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

**Orhan Öztürk** ist dem Himmel in Düsseldorf ganz nah
Seite 3

**Ticker:** Schutz für Hobbykapitäne +++ Spass auf dem RennbahnSportPark +++ Quirinus verbindet +++ HGK im Aufwind +++ Logistik wird „grün" +++ Bach gab Stadt ihren Namen +++ Karausche hält die Luft an +++ Rheinland: eine starke Region

# Einigung im Düsseldorfer Hafen

## Stadt und Bezirksregierung schließen Kompromiss – Wohnbebauung teilweise möglich

Die Bezirksregierung Düsseldorf einigte sich mit der Stadt im Hinblick auf eine Wohnbebauung im Düsseldorfer Hafen auf einen Vergleich. Am 19. April fand mit dem Verwaltungsgericht Düsseldorf ein Ortstermin mit Vertretern der Bezirksregierung und der Stadt statt. Der Vorsitzende regte hierbei eine außergerichtliche Einigung an.

Die Bezirksregierung schloss daraufhin mit der Stadt Düsseldorf einen Vergleich: Aufgrund der neuen Erkenntnisse kann im Bereich der Speditionsstraße eine gemischte Baufläche im Flächennutzungsplan dargestellt werden. Aus einer gemischten Baufläche lässt sich im Rahmen eines Bebauungsplans eine

Wohnnutzung realisieren. Für den Bereich der Speditionsstraße wird die Bezirksregierung Düsseldorf den Flächennutzungsplan genehmigen. Für die Landzungen entlang der Kesselstraße und Weizenmühlenstraße bestehen auch aufgrund der neuen Gutachten derzeit noch zu hohe Emissionsbelastungen für die Entwicklung von Wohnnutzungen.

Die Bezirksregierung fand damit im Streit um die Wohnbebauung im Düsseldorfer Hafen im Bereich der Landzunge Kesselstraße insoweit mit ihren Argumenten für Immissionsschutz und die Würdigung der bestehenden Mühlen im Hafen Gehör.

Ein von der Stadt Düsseldorf im laufenden Gerichtsverfahren vorgelegtes neues Geruchsgutachten vom 8. April kommt zu dem Ergebnis, dass sich die sehr hohen Geruchsimmissionen im Bereich der Weizenmühlenstraße und Kesselstraße bestätigt haben. Im Bereich der Speditionsstraße dagegen wurde eine Verminderung der Geruchshäufigkeiten festgestellt, sodass die Entwicklung eines Mischgebiets unter anderem mit Wohnnutzungen grundsätzlich vorstellbar ist.

## Verbinden

Foto: Mindener Hafen

**Sechs Häfen** und eine gute Idee: Preußisch Oldendorf, Lübbecke, Espelkamp, Hille, Minden und Bückeburg (von West nach Ost) wollen zukünftig gemeinsam Kunden suchen und Chancen nutzen. Das Projekt koordiniert die gelernte Speditionskauffrau Hanna Esper (Foto).

## Trendwende

Foto: HHLA

**Die schwerste** Wirtschaftskrise der Nachkriegszeit lässt den Hamburger Hafen langsam aus ihrem Bann: Erstmals nach langer Zeit ist der Warenumschlag wieder gewachsen. Nach Informationen von NDR 90,3 gibt es im Hafen auch keine beschäftigungslosen Schiffe mehr.

## Fehlgeleitet

Ein Engländer hielt mit seiner 10-Meter-Yacht Anfang Mai die Wasserschutzpolizei auf der Themse in Atem. Kurz nachdem das Boot in London abgelegt hatte, war es bei helllichtem Tageslicht auf Grund gelaufen. Die überraschten Beamten stellten fest, dass der Hobbykapitän ohne Karten oder Funkgerät losgefahren war. Als Orientierung diente ein Autonavigationsgerät – mit einer Abweichung von 30 Metern. „Das ist so ziemlich das Lächerlichste, was ich je erlebt habe", wird ein Beamter zitiert.

# Frühjahrsidylle am Rheinufer

**Nicht nur die Freizeit-Skipper** haben längst ihre neue Saison begonnen, die ersten warmen Sonnentage luden auch die ersten Erholungssuchenden an die Ufer des Rheines. Die ersten Vorboten auf eine hoffentlich lange und sonnige Sommerzeit am Ufer des großen Flusses.

## Betrunken

**Zwei betrunkene** Motoryachtfahrer haben mehrere Zusammenstöße auf dem Rhein bei Krefeld verursacht. Erst fuhren sie in Schlangenlinien, dann kollidierten sie mit einem Motorschiff. Der Fahrer fuhr dann mit eingedrücktem Bug auf ein Tankmotorschiff zu, das noch ausweichen konnte. In einem weiteren Schiff fuhr sich die Yacht dann fest.

# Mal ehrlich

**Die Neuss Düsseldorfer** Häfen waren immer an guter Nachbarschaft interessiert und sind es auch noch heute. Gute Nachbarschaft kommt aber nicht von selbst, gute Nachbarschaft erfordert wie eine gute Ehe ständige und manchmal harte Arbeit. Zum Beispiel Ehrlichkeit: wenn mal etwas schief gelaufen ist. Dann informieren wir natürlich sofort und nach bestem Wissen und Gewissen. Und wir stehen dazu, dass man immer besser werden kann.

Gute Nachbarschaft erfordert Verlässlichkeit: Wenn wir sagen, dass wir die Staubbelastung aus dem Hafen weiter reduzieren werden, können sich unsere Nachbarn darauf verlassen, dass ab morgen nicht dicke Wolken die Sonne verdunkeln.

Aber auch wir haben im Gegenzug Anspruch auf Verlässlichkeit und Ehrlichkeit. Wenn jetzt Zusagen zum Weiterbestand der Wirtschaftshäfen gemacht werden, müssen die auch noch in drei, sechs oder zehn Jahren Bestand haben. Denn wir und die Firmen im Hafen nehmen teilweise sehr beträchtliche Beträge für Investitionen in die Hand.

Und wir wünschen uns auch Ehrlichkeit: Wer sich in der Nähe der Häfen einquartiert etwa wegen der besonderen Romantik unserer Anlagen, der sollte auch ehrlich vor sich selbst sein, dass der Hafen ein Wirtschaftsstandort ist. Wo es auch schon einmal rumst, stinkt oder staubt – allen aufrichtigen Bemühungen zum Trotz.

ULRICH GROSS

# Verantwortung

**Umweltverantwortung,** Corporate Responsibility, Nachhaltigkeit – viele Namen für einen Trend, der die Gesellschaft in den vergangenen Jahren mehr und mehr beschäftigte. Eine Idee, die durch die Wirtschaftskrise nicht an Bedeutung verloren hat, sondern eher noch wichtiger geworden ist. Denn es hat sich herausgestellt: Wenn beim Transport eines Gutes weniger $CO_2$ erzeugt wird, dann bedeutet es vielfach auch, dass weniger Benzin beziehungsweise Diesel eingesetzt wurde. Und das bedingt dann auch weniger Kosten und mehr Effizienz.

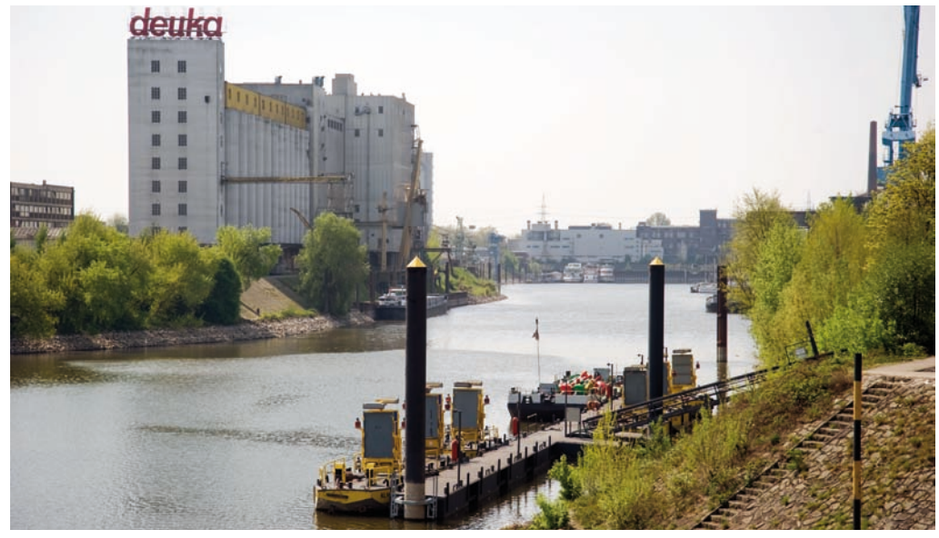
Wenn wir nachhaltig die $CO_2$- und andere Emissionen senken wollen, müssen wir aber auch anfangen ehrlich zu sein. Das bedeutet, nicht aus Bequemlichkeit weiter alte Pfade zu beschreiten, sondern auch einmal Neues auszuprobieren, selbst wenn es zunächst mehr Arbeit bedeutet.

Und es erfordert auch zusammenzuarbeiten: Anstatt dass sich Lkw, Bahn und Binnenschiff auf einigen Verbindungen einen zerfleischenden Preiskampf liefern, sollten sich die Beteiligten an einen Tisch setzen und dort miteinander eine Lösung erarbeiten. Eine Lösung, die die jeweiligen Stärken und Schwächen berücksichtigt, die jeder von uns hat.

Eine Vermittlerrolle können dabei die Binnenhäfen spielen: Hier treffen sich die Verkehrsträger, wir arbeiten mit allen immer schon erfolgreich zusammen. Wir haben eine Verantwortung, lassen Sie uns sie gemeinsam wahrnehmen.

# Weg für Wohnen ist frei

## Stadtverwaltung Düsseldorf begrüßt erreichten Kompromiss




*Der erreichte Kompromiss soll auch den Wirtschaftshafen Düsseldorf sichern.*

Durch den Kompromiss zwischen Bezirksregierung und Stadt Düsseldorf sei nun der Weg für Wohnen im Hafen frei, so die Stadtverwaltung. „Damit steht fest: Im Hafen werden schon bald Wohnungen entstehen", heißt es ein einer Pressemitteilung. Die Stadt sieht sich durch das Vergleichsangebot des Gerichts in ihrer Argumentation bestätigt, dass Menschen im Hafen wohnen können. Sie ist auch nach wie vor der Meinung, dass sie in dieser Sache gegenüber der Bezirksregierung im Recht ist. „Das Gerichtsverfahren hätte sich allerdings über mehrere Jahre erstreckt. Die Aufgabe der Stadt – von Verwaltung und Politik – ist es jedoch, die Stadtentwicklung voranzutreiben. Dies gilt insbesondere für die Entwicklung des Hafens", sagt Oberbürgermeister Dirk Elbers.

Der Vergleich sei für die Stadt ein Erfolg: Nun könne zügig mit der Umsetzung begonnen werden. Im Hafen können 200 bis 250 Wohneinheiten entstehen. Dies umfasst auch den Bau der „Königskinder" an der Speditionstraße. „In den kommenden Monaten wird Baurecht geschaffen, Baugenehmigungen werden erteilt. Somit kann dann spätestens zu Beginn des kommenden Jahres mit den Bauarbeiten begonnen werden", so Elbers. Ziel der Planung ist auf der einen Seite die Sicherung des Wirtschaftshafens einschließlich des Kraftwerksstandortes, auf der anderen Seite die Fortsetzung des städtebaulichen Umstrukturierungsprozesses durch die Ausweisung gemischter Bauflächen in Speditionstraße und Kesselstraße.

# Eine überregionale Aufgabe

**Die parlamentarische Gruppe** Binnenschifffahrt (PGBi) hat sich konstituiert. Bei der Sitzung wurden die Sprecherin und Sprecher von den anwesenden Parlamentariern in ihren Ämtern bestätigt. „Trotz fraktioneller Unterschiede sind wir uns in der Förderung der Binnenschifffahrt einig", erklärte der damit eingesetzte Vorstand der PGBi. „Wir wollen Parlament und Öffentlichkeit besser über die ökologischen und ökonomischen Vorteile des Binnenschiffs informieren." Der parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann sicherte der Gruppe seine Unterstützung zu: „Ich freue mich auf einen intensiven, auch kontrovers geführten Dialog." Die zusammen mit dem Deutschen Verkehrsforum organisierte Veranstaltung traf auf das besondere Interesse der Verbände.

Die parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt gründete sich in der 13. Legislaturperiode. Ziel der teilnehmenden Bundestagsabgeordneten stellt vordringlich der Ausbau der Bundeswasserstraßen zur Förderung der Binnenschifffahrt dar. Die überfraktionellen Sprecher sind Matthias Lietz (CDU/CSU), Gustav Herzog (SPD), Torsten Staffeldt (FDP), Herbert Behrens (DIE LINKE) und Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN). Torsten Staffeldt (FDP), Mitglied im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, übernimmt die Koordination der Gruppe.

