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

Jost Krüger hat im Neusser Hafen bei der Walter Rau AG ganz Großes vor Seite 11

Ticker: Der Karneval geht in die heiße Phase +++ Im Neusser Hafen genießen +++ Umweltfreundliche Energie +++ Logistikland NRW stärken +++ Parlamentarischer Abend in Düsseldorf +++ Projekt MAEKAS erfolgreich beendet +++

Häfen mit erfreulicher Bilanz 2010

Neuss Düsseldorfer Häfen und Rheinhafen Krefeld haben die Krise gemeistert

Eine positive Bilanz zieht Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen und des Rheinhafen Krefeld, für das abgelaufene Jahr für beide Standorte. „Das letzte Jahr ist wider Erwarten zu einem guten Jahr geworden. Die dunklen Wolken aus 2009 haben sich schneller verzogen, als das zu erwarten war", freut sich der Geschäftsführer. Nach einem holprigen Start in den ersten beiden Jahresmonaten habe sich das NDH-Ergebnis sehr nahe an das Ergebnis 2008 herangearbeitet. Vor zwei Jahren hatte der Standort sein bisher bestes Ergebnis vorlegen können und einen neuen Rekord aufgestellt. Allerdings warnt Schäfer vor verfrühter Euphorie: „Die Frage bleibt: Wie nachhaltig ist der Aufschwung, wenn Naturkatastrophen wie in Australien oder Brasilien die Rohstoffpreise in die Höhe schnellen lassen und die Finanzmärkte ganze Volkswirtschaften vor sich her treiben. Daran ist unschwer zu erkennen, wie fragil unsere Systeme auf solche Ereignisse reagieren."

NDH konnte 2010 in allen relevanten Bereichen zweistellige Zuwachsraten verzeichnen. Der Schiffsgüterumschlag legte im Vergleich zum Vorjahr um 15 Prozent zu, das Eisenbahnverkehrsunternehmen Neusser Eisenbahn konnte gleiche Steigerungen verzeichnen. „Um rund 25 Prozent haben die eigenen Kranleistungen zugelegt", zählt Schäfer weiter auf. „Besonders erfreulich zeigt sich die sehr starke Performance im Container- und Wechselbehälterumschlag, der in Summe ebenfalls um 25 Prozent gestiegen ist."

Geändert

Die Übertragung stiller Reserven gemäß Paragraf 6b des Einkommensteuergesetzes ist dem deutschen Binnenschifffahrtsgewerbe nun zeitlich unbefristet möglich. Der Bundesrat stimmte der von der Bundesregierung beschlossenen Initiative zur Stärkung des Binnenschifffahrtsgewerbes und zur leichteren Modernisierung der deutschen Flotte im Jahressteuergesetz 2010 zu. Die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Binnenschiffsflotte solle im europäischen Vergleich weiterhin gewährleistet sein.

Hochwasser füllt die Häfen

Erst waren es Schnee und Eis, die den Binnenschiffern und Hafenfirmen das Leben schwer machten, dann kam das Hochwasser. Entsprechend voll war es auch in den Häfen, wo die Schiffsführer und ihre Mannschaften die Zwangspause für einen schnellen Einkauf nutzten.

Spitzenreiter

Lange Jahre verteidigte der Hafen Singapur mit seinem Containerumschlag den Titel als größter Hafen der Welt. Im vergangenen Jahr wurden erstmals in Shanghai mehr Blechboxen umgeschlagen – für die Analysten eine Folge der gestiegenen chinesischen Wirtschaftskraft.

Früher Winter

Der frühe Wintereinbruch nervte auch mit teilweise erheblichen Minustemperaturen, die die deutschen Wasserstraßen mit einer Eisschicht überzogen. Einige Kanäle mussten für ein paar Tage gesperrt werden, oftmals half jedoch schon der Einsatz der Eisbrecher der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Entlang des Rheins ist ein Zufrieren aufgrund der Flussgeschwindigkeit nicht zu befürchten.

Jeck

Die Große Karnevalsgesellschaft 1890 in Düsseldorf lädt zwei Mal aufs Schiff. Am 5. März 2011 heißt es „Jeck om Deck", zwei Tage zuvor „Weiber om Deck". Mehr Infos und Tickets unter http://www.grosse1890.de

Gemeinsam stark

Mein BÖB-Vorstandskollege Roland Hörner wies beim ersten Parlamentarischen Abend der Parlamentsgruppe Binnenschifffahrt noch einmal ausdrücklich auf ein Thema hin, welches in allen Häfen eine sehr wichtige Rolle spielt: „Wohnen am Wasser ist im Trend, aber dieser Trend gefährdet die Weiterentwicklung der Häfen als multimodale Logistikstandorte für die globale Warenverteilung." Nicht nur er sondern alle Häfen, egal ob See- oder Binnenstandorte, hoffen, dass auch hier die Bundesregierung uns helfen kann, dies bei der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts zu berücksichtigen sowie Öffentlichkeit und Politik zu sensibilisieren. Denn die dramatisch steigenden Verkehrsmengen können in den nächsten Jahren nur über den Kombinierten Verkehr der regionalen Güterverkehrszentren im Hinterland abgewickelt werden.

Allerdings: Für die effiziente Abwicklung der anfallenden Verkehre ist es jedoch absolut notwendig, die Beziehung zwischen Seehäfen und Binnenhäfen in einer, von Landesgrenzen losgelösten Betrachtung der tatsächlichen internationalen Güterverkehrsketten noch mehr zu stärken und die Rolle der Binnenhäfen als Güterverkehrszentren im Hinterland weiter auszubauen. Im Klartext: Alle an der Transportkette Beteiligten müssen jetzt an einem Strang ziehen und das ewige Hin- und Hergezurre einstellen. Das gilt auch für lange und gerne gepflegte Rivalitäten. RAINER SCHÄFER

Volle Kraft voraus

Die vergangenen Monate haben uns gezeigt, dass der von den Neuss Düsseldorfer Häfen eingeschlagene Kurs eindeutig richtig war und ist: Die angeblich größte Wirtschaftskrise seit den 1930er Jahren haben wir im Gegensatz zu manch anderem Standort nicht nur überstanden, sondern gemeistert: Weder mussten wir unser wichtigstes Kapital abgreifen, nämlich die Mitarbeiter, und Stellen abbauen. Noch mussten wir unser ehrgeiziges Investitionsprogramm einstellen. Damit sind wir bestens gerüstet, die wieder anrollenden Verkehre nicht einfach nur zu bewältigen, sondern wertsteigernd und effizient Ketten zu gestalten.

Wir haben die Mitarbeiter, die intelligent, motiviert und voller Erfahrungen gerne ihre Arbeit machen. Und wir können ihnen dazu das nötige Gerät zur Verfügung stellen. Somit werden die Häfen auch in den kommenden Monaten zum einen ihre essenzielle Versorgungsfunktion für die Menschen und die Unternehmen in der Region mehr als nur erfüllen können. Mit dem Gewinn, den wir an unsere Mütter überweisen, helfen wir auch, die kommunalen Aufgaben zu erledigen.

Das alles freut uns und erfüllt uns mit, wie wir meinen, berechtigtem Stolz. Aber wir wissen auch, dass wir einen Großteil dieses Erfolgs der breiten Aufstellung der Häfen verdanken, den vergangene Generationen von Hafenleuten erfolgreich auf den Weg gebracht haben. ULRICH GROSS

25 Prozent mehr Umschlag

Krefelder Eisenbahn legte im vergangenen Jahr besonders stark zu

Auch in Krefeld entwickelte sich der Hafen 2010 erfreulicher, als zunächst erwartet.

Nicht nur in Neuss und Düsseldorf, auch in der Seidenstadt geben die Hafenaktivitäten Geschäftsführer Rainer Schäfer Grund zur Freude. „Neben dem guten Ergebnis der NDH freuen wir uns über die Entwicklung unseres Tochterunternehmens in Krefeld. Der Rheinhafen ist ebenfalls gut aus der Krise gekommen und weist für das Jahr 2010 im Schiffsgüterumschlag einen Zuwachs von 25 Prozent aus."

