergänger vom Betreten unserer Ladestelle abzuhalten. Eine mögliche Absperrung kollidiert aber mit der Notwendigkeit einer Notfallversorgung der Schiffsbesatzungen, für die die Durchfahrt für Kranken- und Notarztwagen möglich bleiben muss."

Noch ist das Gelände am Neusser Hafenbecken 1 verwaist, ein Investor möchte hier bauen.

Verwaltung sucht Dialog mit allen Beteiligten

Einsprüche gegen den Bebauungsplan „Hafenquartier“ in Neuss

An dieser Stelle soll das „Hafenquartier“ entstehen – gleich am Rand des Hafenbeckens 1.

Besonders aufmerksam verfolgt derzeit Wilhelm Knop, als stellvertretender Leiter des Neusser Amt für Stadtplanung zuständig für die Abteilung Städtebau und verbindliche Bauleitplanung, Nachrichten aus dem Hafen. Denn auf der nach dem Abriss der alten Hallen gewonnenen Brache am Hafenbecken 1 möchte ein Investor gerne die Fläche entwickeln und dort das sogenannte „Hafenquartier“ realisieren – mit bis zu 240 Wohneinheiten in direkter Nähe zum Hafen und Blick auf das Wasser.

Bevor ein solches Projekt möglich ist, muss ein entsprechender Bebauungsplan beschlossen werden. Vom Investor wurde diesbezüglich ein Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans gestellt, dem vom Rat der Stadt mit dem Beschluss zur Einleitung eines Aufstellungsverfahrens stattgegeben wurde. Der Bebauungsplanentwurf zur Planung des Investors lag, wie in solchen Fällen vorgeschrieben, in den vergangenen Wochen öffentlich aus. So konnten sich Nachbarn und andere Interessenten einen Eindruck von der Planung verschaffen und gegebenenfalls Einwände vorbringen.

Ein Recht, von dem mehrere Gebrauch machten: Rund zwei Ordner füllen die Anmerkungen von Bürgern, Firmen und der Industrie- und Handelskammer (IHK). Sie stehen gleich neben anderen Ordnern mit Gutachten und Stellungnahmen – etwa von der Bezirksregierung und dem Rhein-Kreis Neuss. Unter anderem befürchten einige Hafenfirmen, durch eine mögliche nahe Wohnbebauung nicht länger ungestört arbeiten zu können. „Wir gehen davon aus, dass wir den Schutzansprüchen der Hafenbetriebe mit dem vorliegenden Bebauungsplan Rechnung getragen haben“, stützt Knop sich auf mehrere Gutachten. Allerdings will er die Einwände mitnichten kleinreden: In den kommenden Wochen ist es nun an ihm und seinen Mitarbeitern, die verschiedenen Ansichten zu sammeln und mit den Verfassern in Kontakt zu treten.

Sollten sie keine Einigung erzielen, ist auch die Anrufung eines Gerichtes nicht auszuschließen.

Für den stellvertretenden Amtsleiter kein Zeichen für Streit, sondern vielmehr ein durch den Gesetzgeber vorgesehener Weg für alle Beteiligten, eine rechtssichere Entscheidung zu bekommen, nach der weiter gehandelt werden kann.

Henkel begrüßt 167 neue Auszubildende

Vielfältige Aktivitäten im Nachwuchsbereich – „Formula Student 2010“: Uni Bayreuth gewinnt Sonderpreis

Zum diesjährigen Ausbildungsstart am ersten September hieß Henkel deutschlandweit 167 neue Auszubildende willkommen. 117 davon absolvieren ihre zumeist dreijährige Ausbildung am Standort Düsseldorf. Henkel bildet in 25 Berufen aus. Rund 3500 junge Menschen bewarben sich allein für einen der begehrten Ausbildungsplätze bei Henkel in Düsseldorf.