Sie ist das Allergrößte: Die neue Containerbrücke im DCH stellt alles in den Schatten, was derzeit in den NDH in Dienst steht. Entsprechend gespannt war auch Kranführer Orhan Öztürk, als er das erste Mal die Brücke betrat

# Dem Düsseldorfer Himmel so nah

„Ich bin sehr stolz, weil es ein hochmoderner Kran ist." Die Ehrfurcht ist dem 37-jährigen Orhan Öztürk anzuhören, als er das erste Mal die vom Erdboden noch riesiger wirkenden 40 Meter der NDH-blauen Kranbrücke emporschaut. Dort oben ist in wenigen Wochen einer seiner Arbeitsplätze – in der Kranführerkabine der neuen VB 9. Das ist der Name der neuen Containerkranbrücke, die nach der erfolgreichen Aufstellung den Düsseldorfer Container Hafen (DCH) ergänzt.

Dann ist es so weit, nähert sich Öztürk das erste Mal der neuen Kabine, noch mit einer Hubbrücke. Noch laufen die Arbeiten an dem eingebauten Aufzug. Was wie Luxus pur klingt, ist tatsächlich ein Komfort, den sich die Männer mit ihrer harten Arbeit jeden Tag redlich verdienen. Darüber hinaus sind die Kosten für einen solchen Aufzug mittlerweile geringer, als der Einbau einer herkömmlichen Kammertreppe.

Doch daran denkt der 37-jährige nicht, als er sich der Glaskonstruktion nähert, das erste Mal die Tür öffnet und prüfend in dem Kranführersessel Platz nimmt. „Das wird ein ganz anderes Fahren als mit den anderen beiden Brücken", freut er sich. Und man merkt ihm an, dass er am liebsten gleich einmal einen Probehub durchführen möchte.

„Kranfahren ist eine Gewöhnungssache", erklärt Öztürk. „Man muss nur herausfinden, wie er sich verhält. Denn jeder Kran hat seine eigenen Fahreigenschaften." Und er ergänzt, dass je nachdem, ob die Katze mit der Kabine oder gleich die ganze Brücke bewegt werde, der eine Kran früher, der andere später anhalte. „Und deshalb sind die Bewegungen jeweils ganz anders." Wie, so seine einleuchtende Erklärung, eben auch jedes Auto anders bremse oder Gas gebe.

*Orhan Öztürk vor der neuen Kranbrücke auf dem Gelände im Düsseldorfer Container Hafen (DCH).*

Wenn sie in den neuen Kranführersessel Platz nehmen, müssen sich die Männer der Abteilung Hafenbetriebe nicht nur auf ein neues Verhalten, sondern auf eine ganz neue Perspektive einstellen. Denn aus 40 Meter Höhe erscheint auch ein großer Container ganz ganz winzig. Ob man denn da noch was sieht? „Mit geschultem Auge ja", meint der Profi. Allerdings müsse man sich schon sehr konzentrieren und ganz genau hinsehen. Und er fügt gleich an: „Aber das muss man bei allen Kränen."

Nicht das einzige technische Detail, das erstaunt: Auf dem Gelände des DCH stehen jetzt drei riesige Containerbrücken. Da kann es auch auf dem größten Terminal schon mal eng werden. Um eine optimale Versorgung des Areals sicherzustellen, kann die neue Brücke in einem 90-Grad-Winkel in den Bereich der anderen beiden Brücken einfahren. Und das mit einer Spitzengeschwindigkeit von 100 Metern pro Minute. Deshalb erhielt sie auch einen automatischen Kollisionsschutz. Nach einer Gefährdungsabschätzung wurde ein System entwickelt, bei dem alle Brücken Signale aussenden. Wer zuerst kommt, hat Vorfahrt, die andere Brücke wird langsam abgebremst und kommt automatisch mit einem Sicherheitsabstand zum Stillstand. So stellte man auch sicher, dass keine der drei Brücken automatisch Vorfahrt hat, sondern alle Lagerplätze gleichberechtigt versorgt werden können.

Ihre Anweisungen, welche Box sie wo hinzubringen haben, erhalten die Kranführer dabei über Funk vom Leitstand. Der liegt in der Mitte des Terminals – natürlich in einem Container. „Die Kollegen sagen uns dann, wenn ein neuer Lkw reinkommt oder ob wir an einem Schiff entladen und wo der Container hingeht", erklärt Öztürk.

Auf die verschiedenen Abstellflächen weisen dabei Markierungen auf dem Asphalt des Terminals hin. Drei große Areale gibt es: Anton, Berta und Caesar, die dann noch einmal einzeln aufgegliedert und auch beschriftet sind. „Sonst wäre es ja unmöglich den richtigen Platz zu finden", weiß der Duisburger Öztürk. Bei zukünftig steigendem Umschlagsvolumen wird hier auch die in der neuen VB 9 vorgesehene automatische Stellplatzvergabe, welche die Containerstellplätze mittels Sensorentechnik automatisch ansteuert, eine Arbeitserleichterung bieten. Noch ist das System zwar nicht installiert, die Vorkehrungen hierfür sind aber schon getroffen.

*Die Arbeit auf der Kranbrücke erfordert gute Augen.*

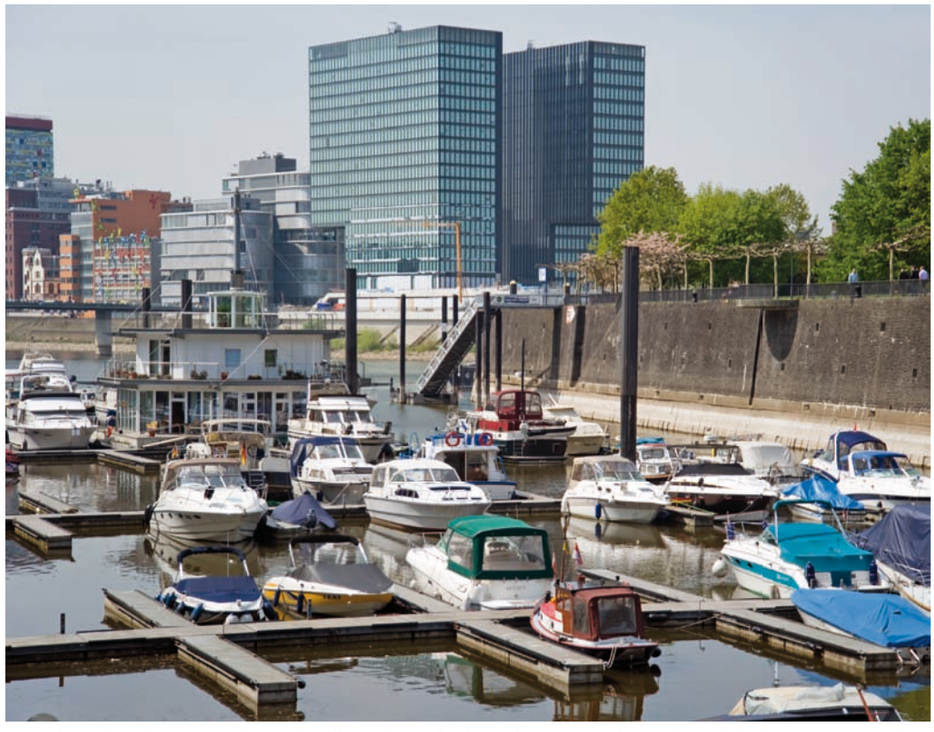
Acht Stunden dauert eine Schicht. Auch eine Pause gibt es, die die Männer im Sozialcontainer verbringen. Denn egal wie modern die neue Brücke ist, so schön ist es dort oben dann doch wieder nicht. Dabei wird den Männern heute im Vergleich zu den ersten Brücken ein angenehmes Arbeiten geboten, gehört etwa die Klimaanlage inzwischen zum Standard. Zu Beginn des Containerzeitalters schmorten die Männer sommertags noch in den Glaskästen wie in einer Mikrowelle. Dass solche Zustände heute undenkbar wären, daran tragen auch die Kranführer ihren Teil bei: Die für den Bau der Brücke verantwortlichen Kollegen von der Abteilung Technik ziehen sie bei der Ausstattung und Einrichtung der Kranführerkabine schon in die Überlegungen mit ein und nehmen jeden vernünftigen Hinweis auf.

Öztürk ist natürlich auch mit den anderen Kranen der NDH vertraut und wie seine Kollegen flexibel einsetzbar. Meist jedoch arbeitet er, seitdem er 2006 zum Unternehmen kam, auf dem DCH-Gelände. „Hier kenne ich mich aus, mit den Geräten und mit dem Platz." Zuvor bediente er lange Jahre einen Turmdrehkran für ein bedeutendes Bauunternehmen. Und da arbeitete er sogar in 78 Metern Höhe und wirkte unter anderem an so außergewöhnlichen Projekten wie dem Bau der Kölnarena mit. In seinen alten Job würde er jedoch nur sehr ungern zurück wechseln. Bei den NDH stimme einfach die Atmosphäre. Und wo sonst könnte er in einer so modernen Containerbrücke fahren?

# Nicht ohne Haftpflichtschutz ans Ruder

Bund der Versicherten warnt zu Saisonbeginn vor Risiken - Auch Kreuzfahrer sollten Versicherungen prüfen

Für die Freizeitkapitäne beginnt jetzt die „Hoch-Zeit": Überall in den Yachthäfen herrscht eifrige Geschäftigkeit. Doch ehe die Boote zu Wasser gelassen werden, sollten die Skipper prüfen, ob sie richtig versichert sind. Lilo Blunck, Vorstandsvorsitzende des Bundes der Versicherten (BdV): „Das ist besonders wichtig, weil die Bootseigner mit ihrem gesamten Vermögen haften, wenn mal was passiert."



*Vor dem Ablegen sollten sich Motorboot-Besitzer fragen, ob sie auch alle Versicherungen haben.*

## Im Ausland sogar Pflicht

Auf eine Bootshaftpflichtversicherung sollten die Hobby-Seeleute auf gar keinen Fall verzichten. Sie wird etwa im Fall einer Kollision wichtig. Dann übernimmt der Versicherer alle berechtigten Forderungen oder wehrt unberechtigte ab. Blunck: „Wenn Sie beispielsweise nach Italien, Spanien oder Kroatien schippern, ist diese Haftpflichtversicherung im Gegensatz zu Deutschland sogar Pflicht."

Wer durch die Weltmeere reist, sollte stets seine gültige „blaue Karte" an Bord haben: die Auslandsbestätigung für die Haftpflichtversicherung. Skipper, die ohne auf Fahrt gehen, müssen mit Bußgeld oder sogar Bootsbeschlagnahme rechnen.

Der Beitrag für die Haftpflichtversicherung richtet sich bei Segelbooten nach der Segelfläche und bei Motorbooten nach der Motorstärke. Ausschlaggebend ist auch die Höhe der Versicherungssumme. Sie sollte mindestens fünf Millionen Euro betragen. Für größere Boote und Yachten empfiehlt der BdV eine Deckungssumme von mindestens zehn Millionen Euro. Die Versicherung gilt für das Boot. Das hat den Vorteil, dass sie auch zahlt, wenn ein anderer am Ruder steht.

Wer sich gegen Schäden am eigenen Boot wappnen möchte, braucht eine Bootskaskoversicherung. Die tritt ein bei Sturm, Brand, Sinken, Vandalismus und Diebstahl. Sie sichert das Boot nicht nur auf dem Wasser oder im Hafen, sondern auch während des Transports vom Winterquartier zum Wasser ab.

Die Prämie für die Sicherheit an Bord berechnet sich beispielsweise aus dem Fahrtgebiet, der Versicherungssumme und der Selbstbeteiligung. Blunck empfiehlt: „Aus der Reiseroute sollten Sie kein Geheimnis machen. Denn Sie müssen dem Versicherer schon verraten, wohin Sie unterwegs sind. Wenn Sie angeben, in europäischen Binnengewässern zu schippern, tatsächlich aber vor Kreta ankern oder eine Stippvisite auf Helgoland machen, zeigt der Versicherer Ihnen im Schadensfall möglicherweise die rote Karte."

Nicht das einzige Thema rund um Wasser, bei dem die Verbraucherschützer zur Vorsicht mahnen: Zunehmend mehr Menschen kreuzen im Urlaub auf den Weltmeeren. Doch was passiert, wenn dem Fahrgast aus der Kabine des Kreuzfahrtschiffes Gegenstände gestohlen werden? „Auch wenn es anzunehmen wäre, die Hausratversicherung springt keineswegs immer ein", betont Blunck.

## Schutz bei Krankheit

Eindeutiger stellt sich die Lage dar, falls aus einem Hotelzimmer nach Einbruch etwas gestohlen wird. Das ist stets ein Fall für die Hausratversicherung: In den Bedingungen ist nämlich zu lesen, dass der Einbruchdiebstahl aus einem Raum eines Gebäudes versichert ist. Das Schiff dagegen ist mobil und mithin kein Gebäude, sodass der Versicherer bei Diebstahl aus der Schiffskabine abwinkt. „Wer Glück hat, bei dem steht die Kajüte doch noch im Kleingedruckten – meistens aber nur mit begrenzter Entschädigung", so Blunck.