Eine besondere Rolle in der Entwicklung des Rheinhafens Krefeld spielt die Ver- und Entsorgungsfunktion des Eisenbahnverkehrsunternehmens mit einem Zuwachs von 47 Prozent im abgelaufenen Wirtschaftsjahr. Damit wurde das zweitbeste Ergebnis seit Bestehen des Eisenbahnverkehrsunternehmens mit über 800.000 Tonnen erreicht.

Positive Aussichten

Als Gründe für diesen außergewöhnlichen Sprung nennt der Geschäftsführer den Green-Cargo-Zug der KCT, die Ansiedlung des Thyssen-Krupp Stahl-Service-Center, die verstärkten Zufuhren von Getreide und Grundstoffen für die Lebensmittelherstellung über den Schienenweg, aber auch deutliche Zuwächse über alle Commodities.

Auch dem gerade angelaufenen Jahr 2011 sieht Schäfer positiv entgegen: „Die Wirtschaftsleistung der Bundesrepublik hat in 2010 mit 3,8 Prozent Zuwachs ein Rekordergebnis zu erwarten. Die prognostizierten Zuwachsraten für 2011 mit wiederum über zwei Prozent und die vollen Auftragsbücher der einheimischen Industrie werden sich auch in der Auftragslage der Logistikunternehmen und ihrer Dienstleister und damit auch bei den Häfen niederschlagen."

Schnee machte Krefeldern mehr Arbeit

Auch Krefeld blieb von Schnee und Eis nicht verschont. So berichtet André Dohr von der Spedition Bönders: „Grundsätzlich ist zu sagen, dass es für uns als Dienstleister, Logistiker und Transportunternehmen natürlich das Wichtigste ist, unsere Kunden auch bei widrigen Umständen optimal zu bedienen." Auch wenn es mehr Arbeit bedeutete: „Aufgrund zahlreicher Maßnahmen ist es uns gelungen, unsere Kunden dieses nicht spüren zu lassen", zieht Dohr eine zufriedene Bilanz. So galt es zunächst, die Lkw von Eis auf den Planen zu befreien, die Tankstelle freizuräumen und eventuell sogar Fahrzeuge aus dem Schnee zu ziehen. Anschließend wurden die Rampen geräumt, die Wege gestreut oder mit Schneeräumern von Schnee und Eis befreit. Teilweise disponierten die Experten auch um und lieferten statt mit 40-Tonnern mit kleineren, besser einsetzbaren 7,5-Tonnern. Mitarbeiter im Außendienst wurden mit Thermoanzügen ausgestattet.

Schon im Vorfeld hatte die Bönders GmbH die firmeneigenen Salzvorräte aufgestockt, Winterreifen aufgezogen und die Lkw bereits wintertauglich gemacht.

In den vergangenen Wochen hatten auch die Unternehmen in Neuss, Düsseldorf und Krefeld mit Schnee und Eis zu kämpfen. Doch die gute Vorbereitung zahlte sich aus, die Versorgung war zu keinem Moment gefährdet

Schneefall ließ die Hafenfirmen kalt

Verhältnismäßig gut kamen die Mitarbeiter der Plangemühle davon, wie Johann Krüll berichtet: „In der Plangemühle Neuss hatten wir keine große Schwierigkeiten, die durch die öffentlichen Straßen in Neuss einen Grund hatten." Zumal der Standort nicht nur per Lkw, sondern auch per Schiff versorgt wird. „So konnten wir Ware bis zum 23. Dezember beziehungsweise 30. Dezember einschließlich annehmen. Auch die Auslieferungen konnten entsprechend des Standorts am Anfang des Hafens und wetterentsprechend gut verladen werden, da die öffentlichen Straßen gut zu erreichen waren."

Schön anzusehen, für die Unternehmen bedeutete der Schnee aber deutlichen Mehraufwand.

Mögliche Probleme auf dem Firmengelände hatten die Mitarbeiter im wahrsten Sinne des Wortes aus dem Weg geräumt: Durch frühzeitiges Schneeschippen bildete sich so wenig Eis wie eben möglich. „Räumen, Sand und wenig Salz haben ihr Übriges dazu beigetragen", erklärt Krüll, für den der Verzicht auf Salz auch aus Umweltschutzgründen ein besonderes Anliegen ist. Aber auch die Abnehmer, so freut sich der Leiter Logistik, trugen ihren Teil dazu bei, Unannehmlichkeiten weitestgehend zu reduzieren: „Dankbar sind wir für die Kunden, die meistens frühzeitig bestellten und damit die Disposition erleichterten und die zudem Verständnis für die Verkehrs- und Wetter-Verhältnisse entwickelten."

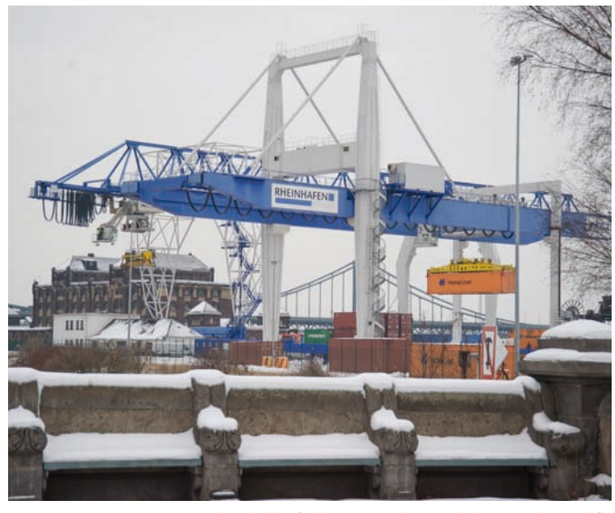
Mehr Probleme hatten die Mitarbeiter der Fortin Unternehmensgruppe, die in Neuss an den abgelegeneren Hafenkais beheimatet ist: Einige Bereiche waren so gut wie nicht von Schnee und Eis geräumt, beschwert sich Geschäftsführer Ernst Lamers in Richtung Stadt. Denn da die Straßen im Neusser Hafen der Stadt gehören, sind dort auch die kommunalen Mitarbeiter zuständig. Nicht nur, so argumentiert Lamers, dass so unnötige Gefahren entstünden. „Der Hafen ist ein Gebiet, das für die tägliche Versorgung der Menschen und der Unternehmen der Region erforderlich ist." Zumal Lamers aus der Landeshauptstadt eine ganz andere, entgegengesetzte Einstellung erlebte: „Im Gegensatz dazu war der Düsseldorfer Hafen hervorragend geräumt – das war einfach vorbildlich, dass alle Straßen befahrbar waren."

Beim Neuss Intermodal Terminal NIT hatten die Mitarbeiter angesichts der großen Fläche des Areals vorgesorgt und vom befreundeten Spediteur Spielmann einen Bagger ausgeborgt. „So konnten wir noch früh morgens beziehungsweise nach jedem Schneefall schnell und problemlos das Terminalgelände freiräumen", freut sich der neue Leiter Hand L. Lip.

Die Mitarbeiter – egal ob auf der Brücke oder auf dem Außengelände – dürfen an solchen Tagen öfters als sonst eine kleine Pause einlegen, um sich bei einer heißen Tasse Tee oder Kaffee wieder aufzuwärmen. Aber auch NIT hatte mit Schnee und Eis auf den Zufahrten zu kämpfen. „Wir haben dann unsere engen Kontakte zu unseren guten Freunden von den NDH genutzt und mit deren Unterstützung erreichen können, dass die Polizei die Straße sperrt und eine sichere Zufahrt für unsere Partner freigeräumt werden konnte. Wir sind sehr dankbar, dass NDH das sehr gut aufgenommen hat und die Situation schnellstens und hervorragend angegangen ist. Es ist für Unternehmen von unschätzbarem Vorteil, wenn man einen sehr guten Kontakt zu einem sehr kundenorientierten Hafen hat, der sich so hervorragend für die Firmen einsetzt."