Foto: Henkel

Verantwortung annehmen

Henkel bildet im chemischen, technischen, kaufmännischen und im Gastronomie-Bereich aus – zum Beispiel als Chemielaboranten, Werkfeuerwehrleute, Kaufleute für Bürokommunikation oder Konditoren. Das Unternehmen bietet zudem die Möglichkeit eines dualen Studiums. So können Absolventen parallel zum Studium intensive Praxiserfahrung bei Henkel sammeln. Auch hier ist das Angebot breit gefächert: Die Fachrichtungen finden sich im Bereich Bachelor of Arts (Business Administration - International Management), Bachelor of Engineering (Verfahrenstechnik und Elektrotechnik) und Bachelor of Science (Chemie und Biotechnologie). Wer eine Ausbildung bei Henkel machen möchte, muss vor allem Teamfähigkeit, Belastbarkeit und eine hohe Leistungsbereitschaft mitbringen. „Die neuen Auszubildenden werden bei uns von dem ersten Tag an richtig eingebunden. Als Mitglieder unseres globalen Teams können sie während ihrer Ausbildung bei Henkel neben fachlichen Qualifikationen auch wichtige soziale Kompetenzen erwerben“, versichert Ausbildungsleiter Loert de Riese-Meyer.

Schon jetzt beginnt der Bewerbungsprozess für die Ausbildungsplätze des nächsten Jahres. Unter www.henkel-ausbildung.de können sich interessierte Jugendliche online bewerben.

Nicht die einzige Aktivität im Nachwuchsbereich: Seit nunmehr drei Jahren engagiert sich Henkel für die Förderung junger Ingenieure. Neben zahlreichen Schulungsangeboten ist die Teilnahme an den jährlichen „Formula Student“-Wettbewerben für Studenten der Ingenieurwissenschaften auf dem Hockenheimring ein fester Bestandteil des Henkel-Engagements. Den von Henkel erstmals 2009 ausgelobten Sonderpreis für den besten Klebstoff-Einsatz gewann in diesem Jahr das Team der Uni Bayreuth. Der Konstruktionswettbewerb ist ein internationales Großspektakel, an dem sich alljährlich Teams von Fachhochschulen und Universitäten aller Herren Länder beteiligen – gewissermaßen eine Olympiade der Ingenieurwissenschaftsstudiengänge.

Bilanz bietet beste Basis für die Zukunft

Erneut erfolgreiches Geschäftsjahr gibt dem Neusser Bauverein AG Spielraum für viele wichtige Projekte

Das größte Neusser Wohnungsunternehmen verzeichnet auch für das vergangene Jahr ein erfreuliches Ergebnis: einen Bilanzgewinn von 1122 Millionen Euro und einen Jahresüberschuss von rund 1355 Millionen Euro. Die Neusser Bauverein AG konnte damit ihren Jahresüberschuss um 140.000 Euro steigern – und auch die Dividendenzahlung um 351.000 Euro erhöhen. Ein Ergebnis, das gleich mehrfach der Stadt Neuss zugutekommt: Zum einen geht die Dividende an die Stadtkasse. Zum anderen prägten wieder Ausbau, Erhalt und Modernisierung des Wohnungsbestands die Geschäftstätigkeit maßgeblich, was den Mietern und dem Stadtbild zu Gute kommt. Und schließlich wurde die Basis für weitere Projekte gelegt: Auch im laufenden Jahr 2011 werden Investitionen in die städtebaulichen Projekte und in den sozialen Bereich die Unternehmenstätigkeit maßgeblich bestimmen.

Eine positive Bilanz kann wieder einmal die Neusser Bauverein AG für das vergangene Jahr vorweisen.

So wird in Weckhoven eine umfangreiche Stadtentwicklungsmaßnahme geplant: Im Bereich der Hülchrather Straße sollen die sogenannten vier Punkthäuser mit insgesamt 143 Wohneinheiten im Rahmen eines Landeswettbewerbs modernen drei- bis viergeschossigen Wohngebäuden weichen. Derzeit befindet sich das Wohnungsbauunternehmen in Abstimmungsgesprächen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr über die Auslobung des Landeswettbewerbs, der nach Möglichkeit 2012 laufen soll.

Im Rahmen der Stadt- und Quartiersentwicklung wird das Wohngebiet rund um den Bereich Am Kotthausweg aufgewertet, das Investitionsvolumen liegt bei rund neun Millionen Euro. Als Sozialpartner der Stadt Neuss setzt die Neusser Bauverein AG zudem ihr Engagement bei den Sozialimmobilien fort: Im Herbst erfolgt der Bau der Kindertagesstätte und des Jugendzentrums in Allerheiligen.