Fast unerlässlich: eine Auslandsreise-Krankenversicherung. Für nur wenig Geld kann der Reisende versichern, was die gesetzlichen Krankenkassen nicht bezahlen. Besonders interessant wird die Police beim Rücktransport. Den zahlt die Gesetzliche gar nicht, die private Krankenversicherung springt auch nur ein, wenn das vertraglich vereinbart war.

Bild: Zaha Hadid Architects

*Das neue Gebäude des Antwerpener Hafens erfüllt alle Anforderungen an ein nachhaltiges Bürohaus.*

# Neue Hafenverwaltung

**Für ein** aufsehenerregendes Design entschied sich die Antwerpener Hafenbehörde (Antwerp Port Authority) beim Neubau ihres Verwaltungsgebäudes. Den ausgeschriebenen Wettbewerb entschied das Londoner Büro „Zaha Hadid Architects" für sich. Das neue Gebäude soll am Kai 63 entstehen, wo derzeit noch die technischen Serviceabteilungen des Hafens untergebracht sind. Ziel der Hafenverwaltung ist es zum einen, die verschiedenen Verwaltungs- und Technikabteilungen in einem Gebäude zu konzentrieren, die derzeit noch an verschiedenen Stellen des Hafens untergebracht sind. Zum anderen soll der Neubau die derzeit drückende Platzknappheit beseitigen, die im bestehenden „Port House" seit einiger Zeit die Menschen zusammenrücken lässt.

Zusätzlich will die Hafenverwaltung mit dem Neubau den weiteren Ausbau und die Aufwertung des Stadtteils Het Eilandje vorantreiben. Die Wettbewerbsausschreibung forderte zudem, dass das Gebäude die Wirtschaftskraft des Hafens symbolisieren solle.

# RennbahnSportPark begeisterte Besucher

## Neuss Marketing feierte die Eröffnung mit einem bunten Bürgerfest – Bürgermeister Herbert Napp erfreut

Mit einem großen Bürgerfest feierte Neuss Marketing am zweiten Mai-Wochenende die Eröffnung des neuen RennbahnParks gebührend. Es gab nicht nur auf einer Bühne ein buntes Programm, an verschiedenen Ständen informierten Neusser Vereine und Organisationen zudem über ihr umfangreiches Programm. Und wer einmal Lust bekommen hatte, musste gar nicht lange zögern: Der Innenraum lud mit all seinen faszinierenden Möglichkeiten zum Ausprobieren ein und verwandelte sich in einen RennbahnSportPark.

Foto: Neusser Marketing GmbH & Co. KG

*Bei der Eröffnung des RennbahnParks in Neuss durften natürlich auch Pferde nicht fehlen.*

### Großes Interesse

„Das Interesse bei denen, die unserer Einladung gefolgt sind, war sehr groß, was uns natürlich sehr gefreut hat", erklärte Neuss-Marketing-Geschäftsführer Peter Paul Rebig. Das Unternehmen ist Pächter des Geländes. Rebig beobachtete zudem, dass einen Tag später erfreulich viele Neusser ihren Sonntagsspaziergang nutzen, sich den Platz und seine vielen Möglichkeiten in aller Ruhe anzusehen. „Ich bin mir ganz sicher, dass der Platz an Beliebtheit gewinnen wird und schon bald aus dem Leben der Stadt nicht mehr wegzudenken ist."

Mit dieser Einschätzung ist er nicht alleine. Bürgermeister Herbert Napp gestand, dass er auch in den vergangenen Wochen schon immer mal wieder auf der Baustelle gewesen sei, um sich den Fortschritt anzusehen. „Und was wir heute eröffnen, ist außerordentlich schön geworden. Der RennbahnPark liegt schön, liegt zentral, ich denke das wird ein Knaller."

### Riesengroße Spaßfläche

Er konnte sich im Anschluss von einem Weltmeister eine der neuen Trendsportarten zeigen lassen: Hartmut Wahrmann gehört zur Weltspitze im Disc-Golf: Dabei gilt es, eine Flugscheibe in möglichst wenigen Würfen in eine Reihe von Körben zu versenken. Ist nicht so einfach, wie es sich anhört, bringt aber enorm viel Spaß.

Aber das ist nur eine von zahlreichen Möglichkeiten, die auf dem 175.000 Quadratmeter großen Gelände warten. Sehr viel gelassener ging es bei den Modellboot-Fahrern am Teich zu, während die Bambinis bei ihrem Mini-Turnier den Allwetter-Fußballplatz in Beschlag nahmen. Denn den Rasenplatz machten derweil die Großen der „Frogs", einer American-Football-Mannschaft unsicher. Aber auch Basketball, Beach Volleyball, Boule und Nordic Walking sind möglich.

Eine hervorragende Möglichkeit, den neuen RennbahnPark kennenzulernen, bietet sich übrigens am Wochenende vom 28. bis 30. Mai. Dann ist das vielseitige Gelände Gastgeber für die EQUITANA Open Air. Mit mehr als 1.500 Pferden, 200 Ausstellern, 130 Reitsport-Wettbewerben, 80 Demonstrationen, Vorträgen und Shows sowie mehr als 50 Pferderassen ist die EQUITANA Open Air das größte deutsche Breitensportfestival des Pferdesports.

Mit seinem Angebot für Western- und Islandpferdereiter, Vertreter der klassisch englischen Reitweise oder Wander- und Barockpferdereiter verbindet die EQUITANA Open Air den Breitensport wie keine andere Veranstaltung. Drei Tage lang erleben die Besucher neben vielen Wettbewerben vor allem Pferde zum Anfassen, ein buntes Unterhaltungsprogramm mit Schaueinlagen sowie eine breite Palette aus allen Bereichen des Reitsportmarkts. Weitere Informationen im Internet unter www.equitana-openair.de.

# Museum lädt zu Rhein-Reisen

**Abenteuerreisen** auf dem Rhein" heißt es am Sonntag, 30. Mai, ab 15 Uhr im SchifffahrtMuseum im Schlossturm. Auf jeder Etage wird die Abenteuerreise eines Kindes auf dem Rhein erzählt: Die Zeitreise beginnt mit der Entführung eines Königskindes aus Kaiserswerth und endet mit den Alltagsgeschichten, die ein Schifferkind heute erlebt.

Lange bevor die ersten Touristen das „romantische" Reisen auf dem Rhein zur Mode werden ließen, diente der Fluss als alltäglicher Verkehrsweg zur Personenbeförderung. Dokumente von Zeitzeugen werden am Sonntag, 6. Juni, ab 11 Uhr bei einer Lesung mit Frühstück vorgestellt. Wegen des begrenzten Platzangebots bittet das Museum um Voranmeldung unter der Rufnummer (02 11) 8 99 41 95.

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.

## Effizient

**Von den Investitionen** in die neue Terminal-Software versprechen sich die beiden Geschäftsführer der Neuss Trimodal Karsten Scheidhauer und Ulrich Altmann eine Steigerung der Umschlagskapazität von rund 20 Prozent, wenn das System im Winter 2011/12 voll einsatzfähig ist. Die frei werdenden Ressourcen sollen in die Optimierung vorhandener und den Ausbau neuer Produkte gesteckt werden und nicht zu Stellenabbau führen. Weiterhin errichtet Neuss Trimodal für 180.000 Euro eine neue Werkstatthalle und will zudem acht neue Reach Stacker inklusive Full Service leasen.

## Aufstrebend

**Optimodal** wurde 1992 gegründet und hat, laut dem in Neuss ansässigen für Deutschland verantwortlichen Karsten Scheidhauer, in der Transportbranche noch nicht den Bekanntheitsgrad, den es verdient und in Zukunft haben wird. Seit 2006 liegen 75,6 Prozent der Anteile bei Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG, die restlichen 24,4 Prozent hält das Unternehmen Railion Nederland.

## Starke Partner

**Im Terminal** Neuss Trimodal am Hafenbecken 5 engagieren sich fünf starke Partner: Gesellschafter der Neuss Trimodal sind Wincanton GmbH, Maersk Deutschland GmbH und Kombiverkehr mit jeweils 25 Prozent sowie die Neuss Düsseldorfer Häfen (15 Prozent) und Ambrogio GmbH (10 Prozent).

# Quirinus verbindet

Ende März startete das Eisenbahnunternehmen Optimodal einen neuen Zug zwischen Rotterdam und Neuss: den Quirinus-Express

Der Quirinus-Express ist benannt nach dem Schutzheiligen der Stadt Neuss. Hier ließ sich 2009 das Unternehmen Optimodal Nederland B.V. nieder. Das neue Shuttle verbindet vier Mal pro Woche mit einer Länge von 700 Metern sowie einer Kapazität von bis zu 2000 Tonnen und 100 TEU die Häfen Rotterdam und Neuss. Umgeschlagen werden die Container im Terminal der Neuss Trimodal. Deren Mitarbeiter wiederum akquirierten zudem eine neue, zusätzliche Verbindung: Den neuen Dienst mit dem Namen „Mozart-Express 1" betreibt die Kombiverkehr GmbH & Co KG. Er verbindet fünf Mal pro Woche Neuss mit Wien und Budapest. Denn obwohl die Kombiverkehr einer der Gesellschafter der Optimodal sei, bedeute dies nach Karsten Scheidhauer, Geschäftsführer der Neuss Trimodal, nicht automatisch Aufträge. „Wir müssen uns im Wettbewerb bewähren und das geht nur über absolute Neutralität, Qualität und Kapazitäten."

### Erfolgreiches Produkt

Der Quirinus-Express ergänzt den Betuwe-Express, ein wie Scheidhauer sagt „erfolgreiches Produkt der Optimodal", mit dem in Zusammenarbeit mit der ECT vier Mal pro Woche die Häfen Rotterdam und Dortmund über Duisburg verknüpft werden.

Die derzeit elf Mitarbeiter der Optimodal erzielten im vergangenen Jahr einen Umsatz von 6,8 gegenüber 3,6 Millionen Euro im Jahr 2008. Scheidhauer: „Von Krise ist aktuell in unserem Unternehmen nichts zu spüren. Und das wird sich noch mehr verbessern." Die starke Mutter Kombiverkehr transportierte mehr als eine Million Einheiten auf bis zu 160 Zügen täglich durch ganz Europa. Klare strategische und gezielte Handlungsweisen sind bei Kombiverkehr Motivation für alle Mitarbeiter des Unternehmens, bei welchem Scheidhauer seit Januar 2009 angestellt und für Optimodal tätig ist.

## Unterstützung

**Mit dem Standort** Neuss zeigt sich der Logistiker und Mitgeschäftsführer der Neuss Trimodal Karsten Scheidhauer hochzufrieden. „Für Neuss spricht die exzellente Anbindung an das Autobahn- und Schienennetz ebenso wie natürlich die Anbindung an die verkehrsreichste Wasserstraße Europas."

Zudem freut er sich, dass der Standort wegen dieser Qualitäten auf eine hervorragende Unterstützung der Lokal- ebenso wie der Regionalpolitik setzen kann. Alles gute Gründe, um den erfolgreichen Expansionskurs des Terminals der vergangenen Jahren auch in Zukunft weiter fortzusetzen.

# Neusser Terminal investiert

Neue Software soll Mitarbeiter im Terminal leiten, nicht steuern

Damit die zusätzlichen Züge bei Neuss Trimodal zukünftig noch besser abgewickelt werden können, investiert Neuss Trimodal für 1,8 Millionen Euro in eine neue Terminalsoftware. Sie soll auf einen Schlag unter anderem das Yard-Management und damit verbunden das Barge- und Zug-Handling weiter verbessern.

Laut Mitgeschäftsführer Ulrich Altmann ist es Ziel, auch Online-Verbindungen zu Binnenschiffen herzustellen, damit die Mitarbeiter nicht nur wissen, wer sie anläuft, sondern auch welche Container mit welcher Fracht wo im Schiff platziert sind und was mit dieser anschließend weiter geschehen soll. Die Vision setzt allerdings voraus, dass alle Binnenschiff-Operateure in ihre Schiffe investieren.

*Ulrich Altmann setzt auf modernste Technik und Software.*

Die Software gibt zudem den Reach-Stacker-Fahrern bis auf sechs Zentimeter genau Anweisung, wo die Blechkiste abzusetzen ist. Wobei der Mensch aber immer die letzte Entscheidung trifft, wie beide Manager betonen. Die neue Software ist auch mit den Handheld-Geräten im Gate-Bereich verbunden. Selbst Reparaturaufträge, andere Dienstleistungen und die Abrechnung werden verknüpft.

Laut Altmann kommt das in Zusammenarbeit mit KTL Ludwigshafen entwickelte System aus einer Aachener Software-Schmiede. Es wird bei seiner Einführung das erste seiner Art in einem Binnenhafen sein.