Für die HummelEnergie Systeme GmbH von der Duisburger Straße 6 bestand die größte winterliche Herausforderung in der Betankung ihrer Blockheizkraftwerke, da ein Teil des verwendeten Kraftstoffs mit Lkw angeliefert wird. „Fahrer, die auf unserem Werksgelände von der Ideallinie abkamen, steckten mit ihrem Laster schnell fest. Da half auch das ständige Schneeräumen und Streuen nichts mehr," berichtet Hummel-Marketingleiter André Salewski. Doch er sah auch die positiven Seiten: „Es war schön anzusehen, wie dann alle Mitarbeiter mit anpackten, um einen festgefahrenen Brummi wieder flott zu machen."

Auf die Grundlastfähigkeit des gesamten Kraftwerks hatte das extreme Wetter keine Auswirkung. Alle 30 angeschlossenen Blockheizkraftwerke erzeugten unterbrechungsfrei Strom und die dabei entstandene Wärme versorgte problemlos das angeschlossene Nahwärmenetz.



Auch Krefeld präsentierte sich ganz in weiß.

„Die Probleme beim Winterdienst der Abfall- und Wertstofflogistik Neuss GmbH, AWL, resultierten aus dem Ausbleiben von zugesagten Streusalzlieferungen ihrer Lieferanten", erklärt der Neusser Beigeordnete Dr. Horst Ferfers. „Die Stadt Neuss und ihr Tochterunternehmen AWL haben während des massiven Wintereinbruchs eng zusammengearbeitet, um die witterungsbedingten Probleme auf den Straßen im Neusser Hafengebiet zu lösen. Nach den Feiertagen wurde am 27.12.2010 am Abend und in der Nacht mit Unterstützung eines von der AWL beauftragten Bauunternehmens mit schwerem Gerät die Zufahrt zum Hafen in Höhe Hansastraße von Eisplatten befreit. Am nächsten Tag erfolgte trotz Streuung der AWL eine kurzzeitige Sperrung des Hafens durch die Polizei. Mit Unterstützung der Neuss-Düsseldorfer-Häfen und schweren Räumern sowie massiver Salzbestreuung konnte innerhalb des Nachmittages der komplette Neusser Hafen wieder freigegeben werden."

Die Erfahrungen mit dem Winterdienst in den vergangenen Wochen haben die Geschäftsführung der AWL veranlasst zu überprüfen, inwiefern die Möglichekit besteht, größere physikalische Lagermengen an Salz vor Ort vorzuhalten. Gerade bei der Suche nach Lagermöglichkeiten stehe die AWL in engem Kontakt mit den Neuss-Düsseldorfer-Häfen. Unabhängig davon habe die AWL in den vergangenen Wochen erfolgreich ihre Bemühungen um die Anlieferung von Streusalzmengen weiter verstärkt und fühle sich derzeit für einen neuerlichen Wintereinbruch gut gerüstet.

Ein wichtiger Wirtschaftsfaktor der Städte

Chronik beleuchtet die Geschichte des Produktenmarktes Neuss – ein Börsenplatz für die gesamte Region

Die Mitglieder des Produktenmarktes haben in den 110 Jahren seines Bestehens auch ein Stück Wirtschaftsgeschichte geschrieben.

Neuss gehörte Ende des 19. Jahrhunderts zu den bedeutendsten Standorten der Mühlenindustrie im Deutschen Reich. „Da erscheint es mehr als selbstverständlich, dass sich an diesem schon von den Römern geschätzten Handelsplatz auch ein Produktenmarkt etablierte, der die Tradition des schon seit einigen Jahrzehnten bestehenden Fruchtmarktes aufnahm und in einer sich dynamisch entwickelnden Wirtschaft weiter führte", erklärt J.-Andreas Werhahn. Er leitet heute als Vorsitzender den Neusser Produktenmarkt e.V.. Der Verein hat in Zusammenarbeit mit der IHK von dem Journalist Manfred Meis eine Chronik verfassen lassen, die die 110 Jahre lange Geschichte des Zusammenschlusses beschreibt. Und dabei auch ein bedeutendes Kapitel der Wirtschaftsgeschichte der Region nachzeichnet.

Warum 1900 der Produktenmarkt gegründet wurde, lässt sich aufgrund fehlender Dokumente heute nicht mehr belegen. Doch scheint es wahrscheinlich, so die Chronik, dass die Neusser zwischen dem traditionellen Börsenplatz Köln sowie dem neugegründeten Produktenmarkt in Krefeld (1899) aktiv eine eigene unternehmerische Lösung setzten und ihr Geschäft erhalten wollten. Denn Neuss bildete das Zentrum der Mehl- und Ölproduktion in einem prosperierendem Deutschen Reich. Einen Fruchtmarkt, auf dem am Zolltor auch Korn gehandelt wurde, gab es bereits. In den 1860er Jahren galt er als einer der wichtigsten Getreidehandelsplätze Preußens. Ein Standort mit weitreichenden Verbindungen: So wurden Rübsamen vom Schwarzen Meer, Leinsaaten aus Russland sowie Erdnüsse aus Afrika und Ostindien gehandelt. Dabei setzten die Händler nicht nur auf die Anbindung über den Hafen: Neuss war auch ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt.

Gegenseitiges Vertrauen

Auch Börsen blicken auf eine lange Tradition zurück: An den ehemaligen Marktstandorten wurden früher Rohstoffe, landwirtschaftliche Erzeugnisse und Nahrungsmittel gehandelt. Die erste Börse entstand 1409 in Brügge, dort wurde auch der Name geprägt. Der Vorteil war, dass im Gegensatz zu einem Markt die Waren nicht mitgebracht werden mussten – die Mitglieder vertrauten einander.

Auch in Neuss stieß die Idee auf begeisterte Resonanz: Wie die Neuss-Grevenbroicher Zeitung am 1. Februar 1900 berichtete, kamen zur konstituierenden Sitzung am Vortag über 150 Interessenten zwischen Köln, Aachen und dem Ruhrgebiet.

Es wurde ein wöchentlicher Markt festgelegt, beginnend am Mittwoch, 7. Februar, zwischen 11 und 1 Uhr im Hotel Neckenig, für alle Getreidesorten und Futtermittel – mehr als 180 Besucher erschienen. Nach einem kurzen Bericht der Neusser Zeitung entwickelte sich „bereits ein sehr flottes Geschäft".

Eine Woche später beteiligten sich bereits 200 Unternehmen an dem Treffen. Die Preise des Börsentags wurden in der Presse veröffentlicht und galten so als Maßstab – und ließen sich mit den ebenfalls notierten Werten anderer Standorte wie Hamburg oder Köln vergleichen.

Die Landeshauptstadt feiert sich und ihre japanischen Gäste mit einem breit angelegten Programm das ganze Jahr hindurch.

Freundschaft wird gefeiert

Düsseldorf, wegen der zahlreichen japanischen Firmen und Mitbürger auch „Nippon am Rhein" genannt, veranstaltet alljährlich einen Japan-Tag mit spektakulärem Feuerwerk. 2011 allerdings blicken Deutschland und Japan auf das 150-jährige Bestehen fester freundschaftlicher Beziehungen zurück, und dieses Jubiläum wird mit einer breiten Programmpalette aus Politik, Kultur, Wirtschaft, Gesellschaft und Sport über das ganze Jahr gefeiert.

Den Programmschwerpunkt in Düsseldorf bildet eine Japan-Woche, die vom 21. bis 28. Mai stattfindet. Die Museen beteiligen sich im Laufe des Jahres unter anderem mit Ausstellungen zu Filmregisseur Akira Kurosawa (Filmmuseum), japanischer Keramik (Hetjens-Museum), der Künstlergruppe „The Group 1965" (Kunsthalle) oder der dramatischen Welt der japanischen Farbholzschnittmeister Kunisada und Kuniyoshi (museum kunst palast).