Damit nicht genug: Rund 27 Millionen Euro werden 2011 in Um-, Aus- und Neubau investiert. Insgesamt sind bis 2015 für diese Bereiche Investitionen von rund 80 Millionen Euro vorgesehen. Derzeit laufen die Planungen für insgesamt 19 öffentlich geförderte Einfamilienhäuser an der Pskowstraße und am Berghäuschensweg, die günstig an kinderreiche Familien vermietet werden sollen. 16 öffentlich geförderten Mietwohnungen werden an der Wolberostraße / Marienstraße sowie weitere 18 Einheiten an der Alemannenstraße errichtet. Und schließlich starteten bereits der Umbau und die Sanierung von Mehrfamilienhäusern Am alten Weiher und an der Friedrichstraße für eine überwiegend ältere Mieterschaft.

Als Bauträger errichtet die Neusser Bauverein AG zudem insgesamt 123 Wohneinheiten im Eigentumsbereich. Derzeit laufen die Planungen für die Neubebauung des Areals an der Schillerstraße (ehemals Finanzamt I) mit hochwertigen Eigentumsmaßnahmen auf Hochtouren. In Erfttal beginnt im Oktober dieses Jahres die Errichtung von sieben kostengünstigen Einfamilienhäusern. 2012 erfährt die Stadtumbaumaßnahme mit dem Bau von elf weiteren modernen Reihenhäusern und Doppelhaushälften den Abschluss. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Fertigstellung des hochwertigen Wohnquartiers „Am Marianum" mit 51 Eigentumsmaßnahmen, die bereits weitestgehend vermarktet sind.

Auch für 2011 rechnet die Neusser Bauverein AG mit einem positiven Jahresergebnis. „Die Menschen in Neuss mit günstigem und bezahlbarem Wohnraum zu versorgen, ist auch künftig die Kernaufgabe der Neusser Bauverein AG", erklärte Frank Lubig, Vorsitzender des Vorstands.

Arbeiten liegen voll im Zeitplan

Umbau der Floßhafenstraße geht nach dem Schützenfest in die zweite Phase

Gute Fortschritte macht der Anschluss der Floßhafenstraße an den Willy-Brandt-Ring in Neuss. Nach dem Schützenfest hat nun die zweite Phase begonnen. Derzeit wird der Verkehr aus der Königsberger Straße provisorisch in einem Bogen auf die Floßhafenstraße geführt. Im Zuge der heutigen Verkehrsführung wird ein Teil der bereits fertig gestellten westlichen Verbindungsrampe zum Willy-Brand-Ring genutzt.

Der zweite Bauabschnitt in Neuss hat schon begonnen.

In der jetzt begonnenen zweiten Bauphase wird in diesem Bereich ein Schutzbauwerk für Versorgungsleitungen errichtet und an der endgültigen westlichen Verbindungsrampe weiter gebaut. An der östlichen Verbindungsrampe wurde derweil mit den Arbeiten für die erste Stützwand begonnen. In dieser zweiten Phase ist die Floßhafenstraße wieder durchgängig befahrbar, die provisorische Wendeanlage an der Floßhafenstraße ist abgebaut. Die Umleitung über die Hammer Landstraße wurde aufgehoben.

Die Arbeiten liegen derzeit voll im Plan, berichtet Dipl.-Ing. Marcus Ostsiecker, Ansprechpartner des Tiefbauamts vor Ort. Und das trotz des teilweise sehr nassen Sommers. „Rund um die Baustelle verläuft der Verkehr nach unseren Beobachtungen weitgehend normal. Wir bedanken uns bei den Anliegern des Neusser Hafens, dass sie sich auf die Baustelle gut eingestellt haben."

Falls eine Störung auftritt oder Fragen bestehen, steht Ostsiecker unter der Rufnummer (0 21 31) 90 66 69 am Baustellentelefon zur Verfügung. Außerdem stellt das Tiefbauamt regelmäßig Baubriefe ins Internet, die weitere Informationen geben. Sie sind unter www.neuss.de unter „Rathaus – Planen, Bauen, Verkehr – Baubriefe" abrufbar.