# Vielfalt aus einer Hand

Fachleute der Interfer Rohrunion liefern von Neuss aus für viele Kunden – vom Händler zum Spezialisten in der Anarbeitung

Einen tief greifenden Wandel durchlief in den vergangenen Jahren der Standort Neuss der Interfer Rohrunion: Die Niederlassung, eine von drei des Spezialisten für nahtlose und geschweißte Siede- und Kessel-Aktivitäten, entwickelte sich von einem klassischen Handelshaus zu einem Spezialisten in Sachen Anarbeitung, wie Diplomingenieur Jörg Poppitz, Leiter des Brennbetriebs, erklärt.

Die Kunden – die Spannbreite reicht dabei von Rohrleitungsbaufirmen über Kranbauer bis hin zu den großen Energiekonzernen wie E.ON, Ruhrgas oder Vattenfall – erhalten so einen einzelnen Ansprechpartner für den kompletten Auftrag, der nicht nur die gewünschten Rohre anbietet, sondern auch genau in der Ausführung, die der Kunde wünscht. Sei es im konstruktiven Stahlbau als tragendes Element zum Beispiel für Stadiondächer oder als Leitrohr für den Transport von Fernwärme, Wasser oder Gas. „Wir kümmern uns um die jeweils erforderlichen Beschichtungen. Sei es nun eine Innenbeschichtung mittels Zementmörtel-Auskleidung oder eine PE-Ummantelung, wenn eine Leitung in der Erde verlegt werden soll." Zudem wird ein Großteil der Rohre passgenau auf Fixlänge gesägt beziehungsweise mit Verschneidungen versehen. Das übernahmen früher externe Dienstleister, heute erledigen das die Neusser aus einer Hand.

So vielfältig wie die Aufgaben sind die Abmessungen: Sie reichen von 21 bis 1420 Millimeter Durchmesser und erstrecken sich über beinahe jede Länge, wobei meist die Transportfähigkeit die Grenzen setzt. „Seit mehr als 30 Jahren garantieren wir den Kunden mit marktgerecht sortierter Lagerhaltung und moderner Logistik Liefersicherheit sowie alle Vorteile eines leistungsstarken Partners", betont Geschäftsführer Bernd Hollaender. „Die langjährige Markterfahrung im internationalen Stahlrohrhandel und die enge Zusammenarbeit mit namhaften Herstellern bietet unseren Kunden eine verlässliche Basis."

## Beste Anbindung

**„Ohne die** Anbindung an die Wasserstraße könnten wir die anfallenden Mengen gar nicht bewältigen", bringt Bernd Hollaender, Geschäftsführer der Interfer Rohrunion, die Vorteile des Standorts Neusser Hafen auf den Punkt. Daneben zählen für ihn auch ökologische Gründe, Überseelieferungen aus den Häfen – oft mehrere Tausend Tonnen – mit dem Binnenschiff statt mit zahllosen Lkw zu transportieren.

Für die Feinverteilung an die Kunden sind die Neusser dann jedoch auf den Lkw zwingend angewiesen, wobei sich auch hier wiederum die hervorragende Anbindung des Standorts bezahlt mache.

## Qualität

**Die Rohre** aus Neuss halten auch extremsten Belastungen Stand: Geschützt durch Spezialbeschichtungen trotzen sie selbst im Offshore-Einsatz auf hoher See Wind und Wetter. „Wer die Wirkung von Seewasser kennt, weiß, dass nur Spezialisten dafür Material in höchster Qualität liefern können", erklärt Diplomingenieur Jörg Poppitz, Leiter des Brennbetriebs. Damit die Rohre immer den höchsten Anforderungen genügen, installierte das Unternehmen auch am Standort im Neusser Hafen ein umfangreiches Qualitätsmanagement und ließ es von externen Fachleuten zertifizieren.

## Vielseitig

**Den Mitarbeitern** stehen rund 55.000 Quadratmeter Lagerfläche, davon 5000 Quadratmeter Hallenfläche zur Verfügung. Zwölf Kräne und diverse Gabelstapler sorgen für einen zügigen Ablauf an der Rohrprofil-Schneidbrennmaschine, an den sechs Bandsägen sowie an der Autogen-Brennanlage für senkrechte Trennschnitte.

## Schnell

**Rund 40** Mitarbeiter arbeiten am Standort Neuss der Interfer Rohrunion. Sie können jederzeit auf einen Bestand von rund 20.000 Tonnen Rohre zurückgreifen, um alle Kundenwünsche termingerecht zu erfüllen. Dafür greifen sie zudem auf die Möglichkeiten eines eingespielten Netzwerks zurück.

# Ein starker Firmenverbund

Weitreichende Dienstleistungen sind die Stärke der Mitarbeiter

Die Rohrunion stellt innerhalb der Knauf Interfer Gruppe den Spezialisten für nahtlose und geschweißte Siede-, Kessel- und Präzisionsstahlrohr-Aktivitäten. Mit einem Jahresumsatz von weit mehr als einer Million Tonnen und mehr als 30 Niederlassungen sowie Verkaufsbüros in Deutschland und Europa gehört die Knauf Interfer Gruppe zu den führenden werksunabhängigen Stahldistributions-, service und -bearbeitungsunternehmen.

Die Mitarbeiter arbeiten in den Bereichen Bänder und Bleche, Langprodukte, Stahlrohre sowie Sonderprodukte. Dabei gehören zuverlässige Vormaterialversorgung, kundenspezifische Anarbeitung und bedarfsgerechte Distribution von Stahlprodukten und Aluminiumprofilen zu den Stärken der rund 2000 Mitarbeiter.

Hoch motiviertes und gut ausgebildetes Personal in Verkauf, Betrieb und Verwaltung, modernste Maschinen und umfangreiche Bearbeitungsmöglichkeiten, exzellente Lieferantenbeziehungen und ein Lieferprogramm, das neben den bekannten Standards außergewöhnlich viele Spezialitäten in Stahlblechen, Stahlrohren, Langerzeugnissen und Sonderprodukten enthält, führten zu einer europäischen Erfolgsgeschichte.

Die wachsende Firmengruppe versorgt auch deshalb inzwischen alle relevanten Stahl verarbeitenden Branchen mit überwiegend angearbeiteten Norm- und Spezialstählen ab Lager.

# Logistik muss grün werden

## Firmen reagieren auf Wünsche der Kunden und des Umfelds

Vier starke Partner nutzten den diesjährigen Tag der Logistik, um gemeinsam einzuladen: Die Regionalgruppe Rhein der Bundesvereinigung Logistik (BVL) in Zusammenarbeit mit den Neuss Düsseldorfer Häfen, dem Verband für Spedition und Logistik NRW e.V. (VSL) und der Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft diskutierten unter dem Motto „Grüne Logistik – Schlagwort oder Trend".

Die Unternehmen haben die Zeichen der Zeit inzwischen erkannt: Für 83 Prozent der Unternehmen sei die Umweltfragestellung sehr wichtig, teilweise sogar in der Unternehmensstrategie verankert, berichtet Senior-Manager Thomas C. Becker aus einer Befragung der Bearingpoint GmbH Management and Technology Consultants. Die Branche, so die Unternehmen, gelte als „Schmutzfink.

*Binnenschiffe sind für „grüne" Logistik unerlässlich.*

Aber auch steigende Energiepreise treiben die Logistikkosten in die Höhe, was wiederum den Willen zur Minimierung der Emissionen bei den Unternehmen verstärke. Nachhaltigkeit sei nicht nur bei vielen Firmen Bestandteil der Unternehmensphilosophie und werde auch stark für das Marketing genutzt – auch die Kunden würden immer häufiger und genauer nachfragen. Das habe auch Auswirkungen auf Beschaffung und Produktion – ein Kostenvorteil von wenigen Cent werde schon in absehbarer Zeit nicht mehr den Transport aus Fernost mit seinen Umweltbelastungen rechtfertigen. Im Bereich der Logistik gehe es dann noch mehr darum, Netzwerke zu schaffen, Ketten zu reorganisieren und zentralistische Strukturen für Lager und Ähnliches wieder in die Fläche zu verteilen.

Dabei seien jedoch nicht immer die großen Maßnahmen gefragt: Schon die Einführung eines Transportmanagementsystems zur effizienten Tourenplanung habe deutliche Auswirkungen. Teilweise würden sich zudem Kooperationen – auch unter verschiedenen Unternehmen – auszahlen. „Im Fazit: Green steht auf vielen Tagesordnungen – auch auf der Ihres Kunden. Die Logistik wird sowohl passiv durch neue Produktionsstrategien der Kunden als auch aktiv als Verursacher von Emissionen betroffen sein. Dabei sind Ökologie und Ökonomie gerade in der Logistik kein Widerspruch, vielmehr steht den interessanten Potenzialen ein breites Spektrum an möglichen Maßnahmen gegenüber. Und: Es gibt keinen Grund zu zögern. Zusammengefasst kann man sagen, dass Nachhaltigkeit sicherlich als einer der nächsten Megatrends für die Logistik angesehen werden kann."

Oliver Wittig, Supply Chain Manager Deutschland der Henkel AG, erklärte, es sei weniger die Frage, was Unternehmen bereit seien, für eine umweltfreundliche Logistik mehr zu zahlen und gar höhere Kosten herzustellen. „Sondern es muss doch darum gehen, Kosten zu vermeiden, indem wir unnötige Dinge wie Leerfahrten und Ineffizienz vermeiden." Eine optimale Logistik zeichne sich eben auch durch den optimalen Einsatz von Ressourcen aus, „und dann sind wir auch grüne Logistik." Dabei könnten auch strategische Entscheidungen wie die Standortwahl oder Kooperationen ein Thema sein.

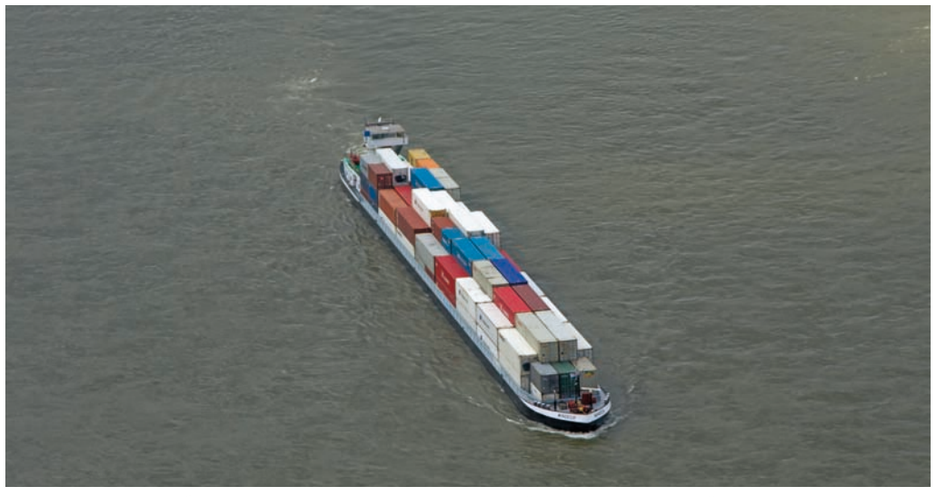
# „Bittere Wahrheiten" akzeptieren

## BÖB-Präsident Rainer Schäfer fordert ein Ende der Konkurrenz der Verkehrsträger

Für Rainer Schäfer, Präsident des Bundesverbands öffentlicher Binnenhäfen, kommt es bei der umweltverträglichen Gestaltung von Logistik vor allem auf den Verkehrsträgermix an. Allerdings gebe es auch ein paar „bittere Wahrheiten", denen man in die Augen schauen müsse: „Die Frage, wie man Logistik sieht, wird auch in Zukunft eine Frage des Ratings und der Akzeptanz im Markt sein."

Dazu sei zunächst eine Definition erforderlich. So beinhalte Nachhaltigkeit eben nicht nur ökologische, sondern auch ökonomische und soziale Komponenten.

Zudem müsse bedacht werden, dass sich heute große Industrieunternehmen von ihren europäischen Standorten abwendeten und sich dort ansiedelten, wo entweder Rohstoffe oder günstige Energiepreise eine preiswerte Industrieproduktion ermöglichten. Für die Logistik bedeute dies mehr Fertigprodukte und eventuell weniger Massengüter. „Mit Sicherheit werden Container weiter stark zunehmen." Nicht zuletzt habe das auch die weitere Spezialisierung der Blechboxen zur Folge. Am Ende der Tage werde es auch in NRW noch Industrie geben, „aber nicht mehr in dem Umfang wie heute."



*Um umweltfreundliche Verkehre zu realisieren, müssen die Verkehrsträger zusammenarbeiten.*

Die Aufgabe für die Logistik sei es nun, die in Zukunft erwarteten Mengenzuwächse möglichst ökologisch und ökonomisch zu transportieren.

Derzeit liege im Modal Split der ZARA-Häfen die Straße noch mit den bekannten Problemen und Rahmenbedingungen weit vorne. Doch würden die Seehäfen schon jetzt umdenken und die neuen Zielvorgaben für die Stärkung von Schiene und Binnenschiff auch vertraglich mit den Firmen festschreiben. „Der neue Modal Split ist kein Wunschdenken, er wird sich verändern und wir müssen uns anpassen und dafür sorgen, dass nicht wir im Hinterland zum Bottleneck werden."