Ein weiteres Schwerpunktthema im Ausstellungsjahr 2011 der Museen der Landeshauptstadt werden übrigens Frauen.

„Jebuddelt, jebaggert, jebützt“

Düsseldorfer und Neusser Jecken starten am 3. März in die heiße Phase der Session

Unter dem Motto „Jebuddelt, jebaggert, jebützt“ starten die Jecken in die diesjährige Session des Düsseldorfer Karnevals. Dabei werden die Narren in der Landeshauptstadt von Simon I. (Simon Lindecke, 31) und Venetia Rebecca (Rebecca Frankenhauser, 34) regiert. Der Prinz Simon I. ist Mitglied des „Corps de Jeunesse“ der Prinzengarde Blau-Weiß. Der Investmentberater ist leidenschaftlicher Ruderer und zudem ein begeisterter Skiläufer, der auch musikalisches Talent besitzt. Seit 1989 spielt er aktiv Akkordeon, war Sänger im Knabenchor der Landehauptstadt Düsseldorf und der Clara-Schumann-Musikschule.

Rebecca Frankenhauser ist Fotografin, leidenschaftliche Tänzerin und wuchs mit dem Karneval auf. 1987/88 war sie Kinderprinzessin in Eller. Seit 20 Jahren tanzt sie bei der Katholischen Jugend (KaKaJu). Außerdem trainiert sie bei der KG Regenbogen das Einsatzkommando.

Düsseldorf gehört mit Köln und Mainz zu den drei Hochburgen des rheinischen Karnevals. Zwischen Hoppeditz' Erwachen am 11. November 2010 und Aschermittwoch am 9. März 2011 finden in Düsseldorf über 300 Karnevalssitzungen und Kostümbälle statt.

Den Auftakt des Straßenkarnevals in Düsseldorf bildet der Weiberfastnachtstag am 3. März, wenn die „Möhnen“ das Rathaus stürmen und den Männern die Schlipse abschneiden.

Fotos: Neuss Marketing / Michael Ritters

Tausende erwartet

Vergnügen besonderer Art erwartet Besucher im Henkel-Saal auf der Ratinger Straße am Samstag, 5. März, ab 16 Uhr: der Tuntenlauf. Männer in Frauenkleidung versuchen, auf hochhackigen Schuhen ein gutes Bild abzugeben und dabei einen Parcours schnell und geschickt zu bewältigen. Anmeldungen zur Teilnahme sind noch bis kurz vor Beginn möglich. Der Erlös geht an die Düsseldorfer Aids-Hilfe.

Vor dem eigentlichen Höhepunkt des Karnevals in der Landeshauptstadt mit dem Rosenmontag am 7. März werden wieder mehrere Hunderttausend Menschen am Sonntag, 6. März, auf der Königsallee flanieren. Auf dem Prachtboulevard treffen sich ab 11:11 Uhr Düsseldorfer und Gäste aus der Region traditionell zum närrischen Treiben. Für Musik und Verpflegung ist bestens gesorgt. Ende offen ...

Zum Rosenmontagszug erwartet – vor allem wenn das Wetter mitspielt – die Landeshauptstadt über eine Million Gäste. Der „Zoch“ setzt sich gegen 13:35 Uhr in Bewegung. Da in Neuss gerne gefeiert wird, gehört der karnevalistische „Spaß an der Freud“ selbstverständlich dazu. Der eigentliche Straßenkarneval beginnt auch in Neuss am „Altweiber“-Donnerstag: Mit Scheren bewaffnete Närrinnen stürmen um 11:11 Uhr das Rathaus und lassen keinen Krawatte tragenden Mann ungeschoren davonkommen. Sichtlich stolz präsentieren die sogenannten Möhne ihre Trophäen und schunkeln und bützen anschließend fröhlich bis in die tiefe Nacht. Die Herren der Schöpfung sind bei diesem Treiben ausdrücklich erwünscht.

Der „Kappessonntagszug“ bildet den Höhepunkt des Neusser Straßenkarnevals. Die Innenstadt verwandelt sich in ein buntes Potpourri aus Masken, Kostümen, Luftschlangen und Konfetti. Tausende von Närrinnen und Narren säumen den Zugweg und jubeln den aktiven Karnevalisten zu. Fröhlich und ausgelassen feiern sie miteinander, singen freche Lieder und machen sich einen Spaß daraus, möglichst viele Kamelle zu erhaschen.

Wenn am Aschermittwoch in Neuss alles vorbei ist und der Hoppeditz beerdigt wird, beginnt bei den aktiven Karnevalisten längst der Countdown für die nächste Session. Und die beginnt – egal, ob es stürmt oder schneit – pünktlich am 11.11. mit einem herzlichen „Ons Nüss – Helau“.

Die Umzüge sind der Höhepunkt des Straßenkarnevals.

Weihnachtsmarkt erfolgreich

Die beiden Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen Rainer Schäfer und Ulrich Gross stellten sich im vergangenen Jahr wieder in den Dienst der guten Sache und verkauften auf dem Neusser Weihnachtsmarkt leckeren Canelazo, eine Art kolumbianischen Glühwein.

Insgesamt kamen auf diesem Weg knapp 2000 Euro für den gemeinnützigen Förderverein für lateinamerikanische Flüchtlingskinder „Eine bessere Zukunft“ zusammen.

Die Vereinsmitglieder bedankten sich besonders bei Organisatorin Bärbel Kohler, und vor allem aber bei den verschiedenen Sponsoren für ihre uneigennützige Unterstützung: Decker Druck GmbH & Co. KG, Commerzbank AG Neuss, Café Kleeberg, Café „Marktcafé“, Restaurant „Peperoni“, Okie Dokie, Stadtwerke Neuss GmbH, Berufsgenossenschaft BGETEM Düsseldorf, Sparkasse Neuss, Internet Information Coaching Eve Windmüller, Schützengilde Neuss, BKG Neuss, EUFH Brühl/Neuss, Selfkantbahn Gillrath, Tischlerei Bungert und der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH Co. KG.

Foto: Susanne Dobler

Lunch Time

Das mittägliche Lunchbuffet bedeutet in der Hafenbar exklusiv Speisen zum fairen Mittagspreis von 12 bis 14.30 Uhr. Das Team bietet montags bis freitags einen Mittagstisch für 5,90 Euro an. Bereits kurz nach der Ankunft genießen die Gäste dabei die frisch zubereiteten Speisen im entspannten Ambiente – fern ab vom Arbeitsstress. Frisch und lecker sind die Mittagsgerichte zubereitet, um Jung und Alt zwischen den Terminen im Büro oder beim Shopping zu verwöhnen. Leichte Gerichte und voller Geschmack sind die Devise. Lassen Sie sich von der Qualität überzeugen – es lohnt sich.

Cocktail Time

Cocktail Time bedeutet in der Hafenbar Neuss: Cocktails zum halben Preis, aber mit vollem Genuss. „Kosten Sie die besten Cocktails der Stadt und zahlen Sie nur die Hälfte", fordert Geschäftsführer Ilir Iberdemaj Besucher auf. Ob nun einen klassischen Cuba Libre oder einen exotischen MaiTai. „Bei uns wird jedem Cocktail-Liebhaber warm ums Herz. Natürlich haben wir auch nicht-alkoholische Cocktails auf der Cocktailkarte."

Gutscheine

Ein Stück Hafenbar lässt sich auch verschenken: Dabei lassen sich die Lieben zuhause ebenso mit einem bestimmten Special überraschen wie mit einem Wertgutschein beschenken. In jedem Fall ist ein Hafenbar-Gutschein immer eine schöne Überraschung, bereitet dem beschenkten eine Freude.