Lehnkering nimmt neuen Gastanker in Betrieb

Logistikdienstleister setzt mit zwei Neubauten die kontinuierliche Verjüngung der Gastankschiffsflotte fort

Die Lehnkering Reederei GmbH ergänzt ihre Binnenschiffflotte um einen modernen Doppelhüllen-Gastanker. Das neu gebaute Flüssiggas-Schiff LRG GAS 88 nahm seine erste Ladung in den Niederlanden auf und wird derzeit für Propylen- und Propan-Transporte eingesetzt. Die LRG GAS 88 ist das insgesamt 17. Schiff in der unternehmenseigenen Gastankschiffflotte und befährt künftig das Rheinstromgebiet. Das 95 Meter lange und 11,45 Meter breite Kasko des Schiffs entstand auf der Werft Orsova Shipyard in Rumänien. Die Ausbauten übernahm die TeamCo Shipyard BV in den Niederlanden. Angetrieben wird der Doppelhüllentanker von zwei jeweils 634 Kilowatt starken Maschinen mit geringem Treibstoffverbrauch. Der Gastanker ist kanalgängig und

damit auch auf Nebenwasserstraßen einsetzbar. Er erfüllt alle Vorschriften der „Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein" und kann für die komplette gasförmige Produktpalette von Lehnkering genutzt werden, das heißt er eignet sich nicht nur für „klassische" Produkte wie LPG, sondern auch für Transporte von Ammoniak oder Propylenoxid. Mit dem Ausbau der Flotte entspricht das Unternehmen den zukünftigen Erfordernissen des Marktes. „Der Bereich Gasschifffahrt insbesondere im Rheinstromgebiet, in dem Lehnkering zu den Marktführern gehört, verzeichnet ein stetiges Wachstum. Der Bedarf an modernsten Schiffen wird entsprechend weiter wachsen", so Robert Baack, COO des Lehnkering-Unternehmensbereichs Shipping Logistics & Services. „Mit dieser Investition behaupten wir unsere sehr starke Marktposition in der Gastankbinnenschifffahrt und leisten einen Beitrag zur Energie- und Rohstoffsicherheit für die Industrie."

Im vierten Quartal 2011 wird auch das baugleiche Schwesterschiff LRG GAS 89 in die Binnenschiffflotte der Lehnkering Reederei integriert. Die beiden Schiffsneubauten entsprechen der Lehnkering-Strategie zur kontinuierlichen Verjüngung seiner Schiffsflotte.

Fahrzeuge für Rotterdam

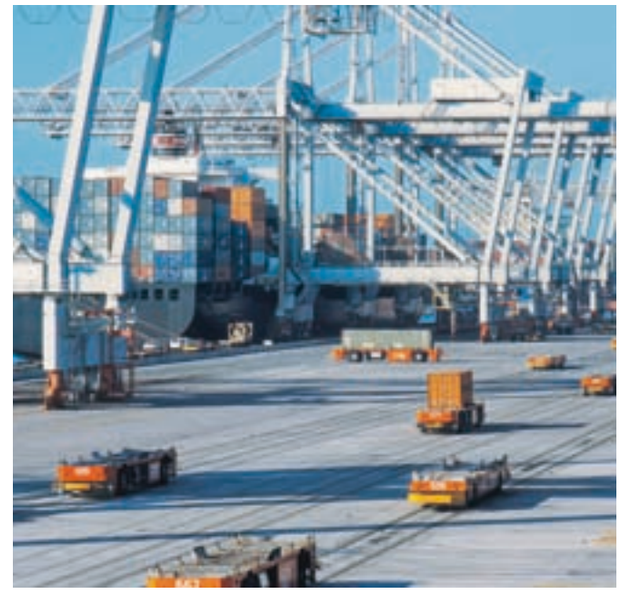
Demag Cranes liefert 22 automatisierte Fahrzeuge für den Containertransport an Europe Container Terminals in Rotterdam

Gottwald Port Technology GmbH, eine Tochtergesellschaft der Demag Cranes AG, liefert 22 automatisierte Containerfahrzeuge (Automated Guided Vehicles, kurz AGVs) an Europe Container Terminals (ECT) in Rotterdam, einen langjährigen Kunden. Die Gottwald AGVs vom Typ CT 60 lösen die Containerfahrzeuge der ersten Generation ab, die seit Anfang der 1990er Jahre innerhalb des Flottenverbunds rund um die Uhr im Einsatz sind.

Die neuen AGVs laufen mit Kraftstoff sparenden dieselelektrischen Antrieben und erfüllen die seit 2011 gültige europäische Abgasnorm EuroMot III B.