Trete keine Veränderung ein, so werde der Verkehr bis 2025 die Energieerzeugung als größter $CO_2$-Verursacher ablösen. „Der Verkehr hat es aber bisher nicht geschafft, sich zu verbessern. Aber dann sind die Klimaschutzziele aus heutiger Sicht, wenn sich daran nichts ändert, nicht erreichbar."

Ein probates Mittel den $CO_2$-Ausstoß der Logistik zu reduzieren, sei der kombinierte Verkehr. Oder wie es der BÖB-Präsident auf den Punkt brachte: „Die Verkehrsträger dort einsetzen, wo sie am stärksten sind." In diesem Zusammenhang müsse aber auch die Frage erlaubt sein, ob große Zugeinheiten entlang den Wasserstraßen erforderlich seien, wenn es aus den Seehäfen ins Hinterland kaum noch freie Slots gebe. Hier biete sich die Binnenschifffahrt als ein Teil der Lösung des Problems an.

Foto: Wikimedia Commons/Heiko Tomaszewski

# Kleiner Bach gab Stadt den Namen

## Vor der Mündung in den Rhein bildet die Düssel ein verzweigtes Binnendelta auf dem Stadtgebiet der Landeshauptstadt – Pegelanlagen überwachen den Wasserstand

Die Düssel ist ein rund 40 Kilometer langer rechter Nebenfluss des Rheins in Nordrhein-Westfalen und entspringt in Wülfrath-Blomrath an der Stadtgrenze zu Velbert-Neviges im Kreis Mettmann. Nach einem Verlauf durch die Städte Wülfrath, Wuppertal, Mettmann, Haan und Erkrath mündet sie im Stadtgebiet von Düsseldorf vierarmig in den Rhein. Unter anderem durchfließt sie auf ihrem Weg auch das berühmte Naturschutzgebiet Neandertal.

Der Name Düssel geht wahrscheinlich auf das germanische thusila zurück und bedeutet „brausen, rauschen, tosen", althochdeutsch doson.

Um 1065 wird der Bach als Tussale (die Brausende, Rauschende, Tosende) bezeichnet.

Die Düssel, als Namensgeberin der NRW-Landeshauptstadt Düsseldorf, durchfließt das Stadtgebiet von Ost nach West. Auf ihrem Weg bis zur Mündung in den Rhein teilt sie sich mehrfach auf und durchzieht so die Stadt als weitverzweigtes Gewässernetz. Die Stadt Düsseldorf unterhält insgesamt rund 62 Kilometer der Gewässerstrecken, während die übrigen Gewässerabschnitte der Bergisch-Rheinischen Wasserverband (BRW) betreut.

Unmittelbar nach Erreichen des Stadtgebiets erfolgt die erste Teilung am Spaltwerk Höherhof, in die Nördliche und in die Südliche Düssel. Die Nördliche Düssel wird am Spaltwerk Heinrichstraße weiter aufgeteilt in die Innere Nördliche Düssel und den Kittelbach, welche dann weitere Zuflüsse aus dem Pillebach, dem Ratherbroicher Grenzgraben und dem Schwarzbachgraben erhalten.

In die Südliche Düssel mündet oberhalb der A46 der Eselsbach mit dem Nebengewässer Hoxbach. Am Spaltwerk Wersten teilt sich die Südliche Düssel in die Innere Südliche Düssel und den Brückerbach.

Einen Aufgabenschwerpunkt der städtischen Wasserbauabteilung stellt die Pflege und Unterhaltung sowie die naturnahe Umgestaltung der Düsseldorfer Fließgewässer dar. Ziel ist es, gemäß der europäischen Wasserrahmenrichtlinie die Fließgewässer in einen guten ökologischen Zustand zu versetzen beziehungsweise das gute ökologische Potenzial zu erhalten.

Zur Kontrolle der Wasserstände in den Fließgewässern unterhält die Abteilung Wasserbau der Stadtverwaltung mehrere Pegelanlagen an strategisch relevanten Punkten an den Düsseldorfer Gewässern.

# Vielfältige Lebensräume schaffen

## Stadtverwaltung bemüht sich, den natürlichen Zustand der Gewässer wieder herzustellen

Mit dem steigenden Umweltbewusstsein in den vergangenen Jahrzehnten rückten die Gewässer verstärkt ins Bewusstsein und auch die Düsseldorfer Stadtverwaltung nahm erfolgreich verschiedene Renaturierungsmaßnahmen in Angriff. Denn es wuchs das Verständnis für die Bedeutung der Gewässer als Bestandteil von Natur und Landschaft.

Diese Erkenntnis war sicherlich zusätzlich begründet in dem wachsenden Bedürfnis der Stadtbevölkerung nach Erholung und Freizeitgestaltung innerhalb des Stadtgebiets. Nachdem sich die Bemühungen um den Gewässerschutz lange auf die Verbesserung der Gewässerqualität beschränkten, fand inzwischen ein Umdenken zu einer ganzheitlichen Betrachtung statt.

Ziel ist es, von der Quelle bis zur Mündung einen Gewässerzustand zu schaffen, der vielfältige Lebensräume für wasserabhängige Pflanzen und Tiere aufweist. Dies ist auch ein Beitrag, um langfristig die Struktur- und Artenvielfalt der Stadt- und Kulturlandschaft zu erhalten oder zu verbessern.

Foto: Wikimedia Commons/Johann H. Addicks

*Ziel ist es, wieder möglichst natürliche Flussverläufe herzustellen.*

Auf circa 20 Prozent der Gesamtlänge wurden die Gewässer in Düsseldorf seit 1986 naturnah umgestaltet und unter anderem mit standortgerechtem, heimischem Bewuchs angereichert.

Zu den maßgeblichen Bereichen, in denen die Stadt Düsseldorf in den vergangenen 20 Jahren Renaturierungsmaßnahmen durchführte und teilweise reichhaltige Gewässerlandschaften schuf, gehört auch die Innere Südliche Düssel durch die Öffnung des Durchlasses an der Euler Straße. An der Südlichen Düssel stand die Renaturierung diverser längerer Abschnitte in räumlich begrenzten Bereichen, wie zum Beispiel parallel zur Autobahn und im innerstädtischen Raum mit zum Teil sehr üppiger Vegetation auf dem Plan.

Die naturnahe Umgestaltung der Düsseldorfer Fließgewässer wird auch zukünftig dafür sorgen, dass aus Betonrinnen und Kanälen an allen noch möglichen Abschnitten der Düssel sowie ihren Gewässerverzweigungen und Zuflüssen wieder erlebbare Landschaftsteile entstehen. Weitere naturnahe Umgestaltungen sind an der Südlichen Düssel in Vennhausen, dem Kittelbach in Kaiserswerth, dem Eselsbach in Eller und dem Pillebach in Gerresheim für die nächsten Jahre geplant.

# HGK meistert schwieriges Jahr

## Sparkurs und konstantes Hafengeschäft retten Bilanz – Aufwärtstrend im ersten Quartal

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) meisterte das von der Weltwirtschaftskrise geprägte Jahr 2009 respektabel. Die regionalen Verkehre in Kooperation mit der Deutschen Bahn (DB) sowie Verzögerungen fest eingeplanter Immobilienabschlüsse im Rheinauhafen belasteten das Unternehmen zwar. Dafür waren die Häfen von der Krise aber weit weniger betroffen, als erwartet. Im ersten Quartal 2010 beobachtet die HGK einen Aufwärtstrend.

Foto: HGK

*So wie die Schrottverladung im Deutzer Hafen war auch der Kölner Hafenumschlag positiv.*

### Entschiedener Sparkurs

„Die Wirtschaftskrise hat die Logistikbranche 2009 voll getroffen. In dieser sehr schwierigen Situation haben wir uns gut behauptet. Dafür waren vor allem das konstante Geschäft der Häfen sowie der rechtzeitig eingeleitete Sparkurs entscheidend." Mit diesen Worten fasst Vorstandssprecher Dr. Rolf Bender das Geschäftsjahr 2009 zusammen, welches die HGK mit einem insgesamt ausgeglichenen Ergebnis abschließt. Alles in allem überstand das Unternehmen das Krisenjahr 2009 deutlich besser als die meisten Wettbewerber. So musste das Unternehmen zwar Einbußen gegenüber dem Vorjahr hinnehmen. Mit einem Jahres-Umsatz-Erlös von mehr als 105 Millionen Euro (2008: 122 Mio. Euro) blieb die HGK aber auch 2009 der zweitgrößte Binnenhafen und eines der größten deutschen Unternehmen im Schienengüterverkehr.

Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter blieb mit 636 fast gleich, ebenso die Zahl der Auszubildenden von 33.

Die Analyse der Umsatzzahlen ergibt – ebenso wie der Blick auf die Umschlagzahlen – ein uneinheitliches Bild. „Der Hafenumschlag hat erneut ein deutlich positives Ergebnis erzielt und nur um wenige Prozent gegenüber dem Vorjahr nachgelassen. Der Schienengüterverkehr musste dagegen massive Rückgänge hinnehmen", erklärte ein Unternehmenssprecher.

Vor allem der mit hohen Fixkosten verbundene Regionalverkehr in Kooperation mit der DB sei zum Teil regelrecht eingebrochen und habe in einigen Monaten teilweise 40 Prozent gegenüber den jeweiligen Vorjahreswerten verloren. „Die Güterverkehrssparte der HGK hat in dieser sehr schwierigen gesamtwirtschaftlichen Situation gut gewirtschaftet und einen großen Teil der Umsatzrückgänge durch Kosteneinsparungen ausgeglichen. Dadurch ist es gelungen, die Folgen der Krise zumindest abzumildern", so der Sprecher.

### Verhaltener Optimismus

Vorstandssprecher Dr. Rolf Bender blickt nach einem Jahr mit Umsatzrückgängen jetzt wieder verhalten optimistisch in die Zukunft: „Wir sind noch nicht aus der Krise, aber das Schlimmste liegt wohl hinter uns."

Zeichen für einen Aufschwung sieht die HGK vor allem im Hafengeschäft. So lag der Containerumschlag in den vergangenen Monaten zwischen zehn (Januar 2010) und 25 (Dezember 2009) Prozent über den Werten des jeweiligen Vorjahresmonats.

Der Schienengüterverkehr lag im ersten Quartal 2010 insgesamt wieder im Plan. Dazu tragen auch die im dritten Quartal 2009 nochmals verstärkten Sparbemühungen des Unternehmens bei. So befindet sich seit Dezember 2009 rund ein Drittel der Beschäftigten in Kurzarbeit. Die wöchentliche Arbeitszeit ist für sie um etwa zehn Prozent gekürzt.

# BDB bestätigt Präsidenten

## Dr. Gunter Jaegers wird aber nicht volle Amtszeit bleiben

Dr. Gunther Jaegers, Geschäftsführer der in Duisburg ansässigen Reederei Jaegers GmbH, bleibt Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB). Ihn bestätigte der Vereinsvorstand in seiner konstituierender Sitzung in Duisburg einstimmig im Amt.

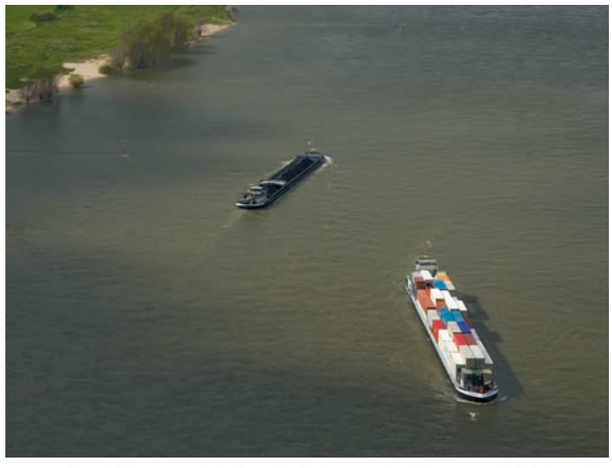


Foto: Schrift-Steller

*Der BDB setzt sich für die Belange der Binnenschifffahrt ein.*

### Amtszeit bis Ende 2011

Bereits vor der Wahl hatte Dr. Jaegers erklärt, nicht für die gesamte Legislaturperiode von drei Jahren zur Verfügung zu stehen. Er wird das Amt bis Ende des Jahres 2011 ausüben.

Für die verbleibende Zeit erklärte Georg Hötte, Geschäftsführer der Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG (Duisburg), sich bereit, dann für das Amt des BDB-Präsidenten zu kandidieren. Als Vizepräsidenten wurden zudem Robert Baack, Karl-Heinz Bellmer, Georg Hötte und Hans Egon Schwarz im Amt bestätigt.

Klaus Fuß (MSG eG, Würzburg) und Dr. Dietmar Rehmann (Deutsche Binnenreederei AG, Berlin) wurden vom Vorstand neu in das Entscheidungsgremium des Verbands gewählt. Ausgeschieden ist hingegen Uwe Wedig (HTAG, Duisburg), der nicht wieder kandidierte.