Den Hafen genießen

Die Hafenbar in Neuss bietet für jeden Geschmack das passende Angebot

Den Hafen einmal von einer ganz ungewöhnlichen Seite erleben – etwa bei einem gemütlichen Brunch an einem kristallklaren Wintermorgen oder bei leckeren Cocktails während einer lauen Sommernacht. Das können die Neusser und Gäste von außerhalb seit 2008 in der Hafenbar. Die liegt, wie der Namen schon sagt, am Becken 1 im Gebäude des UCI-Kinos und bietet eine erstaunlich große Auswahl. Und das seit der Eröffnung mit stetig wachsendem Erfolg.

Ausblick von der Terrasse

Die Location bietet für jeden Geschmack das passende Eckchen: So können Paare ihr romantisches Dinner mit Blick auf den Neusser Hafen genießen, große Gruppen einen Geburtstag feiern oder auch die jungen Wilden die stadtbekannten Cocktails in der Happy Hour auskosten. Natürlich verfügt die engagierte Mannschaft der Hafenbar auch über getrennte Nichtraucher- und Raucherbereiche.

Ein weiteres Highlight bildet die Terrasse, die bei fast jedem Wetter dank Heizpilzen und bunten Decken Frischluft bietet. Von hier aus haben die Gäste einen wunderbaren Blick über den Hafen, der der Bar den Namen gab. Eine kitschig-maritime Dekoration ist das Einzige, was die Gäste hier nicht finden.

Entsprechend breit gestaltet sich auch das Spektrum der Gäste, wie sich Geschäftsführer Ilir Iberdemaj freut: „Bei uns findet man alles und jeden, Junge und Junggebliebene. Und das macht die Hafenbar Neuss zu einem Allrounder."

Hafenbar Neuss steht zudem für Betriebsfeiern und für private Events jeglicher Art zur Verfügung. Egal ob Geburtstage, Jubiläen oder Hochzeiten – das Team richtet Feste individuell nach den Wünschen und Vorstellungen der Gäste aus. „Ob Singles oder Familien, Gruppen, Vereine oder Firmen, alle erzählen uns, dass sie sich an diesem außergewöhnlichen Ort wohl fühlen und kommen gerne wieder", betont der Geschäftsführer.

Service mit einem Lächeln ist in der Hafenbar selbstverständlich.

Einmalige Location

Schon bei seinem ersten Besuch erkannte Geschäftsführer Ilir Iberdemaj das besondere Potenzial der damals noch leer stehenden Location: „Ich war sofort von den Räumlichkeiten, aber auch der besonderen Nähe zum Hafen und dem Flair begeistert, der diesen einmaligen Ort umgibt." Entsprechend freut er sich auch auf den Ausbau rund um das Hafenbecken 1, und dass das Areal damit nicht nur noch näher an die City herangerückt, sondern auch für Besucher noch interessanter und attraktiver wird.

„Hafen ist einfach etwas Besonderes. Die Menschen, die hier arbeiten, die Schiffe, der Betrieb."

Frühstück für jeden Tag

Im Sommer lockt der Beach, den Alltag im Sand zu vergessen

In der Hafenbar ist beinahe rund um die Uhr etwas los. Bereits morgens lohnt sich der Besuch aber ganz besonders, wenn sich ab 9 Uhr die Türen für das Frühstück öffnen: Denn zuhause Frühstücken war gestern. Frühstück und Brunch werden in der Hafenbar zu einem Erlebnis mit einer riesigen Auswahl an Köstlichkeiten: Mit Brötchen, Bagel und Sandwiches, herzhaften Belage, Rührei und Speck sowie süßen Sachen und Früchten kann man hier den Tag beginnen.

Die Hafenbar ist ideal, um ein paar Momente auszuspannen.

Im Sommer können die Gäste auch gut auf der Terrasse sitzen. Jedes der Buffets hat seinen eigenen Charakter und steigert sich vom täglichen über das Samstags- bis zum Sonntags-Buffet nur noch in der Auswahl.

Von März bis September bietet die Hafenbar zudem eine ganz besondere Attraktion: den Beach, eine Oase mit Südseefeeling, ein einzigartiger Ort, der ein Gefühl von Freiheit vermittelt. Hier treffen sich Gäste, um den Feierabend zu genießen, sich mit Freunden zu treffen oder am Wochenende bei einem kühlen Drink die Sonne zu spüren.

Hafenbar Beach lädt mit feinstem Quarzsand, Palmen, Liegestühlen und seinem besonderen Hafenflair zum ausgiebigen Faulenzen ein – der Blick stets auf bekannte Bauwerke des Neusser Industriehafens gerichtet. Wann der Beach öffnet, verrät ein Blick auf www.hafenbar-neuss.de.

Erfolgsgeschichte weiter geschrieben

Grünwerke eröffnen großen Windpark und Photovoltaik-Park in Sachsen – die erneuerbare Energie bis 2020 vervierfachen

Die Grünwerke, die im Mai 2010 gegründete „grüne" Tochter der Stadtwerke Düsseldorf, konnten kurz vor Jahresende zwei große Projekte außerhalb der Landesgrenzen bekannt geben: In Sachsen wurde zum einen ein Windpark mit insgesamt sechs Megawatt Leistung in Betrieb genommen – bisher das größte Projekt des jungen Unternehmens.

„Wir sind seit einem halben Jahr am Markt und haben bereits einen erfreulich großen Erneuerbare-Energien-Kraftwerkspark zusammengestellt. Wie vor einem halben Jahr angekündigt, erstreckt sich dabei unser Engagement über die Landesgrenzen hinaus: In Dittelsdorf in Ostsachsen haben wir drei Windenergieanlagen à zwei Megawatt errichtet", beschreibt Dr. Udo Brockmeier, Vorstandsvorsitzender der Stadtwerke Düsseldorf.

Bei dem Windpark in Sachsen handelt es sich um eine sogenannte Repowering-Maßnahme: „Wir haben fünf kleinere Windenergieanlagen durch drei neue, leistungsfähigere Anlagen ersetzt. Vorteil ist, dass der Standort bestens erprobt ist und wir aufgrund der bekannt guten Windverhältnisse optimale Ergebnisse erwarten können", betont Dr. Brockmeier.

Auch ein weiteres Projekt im Bereich erneuerbarer Energien ist inzwischen spruchreif: „Unser neuer Photovoltaik-Park in Sachsen umfasst eine Fläche von rund 17 Hektar – dies entspricht der Größe von 22 FIFA-Fußballfeldern. Hier erzeugen wir jährlich 2,7 Gigawattstunden Energie, also 2,7 Millionen Kilowattstunden. Rein rechnerisch können wir hiermit 900 Familien mit einem durchschnittlichen Jahresverbrauch von 3000 Kilowattstunden versorgen", so Dr. Brockmeier weiter. „Unserem strategischen Ziel, die Erzeugungskapazitäten im Bereich erneuerbare Energien bis zum Jahr 2020 nahezu zu vervierfachen, kommen wir Schritt für Schritt immer näher."

Die Grünwerke sind optimistisch, die Erzeugung in den nächsten zehn Jahren auf 500 Gigawattstunden (GWh) pro Jahr ausbauen zu können.

CO_2 vermieden

Der Hafen in Düsseldorf mit seiner Konzentration auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff spielt in den Planungen der Grünwerke eine große Rolle: Nach ihrer Gründung hatte das Unternehmen zwei von drei großen Photovoltaikanlagen auf dem Dach der ABC-Logistik eröffnet. Sie erzeugen inzwischen ebenso Strom wie die dritte Anlage beim Tennisverein Rot-Weiß in Mörsenbroich.

„Besonders erfreulich hierbei: Gleichzeitig werden, bezogen auf den deutschen Strommix, rund 195 Tonnen Kohlendioxid vermieden", so Dr. Udo Brockmeier, Vorstandsvorsitzender der Stadtwerke Düsseldorf.