Thomas H. Hagen, Vorstandsmitglied der Demag Cranes AG und Chief Operating Officer (COO), erklärt: „Mit der konsequenten Weiterentwicklung der Antriebstechnologien für unsere Transportsysteme für den horizontalen Containerverkehr leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Optimierung von automatisierten Hafenterminals. Durch die zukunftsweisenden Antriebskonzepte für unsere AGVs tragen wir zudem zur nachhaltigen Senkung von Schadstoffemissionen bei und unterstützen damit unsere Kunden auf dem Weg zum grünen Hafen."

Die von Gottwald entwickelten AGVs übernehmen den automatisierten Containertransport vom Hafenkai zum Lagerareal. Das Unternehmen rüstete bisher drei große Hafenterminals mit AGVs aus. Mit dem Kunden ECT entwickelte Gottwald bereits in den 1980er Jahren das Automatisierungskonzept für den horizontalen Containertransport. So war das ECT Delta Terminal in Rotterdam das weltweit erste Containerterminal, in dem Gottwald AGVs im Flottenbetrieb zum Einsatz kamen.



Technik aus Düsseldorf sichert Rotterdamer Umschlag.

Die Demag Cranes AG aus Düsseldorf ist einer der weltweit führenden Anbieter von Industriekranen und Krankomponenten, Hafenkranen und Technologien zur Hafenautomatisierung.

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*

Übertroffen

Foto: HHLA

Nach einem starken Wachstum vor allem bei Containerumschlag und -transport im ersten Halbjahr 2011 erwartet die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) für das Gesamtjahr jetzt einen Anstieg von Umsatz und Ergebnis im Bereich von 15 Prozent. Im ersten Halbjahr nahm der Umsatz um 18,6 Prozent auf 596 Millionen Euro zu. „Die Geschäftsentwicklung hat unsere bisherige Erwartung übertroffen", erklärte der HHLA-Vorstandsvorsitzende Klaus-Dieter Peters.

Zugelegt

In den ersten fünf Monaten wurden in Mecklenburg-Vorpommerns Häfen 5,9 Prozent mehr Güter umgeschlagen als ein Jahr zuvor. Der Rostocker Hafen als größter im Land erreichte 7,8 Millionen Tonnen Güterumschlag und damit ein Plus von fünf Prozent, wie das Statistische Amt in Schwerin mitteilte.

Stärkung

Nach einem Bericht der Deutschen Verkehrszeitung (DVZ) wird die Rhenus-Gruppe die Wincanton Mainland European Holding Company und deren Tochtergesellschaften übernehmen. Dem müssen die Wincanton-Aktionäre und die Kartellbehörden noch zustimmen. Das Umsatzvolumen von Wincanton in Deutschland und Frankreich liegt bei rund 550 Millionen Euro, die Zahl der Mitarbeiter bei 3000. Wincanton befasst sich vorwiegend mit Kontraktlogistik und multimodalen Transportlösungen. Mit der Übernahme stärkt Rhenus vor allem die Geschäftsbereiche Port Logistics und Contract Logistics auf dem Kontinent.

Schwimmen im Rhein ist gefährlich

Wasser- und Schifffahrtsamt warnt vor den Gefahren der Wasserstraße auch für Sportler

Jährlich ertrinken Menschen beim Schwimmen im Rhein und deshalb warnt das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Duisburg-Rhein ausdrücklich vor dem Baden im Rhein. „Der Rhein ist kein Schwimmbad, sondern eine schnell fließende und viel befahrene Bundeswasserstraße", erläutert Bernd Schönfelder, Pressesprecher des WSA nachdrücklich.

Im Rhein ist das Schwimmen nach der „Verordnung über das Baden in den Bundeswasserstraßen Rhein und Schifffahrtsweg Rhein-Kleve" in bestimmten Bereichen verboten. So gilt 100 Meter oberhalb und unterhalb von Rheinhäfen absolutes Badeverbot. Auch bei Brücken, Schiffs- und Fährlandestellen, Schleusenanlagen, Vorhäfen, Umschlagstellen und Schiffswerften darf auf keinen Fall geschwommen werden. Weitere Informationen unter: www.wsa-duisburg-rhein.wsv.de

Foto: WSV

Spiel und Sport am und im Rhein bringen sehr viel Spaß, bergen aber auch zahlreiche Gefahren.