### Präsidium entlastet

Am gleichen Tag hielt der BDB zuvor seine jährliche Mitgliederversammlung am Sitz der Binnenschifffahrtsverbände, das „Haus Rhein" in Duisburg-Ruhrort, ab. Im Rahmen der turnusgemäß anstehenden Wahlen des Vorstands wurde Dr. Roland Pütz (Imperial Reederei GmbH, Duisburg) neu in das Gremium aufgenommen. Im Übrigen wurde der Vorstand in seiner bestehenden Zusammensetzung von den Mitgliedern einstimmig im Amt bestätigt.

In seinem Rechenschaftsbericht ging Geschäftsführer Jens Schwanen auf die aktuellen verkehrs- und gewerbepolitischen Entwicklungen in den Jahren 2009 und 2010 ein und erläuterte die Ziele der neuen Bundesregierung sowie die Aktivitäten des Verbandes.

Nach Abhandlung der Regularien wurde der Geschäftsführung, dem Vorstand und dem Präsidium die Entlastung für das Haushaltsjahr 2009 erteilt.

# Neuer Anleger für Deichsanierung

## Auf 5,7 Kilometern wird im Süden Krefelds der Hochwasserschutz deutlich ausgebaut

Anfang des Monats begannen die Bauarbeiten zur Sanierung des 5,7 Kilometer langen Rheindeichabschnitts zwischen Meerbusch-Langst-Kierst und der Stadtgrenze zu Krefeld. Eckhard Uhlenberg, NRW-Minister für Umwelt- und Naturschutz, setzte gemeinsam mit dem Meerbuscher Deichgräf Friedrich von der Leyen und Bürgermeister Dieter Spindler den symbolischen ersten Spatenstich.

Der Minister nannte die Deichsanierung einen „wichtigen Schritt für die Menschen und die Wirtschaft in der Region". Obwohl es seit 1995 kein extremes Hochwasser im Rheinland mehr gegeben habe, müsse das Problembewusstsein in der Bevölkerung für die Gefahren, die ein Strom wie der Rhein berge, wachgehalten werden. Die extremen Witterungsereignisse der jüngsten Vergangenheit hätten gezeigt, mit welcher Macht die Natur die Menschen heimsuchen könne.

Bürgermeister Dieter Spindler erinnerte an die Hochwassermarken in den Rheingemeinden aus den Anfängen des vergangenen Jahrhunderts. „Sie sollten uns Mahnung sein", betonte er. „Wir lieben den Rhein, aber wir haben auch Respekt vor ihm." Neben modernstem Hochwasserschutz bringe der neue Deich der Stadt auch einen positiven Nebeneffekt: Die Radwegeverbindung von Mönchenwerth an der Stadtgrenze zu Düsseldorf im Süden bis hin nach Krefeld-Uerdingen im Norden werde perfekt. Spindler bedankte sich vor allem bei Deichgräf von der Leyen, der in ehrenamtlicher Arbeit dafür gesorgt habe, dass das Mammutprojekt nun bestmöglich weiterlaufen könne. Wegen der Hochwasserschutzbestimmungen darf an der Baustelle nur in den hochwasserfreien Monaten April bis Oktober am Deichkörper gearbeitet werden. Deshalb wird das Großprojekt rund zwei Jahre in Anspruch nehmen und im Oktober 2011 fertig sein. Der neue Deich wird durchschnittlich 4,50 Meter hoch und auf seiner Krone fünf Meter breit sein. Mit 30 bis 50 Metern verbreitert sich der Deichfuß deutlich. Um den massigen Deichkörper aufschütten zu können, müssen rund 440.000 Kubikmeter Erdreich angeliefert werden. Dies geschieht großenteils über einen eigens gebauten Schiffsanleger am Nierster Rheinufer. Würde man alle dafür nötigen Transportkähne auf dem Rhein aneinanderreihen, reichte die Schlange rund 44 Stromkilometer weit. 850.000 Kubikmeter Bodenmaterial müssten insgesamt bewegt werden. 8,5 Millionen Schubkarren wären nötig, um die Masse zu transportieren. Gebaut, versicherte der Technische Geschäftsführer des Deichverbands, Matthias Unzeitig, werde der Deich nach modernsten technischen Standards – und diese hätten sich immens weiterentwickelt. „Würden wir den alten Damm so verdichten, wie das Erdreich im neuen, blieben nur etwa 80 Prozent Volumen übrig."

*Der Deich wird aufwendig auf einen modernen Stand gebracht.*

Rund 20 Millionen Euro kostet die Sanierung. 80 Prozent davon trägt das Land, den Rest tragen die Mitglieder des Deichverbands.

# Kleiner Meister im Luftanhalten

## Karausche: Der Fisch des Jahres kommt auch mit sehr ungemütlichen Bedingungen klar

Der Verband Deutscher Sportfischer (VDSF), das Österreichische Kuratorium für Fischerei und Gewässerschutz (ÖKF), das Bundesamt für Naturschutz (BfN) und der Verband Deutscher Sporttaucher (VDST) wählten die Karausche zum Fisch des Jahres 2010. Mit ihrer Wahl möchten sie einen wenig bekannten, aber dennoch interessanten Fisch der Öffentlichkeit vorstellen. Zudem soll darauf hingewiesen werden, dass die Karausche durch Gefährdung und Verlust ihrer Lebensräume in unseren Gewässern immer seltener wird.

Die Karausche ist eine äußerst genügsame und robuste Fischart. Bevorzugt lebt sie in kleinen, pflanzenreichen und stehenden Gewässern, kann aber auch in Flüssen mit geringer Strömungsgeschwindigkeit und im Brackwasser vorkommen.

Aufgrund ihrer hohen Anpassungsfähigkeit findet man sie selbst in kleinsten, sauerstoffarmen und verschlammten Dorftümpeln. Wenn das Gewässer austrocknet, kann sich die Karausche im Schlamm vergraben und einige Tage überleben. Sie kommt bis zu fünf Tage ohne Sauerstoff aus und gilt deshalb im Tierreich als „Meister im Luftanhalten".

*Foto: Wikimedia Commons/Viridiflavus*

*Die Karausche ist der Fisch des Jahres 2010.*

Über den Winter verfällt die Karausche, eingegraben im Schlamm, in eine Art Winterstarre und kann sogar vom Eis eingeschlossen überleben. Ihr Stoffwechsel arbeitet während dieser Zeit deutlich eingeschränkt. Sobald die Temperaturen steigen, erwacht die Karausche wieder zum Leben.

Die Karausche gehört zur Familie der Karpfenfische (Cyprinidae). Sie hat einen gedrungenen, hochrückigen Körper und ein kleines, endständiges Maul. Die Färbung ist grau über grünlich bis zu messinggelb. Man könnte sie leicht mit einem jungen Karpfen verwechseln. Sie trägt aber im Gegensatz zu diesem keine Barteln. Ähnlich sieht sie auch dem ebenfalls zu den Karpfenfischen gehörenden Giebel. Die mittleren Größen liegen bei 20 bis 35 Zentimeter, wobei auch eine Länge von 50 Zentimetern und ein Gewicht von mehr als drei Kilogramm möglich sind.

Karauschen ernähren sich von Kleintieren aller Art, wie zum Beispiel Zuckmückenlarven, Wasserflöhen, Würmern und Schlammschnecken sowie pflanzlichen Stoffen.

Die Geschlechtsreife tritt meist im dritten bis vierten Lebensjahr und bei einer Länge von 10 bis 15 Zentimetern ein. Die Karausche ist ein Sommerlaicher. Von Mai bis Juli heften die Weibchen 150.000 bis 300.000 klebrige, kleine Eier portionsweise an Wasserpflanzen.

# Rheinland: Leistungsstarke Region mit Ambitionen

## Unternehmen loben die hervorragenden Verkehrsanbindungen – Beschäftigte sind überproportional hoch qualifiziert

„Das Rheinland kann mit den leistungsstärksten Metropolregionen Deutschlands mithalten", erklärte Dr. Dieter Porschen, Hauptgeschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein, der im Namen der Rheinlandinitiative der Industrie- und Handelskammern (IHK) Aachen, Bonn, Düsseldorf, Köln und Mittlerer Niederrhein deren erste Standortanalyse in Düsseldorf vorstellte. In ihr wird das Rheinland an Hand ausgewählter Indikatoren mit den Metropolregionen Hamburg, Frankfurt, München, Rhein-Neckar, dem Ruhrgebiet sowie Stuttgart verglichen.

*Entlang des Rheins kann man gut leben und arbeiten.*

Für Deutschland legte die Ministerkonferenz für Raumordnung 1995 insgesamt elf Metropolregionen fest, wobei das Rheinland gemeinsam mit dem Ruhrgebiet zur Metropolregion Rhein-Ruhr zusammengefasst wurde. Diese Verknüpfung zweier sehr unterschiedlich zusammengesetzter Gebiete mit verschieden starker Wirtschaftskraft habe allerdings mehr den Charakter eines „Kunstgebildes". Deshalb plädieren die fünf Kammern dafür, das Rheinland ebenso wie das Ruhrgebiet als eigenständige Metropolregion zu positionieren.

Mit 6,7 Millionen Bürgern sei das Rheinland die größte Metropolregion und weise hinter dem Ruhrgebiet die höchste Einwohnerdichte auf. Das Bruttoinlandsprodukt in Höhe von 213 Milliarden Euro bedeute ebenfalls einen klaren Spitzenwert, auch wenn die Zuwachsraten geringer als in den anderen Metropolregionen ausfielen. Den Spitzenwert belege es hingegen wieder mit seinen 2,25 Millionen Beschäftigten, die zudem überproportional hoch qualifiziert seien. Immerhin 12,6 Prozent verfügen über einen Fachhochschul- beziehungsweise Hochschulabschluss: ein Wert, den nur Frankfurt und München knapp übertreffen. Nicht zuletzt daraus resultiere auch das hohe verfügbare Einkommen der Region in Höhe von 135,5 Milliarden Euro. Innerhalb der vergangenen zehn Jahre sei es um beachtliche 20 Prozent gewachsen, allerdings erreichte der Spitzenreiter Hamburg ein Plus von knapp 23 Prozent. „Die etwas geringere Wachstumsdynamik im Rheinland ist auf die insgesamt schwierigeren Rahmenbedingungen in NRW zurückzuführen. Das hat nicht zuletzt etwas mit den strukturellen Anpassungen aufgrund der altindustriellen Vergangenheit zu tun", erklärt Porschen. „Doch den Standort Rheinland weiter zu stärken und so zusätzliche Wachstumsdynamik zu entfachen, ist ja gerade die entscheidende Zielsetzung der Rheinland-IHK."

### Nähe zu den Lieferanten

Auch die Unternehmen seien zur Einschätzung ihres Standortes befragt worden und hätten dem Rheinland eine glatte Zwei gegeben. Als entscheidende Standortstärke sehen sie dabei die zentrale Lage in Verbindung mit der exzellenten Verkehrsanbindung – egal ob per Straße, in der Luft, auf der Schiene oder zu Wasser. Dies bedeute zugleich eine vorteilhafte Nähe zu Lieferanten und Kunden.

# Immer größere aber weniger Schiffe

## Seehäfen sehen nach einem herausfordernden Jahr erste Zeichen für den Aufschwung

Im vergangenen Jahr transportierten insgesamt 7485 Seeschiffe mit 177 Millionen BRZ (Bruttoraumzahl) 63,1 Millionen Tonnen Güter von und zu den Bremischen Häfen. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies einen Rückgang von 11,4 Millionen Tonnen oder 15,3 Prozent. Gemessen am Raumgehalt ist der Trend zu Seeschiffen mit großen Ladekapazitäten entgegen der Entwicklung des Containerumschlags ungebrochen. So erhöhte sich die durchschnittliche Bruttoraumzahl pro Schiff von im Jahr 2008 rund 21 auf fast 24 Tausend BRZ im Jahr 2009. In der Unterteilung nach Umschlagsplätzen mussten die Hafenplätze in Bremen-Stadt im vergangenen Jahr erhebliche Einbußen in Kauf nehmen. Dort verringerte sich das Güteraufkommen um 3,3 Millionen auf nunmehr 11,3 Millionen Tonnen: gegenüber 2008 ein Minus von 22,7 Prozent. An den Terminals in Bremerhaven stellte sich der Rückgang spürbar weniger ausgeprägt dar. Dort wurden 2009 insgesamt 51,8 Millionen Tonnen Güter bewegt: eine Einbuße von 8,1 Millionen Tonnen oder 13,5 Prozent.

*Auch im Hamburger Hafen werden an den Verladekais die Seeschiffe immer größer.*

Foto: HHLA

Auch am Standort weiter östlich ist die Talsohle im Hafenumschlag durchschritten. Nach einem schwierigen Jahr rechnet der Hamburger Hafen 2010 mit einem moderaten Wachstum. Mit einem Seegüterumschlag von 110 Millionen Tonnen bleibt Deutschlands größter Universalhafen im von der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise geprägten Jahr 2009 rund 30 Millionen Tonnen (- 21,4 Prozent) unter dem vergleichbaren Vorjahresergebnis. Für das laufende Jahr ist Besserung in Sicht und die Hafenwirtschaft geht von einem moderaten Wachstum aus.