Massive Investitionen

Ziel: In vier Jahren 125.000 Haushalte umweltfreundlich versorgen

Mit der Gründung des Tochterunternehmens Grünwerke setzten die Stadtwerke Düsseldorf im Mai vergangenen Jahres ein deutliches Zeichen für den verstärkten Ausbau erneuerbarer Energien. „Wir wollen in den kommenden zehn Jahren einen dreistelligen Millionenbetrag in erneuerbare Energien investieren", erklärt Alexander Koch, Geschäftsführer Grünwerke GmbH. Und im Mittelpunkt dieser Aktivitäten stehen die Grünwerke: „In dem neuen Tochterunternehmen bündeln die Stadtwerke alle Aktivitäten im Bereich der Windkraft – sowohl an Land wie auch auf See – und der Sonnenenergie."

Das erste Projekt der Grünwerke war die Beteiligung an dem Offshore-Projekt ‚EnBW Baltic 1', an dem die Grünwerke einen Anteil von vier Megawatt haben. ‚EnBW Baltic 1' ist der erste kommerzielle Offshore-Windpark in der deutschen Ostsee.

Strategisches Ziel sei es, die Erzeugungskapazität im Bereich erneuerbare Energien der Stadtwerke Düsseldorf über das Tochterunternehmen bis zum Jahr 2020 nahezu zu vervierfachen und somit auf 500 Gigawattstunden (GWh) pro Jahr auszubauen. Die Menge reicht aus, um rund 125.000 Haushalte mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 4000 Kilowattstunden pro Jahr zu versorgen. Neben Projekten für die Wind- und Sonnenenergie wird das Unternehmen auch verstärkt in Biomassekraftwerke investieren.

Erfolgreich

Auch in Werl sind die Grünwerke aktiv: „Auf dem Dach der Firma LGS Logistik haben die Grünwerke im Oktober eine Photovoltaikanlage mit einer Leistung von über 700.000 Watt errichtet und erfolgreich in Betrieb genommen, ", so Dr. Udo Brockmeier, Vorstandsvorsitzender Stadtwerke Düsseldorf (Foto).

Überregional

Die Grünwerke engagieren sich in ganz Nordrhein-Westfalen, aber auch außerhalb der Landesgrenzen – wenn sich interessante Projekte ergeben. Zudem kündigte das Unternehmen an, in den kommenden Monaten weitere Projekte vorstellen, um die ehrgeizigen Ziele auch tatsächlich in die Tat umzusetzen.

Gebündelt

Einen Vorteil haben die Grünwerke bereits deutlich gemacht: Unter ihrem Dach werden die bei den Stadtwerken Düsseldorf vorhandenen Kompetenzen gebündelt und gezielt ausgebaut. „Bei den Grünwerken werden Experten aus den Bereichen erneuerbare Energien und Akquisitionen eingesetzt, die sich um die Großinvestitionen kümmern. Zusätzlich greifen wir auf die Spezialisten aus dem Hause der Stadtwerke Düsseldorf zurück", so Alexander Koch, Geschäftsführer der Grünwerke. Besonders erfreulich: Der Energiemix wird sich deutlich zugunsten erneuerbarer Energien verschieben.

Als Einheit auftreten

Partner wollen anstehende Probleme grenzüberschreitend lösen

Fotos: Bernd Schälte

NRW-Landtagspräsident Eckhard Uhlenberg, der CEO des Hafens Rotterdam Hans Smits und der Präsident des Bundesverbands öffentlicher Binnenhäfen Rainer Schäfer hatten zu einem Parlamentarischen Abend eingeladen. Mehr als nur ein Anlass zu Feiern. Die Einlader wollten mit dem Gesprächsabend auch verdeutlichen, dass sich die anstehenden Aufgaben nur gemeinsam lösen lassen.

Schon heute, so die Rotterdamer Vizebürgermeisterin Jeanette Baljeu, als Beigeordnete für Verkehr auch für den Hafen zuständig, liege der Güterumschlag wieder auf dem Level von 2008, die Maasvlakte 2 werden zusätzliches Wachstum bringen: „Wir müssen uns gemeinsam auf dieses Wachstum vorbereiten. Besonders das dritte Gleis der Betuwe-Linie ist sehr wichtig und wir müssen sehen, wie wir dies gemeinsam verwirklichen können."

Der CEO des Port of Rotterdam Hans Smits erwartet für das Jahr 2030 zwischen 420 bis 570 Millionen Tonnen Umschlag pro Jahr. „Es ist natürlich eine große Herausforderung, diese im Seehafen umzuschlagen. Aber die Hinterlandanbindungen sind die wichtigste Herausforderung für uns."

Die Landesregierung antworte auf die Herausforderungen mit einem Konzept, um so viel Verkehr wie möglich auf die Schiene und die Wasserstraße zu verlegen, erklärte NRW-Verkehrsminister Harry K. Voigtsberger. Das bedeute zwangsläufig, dass Hafenanlagen „und verschiedene andere Dinge" optimiert werden müssten. „Und das bedeutet auch Konflikte, denn Erweiterung sind heute nicht einfach so umzusetzen. Aber auch da versuchen wir jetzt schon viel frühzeitiger, in Dialogprozesse mit allen Beteiligten einzusteigen." Der Minister bestätigte, dass auch die Landesregierung Engpässe in den Hinterlandverbindungen befürchte. Vor allem der Ausbau der Schienenstrecken – und er nannte ausdrücklich die Betuwe-Linie und den Eisernen Rhein – bereite große Sorgen.

„Wir müssen dafür sorgen, dass wir nicht zum Flaschenhals werden", warnte auch der Präsident des Bundesverbands öffentlicher Binnenhäfen Rainer Schäfer. Seiner Meinung nach ist hierfür Kooperation von zentraler Bedeutung. Insofern mache es auch keinen Sinn, die Nordseehäfen oder Standorte generell gegeneinander auszuspielen. „Wenn wir das nicht einsehen, wenn wir da nicht aufpassen, trifft uns der Wettbewerb an ganz anderer Stelle", blickte er in die anderen europäischen Räume. „Die Nordsee ist eine Einheit und als diese Einheit muss sie sich präsentieren."

Gemeinsam Logistikland stärken

Parteien im Düsseldorfer Landtag bringen gemeinsame Initiative auf den Weg

Ein gemeinsames Signal vor allem in die Bundeshauptstadt Berlin brachten die nordrhein-westfälischen Landtagspolitiker noch kurz vor Weihnachten auf den Weg. So soll parteiübergreifend die Logistik im Land weiter gestärkt und ausbaut werden.

Foto: Bernd Schälte

Im Düsseldorfer Landtag beschlossen die Abgeordneten in ungewohnter Einigkeit.

Arbeitsplätze sichern

Anlass für die eher ungewohnte Einigkeit bildete ein Antrag der FDP-Fraktion „Arbeitsplätze und Wachstum langfristig sichern – Nordrhein-Westfalen als den zentralen europäischen Logistikstandort weiter ausbauen". Er fand die parteigrenzenlose Unterstützung aller Fraktionen im Landtag. Aber auch der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW, der Hafen Rotterdam sowie die NRW-Binnenhäfen, die Industrie und die Industrie- und Handelskammern begrüßen ausdrücklich die gemeinsame Initiative.

Der Antrag, der nun durch die verschiedenen Gremien gehen soll, um eine gemeinsame Fassung zu erarbeiten, fordert unter anderem, dass die Landesregierung mit den Nachbarbundesländern, mit Belgien und den Niederlanden eine gemeinsame Liste prioritärer Infrastrukturprojekte erarbeitet.

Konzept erarbeiten

Diese sollen dann in die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts einfließen. Zudem solle für den Logistikstandort Nordrhein-Westfalen ein Güterverkehrskonzept erarbeitet werden, das den im Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept festgestellten Bedarfen und einer koordinierten Infrastrukturertüchtigung für den intermodalen Verkehr Rechnung trägt. Der Bau, so die Politiker weiter, des dritten Gleises für die rechtsrheinische Schienenstrecke zwischen Emmerich und Oberhausen der Betuwe-Linie sei zu forcieren und so schnell wie möglich baureif zu machen.