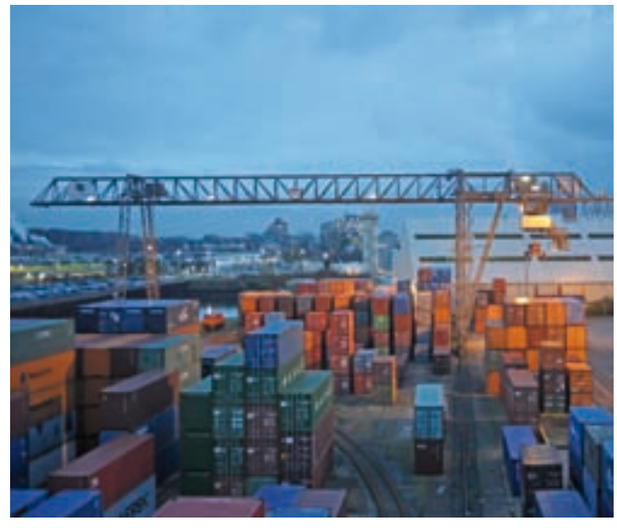
Aber auch an anderen Stellen kann das Schwimmen im Rhein lebensgefährlich werden: An den schmalen, in den Rhein ragenden Buhnen, in Untiefen im Flussbett – überall können sich Strudel bilden, die selbst geübte Schwimmer nach unten in den Tod ziehen. Auch der Schiffsverkehr darf nicht unterschätzt werden. Die Schiffe erzeugen einen Wellenschlag und starke Sogwirkung, die die Badenden in das Fahrwasser und damit in die Strömung ziehen.

Auch der Wassersport birgt Gefahren: Anfang August verlor bei einer Tour von Krefeld nach Xanten ein Kanufahrer zweimal die Kontrolle über sein Boot. Beide Male retteten ihn Schiffsbesatzungen des (WSA) Duisburg-Rhein aus dem Rhein. „Den Wellenschlag der Berufsschifffahrt sollten auch Wassersportler nicht unterschätzen, denn er kann auch erfahrene Paddler aus dem Gleichgewicht bringen. Jeder sollte zu seiner Sicherheit genügend Abstand einhalten", betont Beul. „Auch wenn es in der Freizeitschifffahrt noch keine Schwimmwestenpflicht gibt, sollten diese unbedingt getragen werden."

Kammern planen Hafenhandbuch

Derzeit laufen die Recherchen für das neue Standardwerk, das nächstes Jahr erscheint

Wenn im Rheinland die Herzen der industriellen Produktion sowie des Handels in Deutschland schlagen, wie Politiker gerne loben, dann ist die Logistik der Kreislauf, die fundamentale Grundlage des Systems. In den Schnittstellen des weitreichenden Netzes liegen die Knoten der Binnenhäfen. Deren Leistungsfähigkeit, die vielseitigen Verbindungen, aber auch die wichtigen Unternehmen und die zahlreichen Beteiligten soll das Handbuch „Häfen im Rheinland" vorstellen. Ein Gemeinschaftsprojekt der Rheinhafen Krefeld GmbH, der Neuss Düsseldorfer Häfen, der Häfen und Güterverkehr Köln AG sowie der Industrie- und Handelskammern Köln, Düsseldorf und Mittlerer Niederrhein. Trotz ihrer Bedeutung sind Leistungskraft und Relevanz der Häfen, der Firmen und Logistiker weitgehend unbekannt. Wirtschaft und Häfen haben nun beschlossen, die Hafenstandorte zu stärken: Das Hafenbuch präsentiert die vielfältigen Vorteile und enormen Potenziale der Region und insbesondere die Kompetenzen und Möglichkeiten der Logistik rund um die Drehscheiben der „Häfen im Rheinland" anschaulich und übersichtlich. Zielgruppen des durchgehend zweisprachigen Werks sind Entscheider aus Unternehmen im In- und Ausland sowie Spediteure, Logistiker, Hafenbetreiber, Verlader, Politik und Verwaltung, aber auch Verbände, Wissenschaft, Medien und interessierte Bürger.



Das neue Handbuch soll die Stärken der Häfen verdeutlichen.

Der Verlag van Acken in Krefeld hat Umsetzung und Durchführung übernommen.