### Positive Signale

Claudia Roller, Vorstand von Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) erklärte dazu in einer Pressekonferenz: „Mit einem Gesamtumschlag von 110,4 Millionen Tonnen verzeichnen wir in einem für die gesamte Hafenwirtschaft und Schifffahrt schwierigen Jahr einen in unserer bisherigen Hafenentwicklung außergewöhnlich hohen Rückgang. Seit dem dritten Quartal 2009 empfangen wir aber bereits erste Signale für eine Stabilisierung und sehen Anzeichen für eine leichte Aufwärtsentwicklung."

# Shuttlezug nach Malmö

## Eisenbahn des Hafens Krefeld fährt quer durch ganz Europa

Im Eisenbahngüterverkehr transportierte das hafeneigene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG im vergangenen Jahr rund 547.000 Tonnen. Der Rückgang von „nur" 4,6 Prozent zum Vorjahr fiel deutlich geringer aus, als es die Marktlage erwarten ließ, freut sich Hafen-Geschäftsführerin Elisabeth Lehnen. „Der Großteil des Verlusts resultiert aus der vorläufigen Einstellung des Rhein-Spree-Expresses."

Im Wechselverkehr mit DB Schenker Rail verzeichnete das Unternehmen einen Zuwachs von 33.865 Tonnen, das sind 13,6 Prozent.

Im Eigenverkehr nach Gladbeck ergab sich hingegen eine Verringerung von 58,4 Prozent und im Binnenverkehr eine Minderung des Verkehrsaufkommens von 19,4 Prozent. Bereits 2008 kam zudem ein Neuverkehr mit Hüttensand zustande gekommen. Weitere beförderte Güter sind Propan / Butan, Salpetersäure, Dünger, Eisen / Stahl und Schrott. Des Weiteren auch Mais, Ammoniak und ein Neuverkehr mit Sonnenblumenkernen. Bei zwei Verkehren hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Frachtführerschaft: zum einen bei Ammoniaktransporten von Gladbeck West nach Krefeld Ost Hafen, zum anderen bei Gasen von Krefeld Ost Hafen nach Moers.

*Zugkräftig: die Loks der Hafen Krefeld GmbH.*

Lehnen zeigt sich zuversichtlich: „Die prognostizierte wirtschaftliche Erholung vorausgesetzt, wird sich die sichtbar positive Entwicklung im Schienenverkehr verstetigen." Auch Abteilungsleiter Ilie Grigorean rechnet für 2010 mit mindestens konstanten Zahlen.

Um die derzeitige Position zunächst zu halten und dann weiter auszubauen, setzt der Abteilungsleiter auf eine fundierte polyvalente Ausbildung der Mitarbeiter als Triebfahrzeugführer sowie als Wagenmeister. „Dadurch erreichen wir eine noch höhere Flexibilität auch aus der Möglichkeit, dass wir keinen zusätzlichen Wagenmeister schicken müssen. Das macht uns deutlich effektiver und produktiver, was die Gestaltung des Arbeitsprozesses angeht."

Eine gute Ausbildung und geringe Kosten, also hohe Produktivität seien genau die Trümpfe, betont Grigorean, um wettbewerbsfähig zu sein. So soll gemeinsam mit den Partnern DB Intermodal und Greencargo ein Containerzug übernommen werden, der schon bald fünf Mal pro Woche von Malmö in Schweden kommend das KCT-Terminal ansteuern beziehungsweise verlassen soll.

Grigorean: „Dabei wurde örtlich mit DB Netz noch ein besonderes Betriebsverfahren definiert, um den Zug zum Gelände zu fahren. Die gemeinsamen Bemühungen von uns und DB Netz haben dabei letztendlich Früchte getragen und sich positiv niedergeschlagen in betriebliche Abwicklung."

Auch wenn die neue Aufgabe zukünftig bedeutet, dass die Mitarbeiter auch samstags und sonntags Dienst tun müssen, so seien die Mitarbeiter der Abteilung froh, ein solches Shuttle auf die Beine stellen zu können. Es demonstriere nicht nur, dass man bereit sei, beinahe jeden Auftrag anzunehmen. Grigorean ist sich zudem sicher, dass die neue Verbindung den Standort aufwertet und auch weitere Kunden anzieht.

# Beratung der Kunden ist ein „Muss"

## Eisenbahner setzen auf flexibles und mobiles Dienstleistungsangebot für alle Fälle

Die „Hafenbahn", wie sie viele Krefelder noch nennen, ist mit derzeit vier Lokomotiven, 14 Waggons und rund 20 Mitarbeitern rund um den erfahrenen Abteilungsleiter Ilie Grigorean zwar vergleichsweise klein. Allerdings sind die Mitarbeiter für alle anstehenden Aufgaben bestens gerüstet und bieten exakt das umfassende Angebotsspektrum einer kompetenten Hafenbahn, das Kunden und Hafenbetriebe benötigen. „Wir sind zudem sehr flexibel und mobil", erklärt der Abteilungsleiter mit Überzeugung.

*Die regelmäßige Versorgung zweier Anschlüsse mit Kesselwagen gehört zu den Aufgaben des EVU.*

### Regelmäßige Verkehre

Das tägliche Einsatzgebiet des hafeneigenen Eisenbahnverkehrsunternehmens der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG liegt nicht nur im und um den Hafen: Die Mitarbeiter haben die Genehmigung, deutschlandweit Verkehre durchzuführen. Was ihnen auch ganz in der Nähe zu Gute kommt: Der Nachfolger der „Städtischen Eisenbahn Krefeld" nahm in ihr Portfolio die KRIBA – Krefelder Industriebahn – auf. Die ursprünglich zur Erschließung eines Industriegebiets erbaute Bahn verfügt heute nur noch über einen aktiven Gleisanschluss mit zwei verschiedenen Empfängern, die aber regelmäßig Kesselwagen benötigen. Und um dieses Areal erreichen zu können, müssen die Züge über die Infrastruktur der DB Netz fahren. Dies wird in Kooperation mit DB Schenker Rail durchgeführt.

Daneben dürfen die Mitarbeiter Güterwagen in Gleisanschlüssen, Ladestellen und Terminals abholen beziehungsweise zustellen, sie sammeln und verteilen sowie Züge auch bilden und auflösen. Weiter gehören zu den Verkehrsleistungen auch Rangierleistungen in Bahnhöfen, Terminals oder Häfen, regionale Eisenbahntransporte sowie das Abschleppen von Zügen, das Ausrangieren von Güterwagen sowie das Abstellen von Schienenfahrzeugen. Zu den angebotenen technischen Dienstleistungen zählt das Aufgleisen von Schienenfahrzeugen sowie die Reparatur in der Werkstatt. „Unsere dreiköpfige Truppe von der Werkstatt ist sehr gut ausgestattet und verfügt unter anderem über einen Werkstattdienstwagen, mit dem wir auch an den Produktionsstandorten imstande sind, technische Störungen sofort zu beheben", erklärt der Abteilungsleiter. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen ist aber auch in der Lage, Reparaturleistungen zu vermitteln.

### Technische Untersuchung

Natürlich gehört für Grigorean die technische beziehungsweise eisenbahnspezifische Beratung der Kunden vorab zum absoluten „Muss". Etwa, wenn Interesse an wagentechnischen Untersuchungen (WU und WSU) besteht. Aber auch die Koordination beziehungsweise Kommunikation bei einem Notdienst vor Ort gehört zum Repertoire der Abteilung.

# Stadtwerke planen neues Erdgaskraftwerk

## Düsseldorfer Versorgungsunternehmen investiert massiv in erneuerbare Energien – derzeit intensive Prüfungen

Ein modernes Erdgaskraftwerk, das nach dem umweltschonenden Verfahren der Kraft-Wärme-Kopplung gleichzeitig Strom und Wärme erzeugt, steht im Mittelpunkt der Planungen der Stadtwerke Düsseldorf für die zukünftige Energieversorgung am Standort Lausward im Hafen.

Ergänzt wird das Konzept durch mittelfristige Investitionen in erneuerbare Energien im dreistelligen Millionenbereich: „Wir werden in den nächsten Wochen eine Tochtergesellschaft gründen, die unser Engagement im Bereich der Wind- und Sonnenenergie bündeln wird. Zudem beabsichtigen wir, unser umfangreiches Know-how in der Nutzung von Biomasse und Biogas durch die Errichtung von Anlagen bei Kunden offensiv im Markt zu nutzen", betonte Rainer Pennekamp, Vorstand der Stadtwerke Düsseldorf. Einzelheiten zur Tochtergesellschaft und zu konkreten Projekten sollen noch im ersten Halbjahr 2010 der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

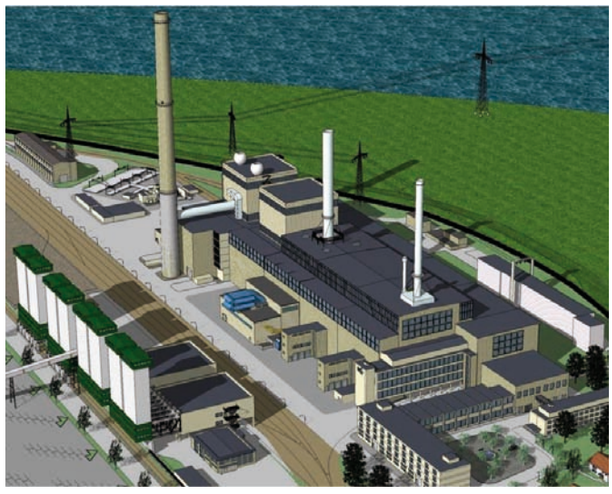


Foto: Stadtwerke Düsseldorf

Für das geplante Erdgaskraftwerk wird zurzeit intensiv an der technischen Realisierung und an der Prüfung der wirtschaftlichen Aspekte des Projekts gearbeitet. Die Stadtwerke Düsseldorf rechnen damit, im ersten Halbjahr 2011 die Investitionsentscheidung für den Bau der Anlage zu treffen. Nicht weiterverfolgt werden sollen hingegen laut Pennekamp die Planungen für die Errichtung eines Steinkohlekraftwerks am Standort Lausward: „Wir werden den Genehmigungsantrag bei der Bezirksregierung zurückziehen."

### 520 Megawatt Spitzenleistung

Bis zum Jahr 2000 verfügten die Stadtwerke Düsseldorf auf der Lausward über eine Kraftwerksleistung von 930 Megawatt (MW). Nach Stilllegung von drei Blöcken liegt die Spitzenleistung aktuell noch bei 520 Megawatt.

Mittelfristig wird der erdgasbetriebene Block E, mit 420 Megawatt die größte Erzeugungseinheit in Düsseldorf, das Ende seiner Lebensdauer erreichen. Ohne einen entsprechenden Ersatz reduziert sich die Kraftwerksleistung der Stadtwerke Düsseldorf dann auf nur noch 100 Megawatt. Die Fernwärmeversorgung aus umweltschonender Kraft-Wärme-Kopplung wäre zu einem erheblichen Anteil nicht mehr möglich und müsste über Heizkessel sichergestellt werden, was neben einer schlechteren Umweltbilanz negative Auswirkungen auf die Endkundenpreise haben könnte. Der Erhalt einer angemessenen Kraftwerksleistung und die damit verbundene Wertschöpfung für das Unternehmen tragen nicht zuletzt auch zu der Sicherung des Standorts sowie der rund 2.500 Arbeitsplätze bei den Stadtwerken bei.

# Solides Ergebnis, gute Perspektiven

## Stadtwerke Düsseldorf konnten sich trotz herausfordernder Bedingungen gut behaupten

„Das Geschäftsjahr 2009 war herausfordernd, aber wir haben uns in der Wirtschaftskrise gut behauptet. Mit dem erzielten Ergebnis sind wir sehr zufrieden", resümiert Rainer Pennekamp, Vorstandsmitglied der Stadtwerke Düsseldorf AG.

Der Jahresüberschuss erreichte mit 63 Millionen Euro annähernd das Vorjahresniveau und damit den Planwert. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit stieg im gleichen Zeitraum um 1,2 Millionen auf 91,5 Millionen Euro.

Über alle Sparten hinweg sanken allerdings die Absatzzahlen, was der Wirtschaftskrise und ihren Folgen, beispielsweise Kurzarbeit bei einigen Großkunden, geschuldet ist. „Die witterungsbedingten Absatzerhöhungen zum Jahresende bei Gas und Fernwärme sowie ein stabiler Wasserverkauf führten zu einem insgesamt noch zufriedenstellenden Absatz", so Pennekamp weiter. „Wir haben frühzeitig und sehr konsequent auf die Auswirkungen der Wirtschaftskrise reagiert. Mit dem Programm ‚Fit für die Zukunft' haben wir bereits mit Beginn des zweiten Halbjahres 2009 daran gearbeitet, unsere Kosten nachhaltig zu reduzieren und zusätzliche Erlöspotenziale zu erschließen. Insbesondere dadurch ist es uns gelungen, dieses Ergebnis zu erreichen."