Bahnstrecken optimieren

Außerdem sei aufbauend auf dem vom Landtag Ende 2007 beschlossenen gemeinsamen Antrag aller Fraktionen auch der Eiserne Rhein zwischen Antwerpen und Nordrhein-Westfalen auf einer weitgehend neuen Trasse zu forcieren und so schnell wie möglich baureif zu machen.

Schließlich, so die Idee der FDP, soll ein Konzept erarbeitet werden, das die straßen- und schienenseitige Erreichbarkeit der Hafenstandorte langfristig sicherstellt. Hierbei seien dann auch Transporte von Schwergütern und Gefahrgütern im Sinne eines Vorrangnetzes zu berücksichtigen.

Foto: Wikimedia Commons / Thomas Schoch

Neue Nutzung dank Strukturwandel

Einst waren die Standorte der Montanindustrie die wichtigsten Nutzer des Rhein-Herne-Kanals – heute entstehen an den Ufern Marinas und Ausflugsziele

Gemeinsam mit dem Wesel-Datteln-Kanal bildet der 45 Kilometer lange Rhein-Herne-Kanal (RHK) das Eingangstor zur einzigen Wasserstraßenverbindung in Ost-West-Richtung, dem Mittellandkanal. Der Rhein-Herne-Kanal stellt somit die Verbindung des Ruhrgebiets über das Kanalnetz mit den deutschen Nordseehäfen und über den Rhein mit den niederländischen Häfen sowie die südliche Rheinschiene dar.

Nur kleine Zuflüsse

Die Trasse beginnt an der Ruhr, parallel zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen, wie auf der Internetseite der Route der Industriekultur nachzulesen ist. Einen Zugang vom Rhein erhält der Kanal über den Ruhrorter Hafen durch die Schleuse Duisburg-Meiderich, ein weiterer zweigt aus der Ruhr etwas oberhalb ab. Vor den Höhenzügen der Hellwegzone (Dümptener Höhen) wendet sich die Trasse in Mülheim nach Nordosten und verläuft dann bis Herne im Tal der Emscher. Jahrzehntelang profitierte die Binnenschifffahrt auf dem Rhein-Herne-Kanal vom Gedeihen der Montanindustrie, allerdings immer in scharfer Auseinandersetzung mit ihrem größten Konkurrenten, der Eisenbahn. Seit den 1960er Jahren nahm die wirtschaftliche Bedeutung des Kanals durch den Niedergang der Kohle stark ab. Die Umschlagquoten vieler Häfen sanken seitdem drastisch, etliche Häfen wurden sogar stillgelegt.

Von Anfang an war der Rhein-Herne-Kanal nicht nur Güterschifffahrtsweg, sondern auch eine Freiraumachse in der dicht besiedelten Industrielandschaft des Ruhrgebiets. Entsprechend entwickelten sich der Kanal und seine Uferbereiche zunehmend zu einem bedeutsamen Erholungsraum.

Die im Rahmen des Emscher Landschaftsparks formulierte Zielsetzung, einen durchgehenden Ost-West-Grünzug zu entwickeln, knüpft an diese traditionelle Freizeit- und Erholungsfunktion des Kanals an und formuliert weitergehende Maßnahmen – wie den Ausbau der Uferwege als öffentliche Freizeitwege für Wanderer und Radfahrer.

Auch Ruder- und Kanuvereine nutzen traditionell den Rhein-Herne-Kanal und die angrenzenden Kanäle als Trainingsmöglichkeit. Darüber hinaus gibt es Planungen, einige der nicht mehr genutzten Häfen als Marina einer neuen Nutzung zuzuführen.

Gleichzeitig wird aber auch an Plänen gearbeitet, den Wasserweg zu nutzen, um die verstopften Autobahnen des Ruhrgebiets zu entlasten.

Canale Grande des Ruhrgebiets

Wichtigster Verkehrsweg und riesige Wasserleitung für das expandierende Revier

Als Ende des 19. Jahrhunderts auch im Ruhrgebiet die industrielle Revolution immer schneller Fahrt aufnahm, standen Kommunen und Industrie vor mehreren großen Problemen. In den ersten Jahren stellte die Ruhr den besten Weg dar, Rohstoffe und Produkte zu den expandierenden Standorten zu bringen. Damals war der Fluss einer der verkehrsreichsten in ganz Europa. Zugleich diente die Ruhr ebenso als Abwasserkanal wie auch für die Brauchwasserversorgung der Industrie. Denn gerade Stahl und Eisen benötigten nicht nur riesige Mengen an Kohle und Erz, sondern in der Produktion auch an Wasser.

Doch schon bald waren die Zechen an den Ufern des Ruhrtals erschöpft, mussten Zechen weiter im Norden erschlossen werden.

Hier verlief jedoch nur die Emscher – für Wasserversorgung und Verkehr gänzlich ungeeignet. Die Idee damals: Wenn es keine natürliche Wasserstraße gibt, müsse man eben eine neue, künstliche Verbindung graben: den Rhein-Herne-Kanal.

Foto: Wikimedia Commons / Arnold Paul

Zum Kanal gehören auch verschiedene Schleusenbauwerke.

Erbaut wurde er, wie auf der Internetseite des zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamtes Duisburg-Meiderich nachzulesen ist, zwischen 1906 und 1914 im einst sumpfigen Emschertal, teilweise unter Benutzung des alten Flussbettes. Die Emscher wurde damals künstlich verlegt und läuft heute über weite Strecken unmittelbar parallel zum Kanal. Dieser überwindet auf 45 Kilometern Länge einen Höhenunterschied von rund 36 Metern in früher sieben, später sechs, seit 1991 in fünf Gefällestufen.

Jede Gefällestufe hat zwei Schleusenkammern; in Duisburg wird als „zweiter" Abstieg zum Rhein der Weg über die Ruhrschleuse benutzt.

Die ursprünglich 165 Meter langen und zehn Meter breiten Schleusenkammern wurden inzwischen Zug um Zug durch 190 Meter lange, zwölf Meter breite Schleusen ersetzt: Duisburg-Meiderich seit 1980, Oberhausen 1979 und 1982, Gelsenkirchen 1982 und 1985, Herne-Ost 1989 und 1992 sowie Wanne-Eickel 1994 (erste Kammer), die zweite folgt später.

Auch der ursprüngliche Regelquerschnitt des Kanals genügt nicht den heutigen Ansprüchen. Ein langjähriges Ausbauprogramm sieht deshalb eine Anpassung der Strecken zwischen den Schleusenstufen vor. An den Ausbaukosten beteiligte sich das Land NRW.

Den Wachstumskurs fortsetzen

Hans L. Lip freut sich über seine Rückkehr ins Rheinland und die neue Aufgabe bei NIT

Ein alter Bekannter kehrte am 3. Januar ins Rheinland zurück: Nachdem er lange Jahre den Hafen Amsterdam in einer der wichtigsten Logistikregionen Europas als Botschafter vertreten hatte, übernahm Hans L. Lip mit Beginn des Jahres die Leitung des Neuss Intermodal Terminals (NIT).

Der neue Leiter des NIT, Hans L. Lip, freut sich, wieder im Rheinland zu arbeiten.

Enorm viel erreicht

„Ich habe 2010 meine zwei Masterstudiengänge im Bereich Transport und Logistik sowie Supply Chain Management erfolgreich abgeschlossen", berichtet der umtriebige 41-Jährige über die Zeit nach seinem Weggang vom Hafen Amsterdam. Anschließend nutzte er die Zeit, sich eine neue Aufgabe zu suchen. Die fand er bei dem Unternehmen APM-Terminals, das ihn als Nachfolger von Tim Behncke in neuer Funktion zurück an seine alte Wirkungsstätte schickte.