Foto: Stadtwerke Düsseldorf

*Die Düsseldorfer Stadtwerke sind mit dem Ergebnis des letzten Jahres zufrieden.*

Für die nächsten Jahre geht Pennekamp von einer weiterhin angespannten Marktlage aus: „Die schwache Konjunktur wird die Ergebnislage in unserem Kernsegment Energie belasten. Wir sehen uns für diese Herausforderungen gut vorbereitet, werden allerdings weiter mit Nachdruck daran arbeiten müssen, unsere Marktposition und unsere Ertragskraft zu sichern und weiter auszubauen. Mit EnBW haben wir dabei einen starken Partner an unserer Seite", erklärte Pennekamp.

„Wirtschaftliche Erfolge wollen die Stadtwerke Düsseldorf in den kommenden Jahren auch durch ihren zertifiziert guten Service und die enge Zusammenarbeit mit den Partner-Stadtwerken Hilden und Monheim erreichen", so Pennekamp. „Die Partnerunternehmen und wir sind aufgrund der regionalen Nähe und der vergleichbaren Unternehmenskulturen gute strategische Partner. Viele Synergien haben wir schon umsetzen können."

Mehrfach wurden die Stadtwerke Düsseldorf für ihre hohe Dienstleistungsbereitschaft ausgezeichnet. Der TÜV Saarland vergab das Siegel „TÜV Service tested" für hervorragende Kundenbetreuung und Kundenzufriedenheit, das bis 2011 gültig ist. Auch das Vergleichsportal Check 24 testete den Service der 39 marktaktivsten Anbieter und nahm dabei die Vertragsbedingungen und den Service unter die Lupe.

# See- und Binnenhäfen rücken zusammen

## Experten in Verbänden einigen sich auf Strategiepapier – Weitere Gespräche mit Bundeswirtschaftsministerium

Die deutschen See- und Binnenhäfen wollen ihre logistische Zusammenarbeit systematisch ausbauen und verbessern. Dazu einigten sich beide Seiten auf ein Strategiepapier. Den Bericht erstellten der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) in einer Expertengruppe.

Ausgangspunkt bildete ein Beschluss der beteiligten Verbände und Unternehmen im Lenkungskreis Häfen/Schifffahrt des Deutschen Verkehrsforums.

Eine entscheidende Einsicht aus dem Nationalen Hafenkonzept der Bundesregierung von 2009 war, dass wir Effizienzpotenziale durch eine systematische Vernetzung im Hinterland der Seehäfen erschließen und die Binnenhäfen noch stärker in die nachlaufende Transportkette integrieren müssen", erklärt Detthold Aden, Vorsitzender des Vorstands der BLG Logistics Group, Präsident des ZDS und Präsidiumsmitglied des Deutschen Verkehrsforums. „Wir listen die Schwachstellen auf den Transportstrecken jetzt im Detail auf. Ein Teil der Schlussfolgerungen richtet sich an uns selbst. Bei den Rahmenbedingungen müssen Bund und Länder aber die richtigen Weichen stellen."

Foto: Cuxport

Die Arbeitsgruppe „Vernetzung" schlägt vor, den Informationsfluss in der Lieferkette zu verbessern, Engpässe der Infrastruktur bei den Binnenwasserstraßen und Schienenwegen gezielt zu beseitigen, Sicherheitsmaßnahmen effizienter zu gestalten und die Förderung für den Kombinierten Verkehr systematisch neu auszurichten.

Die Gütermenge im Kombinierten Verkehr könne – so der Bericht – deutlich gesteigert werden, wenn die Anforderungen der maritimen Containertransporte künftig stärker Beachtung finden.

Für Rainer Schäfer, Präsident des BÖB, ist die Schiene ein entscheidender Partner im stärker vernetzten System Wasserstraße mit See- und Binnenhäfen: „Um jetzt von der Idee zu einem tragfähigen Konzept zu gelangen, ist eine Beteiligung des Bundesverkehrsministeriums erwünscht. Auch die Deutsche Bahn sollte an diesem Punkt mit ‚ins Boot' geholt werden." Bei der technischen Weiterentwicklung der Binnenhäfen sieht der BÖB Forschungsbedarf.

# Betriebsrat bei Wahlen bestätigt

## Peter Deuß: „Es geht wieder aufwärts." – Neunköpfiges Gremium konstituierte sich

Nach Ablauf der der vierjährigen Legislaturperiode wurde vom 12. bis 14. April bei den Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH) der Betriebsrat neu gewählt. Wie schon bei den vorangegangenen Wahlen lag die Beteiligung bei über 80 Prozent.

Der neue Betriebsrat umfasst neben dem bisherigen und neuen 1.Vorsitzenden Peter Deuß als zweiten Vorsitzenden Karl-Heinz Cremerius und Schriftführerin Claudia Richter auch Arndt Schöneweiß, Ralf Kammermeyer, Ralf Mingers, Olaf Ternirsen, Celal Karakas und Thorsten Fratscher.

*Der frisch gewählte Betriebsrat der Neuss Düsseldorfer Häfen.*

Damit wurden die bisherigen Mitglieder des Betriebsrates ausnahmslos in ihren Ämtern bestätigt. Aufgrund der gegenüber den vergangenen BR-Wahlen gestiegenen Mitarbeiterzahlen bei den NDH besteht der „neue" Betriebsrat allerdings nun aus neun anstatt sieben Mitarbeitern. Das heißt, dass zu den wiedergewählten zwei neue Betriebsratsmitglieder hinzustießen. Allerdings sind sie nicht völlige „Neulinge": Ralf Mingers gehörte bereits dem „alten" Betriebsrat als Ersatzvertreter an.

Seit der Fusion der NDH im Jahre 2003 wurde der Betriebsrat in diesem Jahr zum dritten Male gewählt. Die Kollegen Peter Deuß, Karl-Heinz Cremerius, Claudia Richter, Arndt Schöneweiß und Olaf Ternirsen gehören dem Gremium sogar bereits seit der Unternehmensgründung an.

In der bisherigen Amtszeit des Betriebsrats konnten unter anderem insgesamt neun Betriebsvereinbarungen im Unternehmen abgeschlossen und umgesetzt werden. Weiterhin wurden zahlreiche Verbesserungen in Verhandlungen mit der Geschäftsführung in nahezu allen Betriebsteilen erzielt.

„Nach einem durch die Wirtschaftskrise 2009 geprägten Jahr geht es langsam wieder aufwärts", zeigt sich Deuß zuversichtlich. Er warnt jedoch auch: „Die Talsohle ist noch nicht durchschritten." Aktuell beschäftige den Betriebsrat die geplante Kooperation der NDH mit der HGK. „Hier gilt es, Chancen für das Unternehmen NDH zu wahren, aber auch gegebenenfalls Nachteile für die Mitarbeiter zu verhindern."


## Impressum

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

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

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

## Eröffnet

**Wer** in diesem Jahr garantiert keinen einzigen Sonnentag verpassen möchte, sollte sich ab sofort bei der kleinsten Lücke in den Neusser Hafen begeben. Denn vor der Eventhalle eröffnete pünktlich und wie versprochen zum 1. Mai der „Funky Beach". Auf die Besucher warten nicht nur 1500 Quadratmeter Sandfläche und coole Drinks, sondern auch die Gelegenheit, in angenehmer und ungewöhnlicher Atmosphäre ein paar entspannende Stunden zu genießen. Es lohnt sich.

## Gute Resonanz

**Unter dem Motto** „System Wasserstraße - Verkehrsträger mit Zukunft" diskutierten zwei Tage lang Interessenten aus Frankreich, Deutschland, der Schweiz, den Niederlanden und Italien auf dem bereits zweiten „Internationalen Hafenkongress" in Karlsruhe mit Vertretern der Schifffahrt und der Häfen.

## Sandwiches

Die Köln-Düsseldorfer Rheinschifffahrt serviert jetzt Sandwiches: Auf dem Ausflugsschiff MS Stolzenfels, das täglich zwischen Rüdesheim und Koblenz im Linienverkehr fährt, eröffnete ein Subway-Restaurant. Als weltweit erste Filiale auf einem Schiff bedeutet dies nicht nur für Fast-Food-Anbieter eine Premiere. Auch die Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG (KD), Marktführer in der Personenschifffahrt auf Rhein, Main und Mosel, geht als Franchise-Partner von Subway neue Wege in der gastronomischen Bewirtschaftung. Erstmals setzt die KD auf ein systemgastronomisches Markenkonzept.

# Schon Frühmenschen fuhren Boot

### Funde scheinen zu belegen, dass sich Urmenschen vor 130.000 Jahren auf See begaben

Eine Sammlung von Faustkeilen, die Forscher auf der Insel Kreta gefunden haben, bringen bisherige Vorstellung ins Wanken. Mindestens 130.000 Jahre dürften die Steinwerkzeuge afrikanischen Stils alt sein, berichten der US-Forscher Thomas F. Strasser und seine griechische Kollegin Eleni Panagopoulou. Stimmt die These, so wagten sich Urmenschen schon lange vor dem Homo sapiens in Booten auf das Meer, was man ihnen bisher nicht zugetraut hatte. Der bemerkenswerte Fund von über 2000 Steinobjekten – darunter Faustkeile aus Quarz, Beile und Schürfgeräte – gelang den Forschern nahe des 450-Seelen-Dörfchens Plakias an Kretas Südküste. Ihrer Form nach gehören die Objekte der Acheuléen-Kultur an, worunter man einen vor allem vom Homo erectus in Afrika und ganz Eurasien verwendeten Herstellungsstil versteht. Die Geräte könnten gar bis zu 700.000 Jahre alt sein, eine geologische Untersuchung der Bodenschicht ringsum deutet auf mindestens 130.000 Jahre. Kreta ist schon über fünf Millionen Jahre lang eine Insel, weshalb die Werkzeugherstellerer mit Booten über das Meer gekommen sein mussten. Die Geschichte des Mittelmeeres dürfte somit laut den Archäologen schon 100.000 Jahre früher begonnen haben, als man bisher angenommen hatte. Frühere Artefakt-Funde zeigten, dass Zypern, einige griechische Inseln und möglicherweise Sardinien vor 12.000 bis 10.000 Jahren von Menschen erreicht wurden. Die Funde könnten demnach ein Hinweis auf die ersten Bootsfahrten überhaupt sein – lange vor der Reise des modernen Homo sapiens über Indonesien nach Australien vor etwa 60.000 Jahren.

Foto: Wikimedia Commons/ Leckherchen

*Funde belegen: Kreta scheint schon bei Urmenschen ein beliebtes Reiseziel gewesen zu sein.*

# Der Einbaum begründete Tradition

### Aus einem ausgehöhlten Stamm entwickelten sich die verschiedenen Schiffstypen

Eine anschauliche Geschichte der Schifffahrt können Interessenten in der zweiten Etage des SchifffahrtMuseums im Schlossturm am Düsseldorfer Rheinufer beobachten. Denn während sich die ersten Reisenden mehr oder weniger freiwillig (etwa nach einem Hochwasser) an Bäume und große Äste klammerten, gehen alle Arten von Wasserfahrzeugen auf wenige Grundtypen zurück: Der dickwandige, starre aber auch stabile Einbaum stellt deshalb auch die Grundlage der Schiffsbautradition am Rhein dar.

Zunächst wurde dafür ein gefällter Baum auf eine brauchbare Länge gekürzt, dann die oben liegende Rundung bearbeitet, sodass eine waagerechte Fläche entstand. Diese gab dann die Höhe der Oberkante, der späteren Bordwand vor. Anschließend wurde der Stamm mit einem Werkzeug wie einem Steinkeil oder einem Beil, alternativ auch mit Feuer ausgehöhlt.

Der älteste Fund eines Einbaums in Pesse in den Niederlanden wird in die Zeit um 6300 vor Christus datiert. Diese Fahrzeuge hatten eine Länge zwischen drei und 15 Metern.

Um 3000 vor Christus leitete die Einführung des flachen Bodens die Weiterentwicklung zu den vielfältigen Bootstypen ein. Die Festlegung der Bodenhöhe im Baumstamm bedingte schmalere oder breitere Bootsformen, deren Seitenwände weit ausladend bis senkrecht angelegt waren und die Planken noch weiter erhöhen konnten.

Auch den weiteren Weg der Schifffahrt erzählt das Museum sehr anschaulich. Als einzig erhaltener Teil des ehemaligen Düsseldorfer Residenzschlosses ist der Schlossturm das bedeutendste Denkmal und traditionelles Wahrzeichen der Landeshauptstadt. Seit 1984 hat das SchifffahrtMuseum dort sein Domizil. Die Türen öffnen sich dienstags bis sonntags von 11 bis 18 Uhr. Weitere Infos unter im Internet unter www.freunde-schifffahrtmuseum.de und unter (02 11) 8 99 41 95.

*Die Geschichte des Wasserverkehrs zeigt das SchifffahrtMuseum.*