Sehr zur Freude von Lip: „Ich komme sehr, sehr gerne." Zum einen freut er sich auf die Herausforderung, den gerade eröffneten Terminal zu leiten: „Wir haben im Mai 2010 eröffnet und inzwischen hat das 19-köpfige Team rund um Tim Behncke enorm viel geleistet", zollt der Amsterdamer seinem neuen Team Respekt. „Ich glaube, dass wir im operativen Bereich sehr gut aufgestellt sind." Aber er fügt auch an, dass es immer Raum gebe, noch besser zu werden. Etwa weitere Dienstleistungen zu entwickeln, um die Kunden noch besser und effizienter zu unterstützen.

Zudem möchte Lip die Rolle des Standorts Neuss als Schnittstelle innerhalb der APM-Terminals-Gruppe strategisch noch weiter ausbauen, damit NIT das Hinterland-Netzwerk weiter unterstützen und ausbauen kann. „All diese Herausforderungen freuen mich sehr. Aber genauso freue ich mich, die alten Bekannten im Rheinland wieder zu treffen und dieses Mal in meiner neuen Aufgabe mit ihnen zusammenzuarbeiten", betont der Leiter.

Entsprechend ambitioniert gestalten sich die Ziele, die er sich und seiner Mannschaft für dieses Jahr setzt: Zum einen soll nach Möglichkeit die Auslastung des Terminals so optimiert werden, dass die Grundlage für die schon vorgesehene Erweiterung geschaffen wird. „Für mich bedeutet das nicht nur eine weitere Steigerung der substanziellen Mengen, sondern auch mehr Anbindungen über Bahn und Binnenschiff zu den Seehäfen und anderen Standorten wie den Binnenhäfen oder entlang der transeuropäischen Schienenverbindungen", so Lip.

Neutraler Partner

Zudem will er als weiteres Ziel die angesprochene Vernetzung innerhalb der Terminal-Gruppe aktiv angehen. Dabei betont er, dass das Terminal absolut neutral für jeden Interessenten als kompetenter, innovativer und motivierter Dienstleister zur Verfügung stehe. „Und wir sind zuversichtlich, dass wir jeden Interessenten dann auch mit unseren, wie wir finden, wirklich guten Dienstleistungen überzeugen können", erklärt Lip.

Am Neusser Hafenbecken 5 werden alle drei Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße miteinander verknüpft. Das Terminal verfügt über eine Fläche von 32.000 Quadratmetern.

BÖB unterstützt Gruppe

Verband fordert Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts

Der erste Parlamentarische Abend der Parlamentsgruppe Binnenschifffahrt stand unter dem Motto „Das System Wasserstraße – Ansprüche an die Infrastruktur und den Kombinierten Verkehr" und wurde von den Verbänden Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt und (BDB) und Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) unterstützt.

Häfen garantieren eine effiziente Abwicklung.

Roland Hörner, Präsident des Europäischen Verbands der Binnenhäfen und Präsidiumsmitglied im BÖB, stellte die Frage: „Wie können die steigenden Verkehrsmengen der nächsten Jahre effizient abgewickelt werden?" Sein Vorschlag: über den Kombinierten Verkehr der regionalen Güterverkehrszentren im Hinterland. Für die effiziente Durchführung sei es jedoch notwendig, die Beziehung zwischen Seehäfen und Binnenhäfen in einer von Landesgrenzen losgelösten Betrachtung der tatsächlichen internationalen Güterverkehrsketten noch mehr zu stärken und die Rolle der Binnenhäfen als Güterverkehrszentren im Hinterland weiter auszubauen.

Um die wirtschaftliche Bedeutung der Logistik in Europa weiter voranzutreiben, sei vor allem der Infrastrukturausbau dringend erforderlich und die intelligente Vernetzung der einzelnen Transportsysteme ein wichtiger Aspekt in der zukünftigen Infrastrukturpolitik. Hierzu zählt Roland Hörner auch die Rechts- und Planungssicherheit bei der Förderung von Anlagen des Kombinierten Verkehrs.

Die KV-Förderrichtlinie bewirkte in den vergangenen Jahren gerade auf hoch belasteten Güterverkehrskorridoren eine reale Straßenentlastung und sorgte für einen starken wettbewerbspolitischen Impuls. Aus diesen Gründen sei das Nationale Hafenkonzept und seine Umsetzung für den Bundesverband von zentraler Bedeutung. Es müsse ein umfassendes Konzept sein, welches die See- und Binnenhäfen über die logistischen Korridore abbildet und die bestehenden Verkehrssysteme verbindet.

Ein weiterer wichtiger Ansatzpunkt für den BÖB ist die Verfügbarkeit von Flächen in See- und Binnenhäfen für die Aufnahmenfähigkeit und Verlässlichkeit zukünftiger Logistikkonzepte. Die Häfen begrüßen deshalb, dass dem Erhalt und der Verfügbarkeit von Flächen eine hohe Priorität im Nationalen Hafenkonzept eingeräumt wird.

Alle Wärme kommt von oben

Stadtwerke überzeugen Unternehmen mit umfassendem Konzept für Hallenheizung

Egal wie schmuddelig das Winterwetter – beim Unternehmen Promodoro in Düsseldorf Rath bleibt es immer angenehm warm. Das sei auch ganz wichtig, erklärt Facility-Manager Uwe Willerscheidt. In den 20 Jahren seit der Gründung wuchs Promodoro zu einer bekannten Werbetextil-Marke, die sich in allen Bereichen etabliert hat, in denen Promotionwear, Corporate Fashion und Merchandising eingesetzt werden.

Foto: Stadtwerke Düsseldorf

Dunkelstrahler sind effektiv und gut zu steuern und bieten sich deshalb für Lager an.

Komplett in Familienbesitz

Mit einer Premium-Kollektion aus sieben Produktkategorien und insgesamt 147 Produkten in einer Auswahl von 44 Farben gehört das Unternehmen zu den erfolgreichsten deutschen Werbetextil-Marken in der Textilveredelungsbranche. Noch immer befindet sich Promodoro Fashion zu 100 Prozent in Familienbesitz.

Seit 2004 belegt das Unternehmen ein Firmengelände in Düsseldorf-Rath mit einer Gesamtfläche von 30.000 Quadratmetern. Davon sind 13.500 Quadratmeter Lagerfläche mit Stellplätzen für 6600 Paletten und Platz für etwa fünf Millionen Promodoro-Werbetextilien.

Alte Hallen, die nach einer aufwendigen Renovierung wieder in neuem eindrucksvollen Glanz erstrahlen. Die aber auch ständig eine bestimmte Temperatur aufweisen müssen. Und da hatten die Stadtwerke Düsseldorf eine gute Idee: Sie installierten sogenannte Dunkelstrahler. Sie funktionieren im Grunde wie der gute alte Gasofen: Die von einem Erdgasbrenner erhitzte Luft strömt durch ein Röhrensystem in den Strahlungsbändern und erzeugt eine langwellige Wärmestrahlung, die Reflektoren in die gewünschte Richtung lenken.

In dem konkreten Beispiel kommt eine Erdgas befeuerte Deckenstrahlheizung zum Einsatz, die in jeder Halle eine Nennwärmeleistung von rund 500 Kilowatt entwickelt. Für Promodoro, so betont Uwe Willerscheidt, seien neben der Umweltfreundlichkeit des Systems vor allem die Kosten der ausschlaggebende Punkt. Denn der Infrastrukturdienstleister brachte ein überzeugendes Versorgungs- und Finanzierungskonzept mit.

Die Stadtwerke Düsseldorf betreiben die Anlage im Wärme-Contracting. Sie übernehmen also alles, was mit dem Betrieb zu tun hat. Promodoro muss sich weder um Wartung und Instandhaltung noch um Brennstoff oder Schornsteinfeger kümmern. Auch Reparaturen werden auf Rechnung der Stadtwerke durchgeführt. Der Kunde bezahlt lediglich für die abgenommene Wärme einen festgelegten Arbeitspreis und für die Anlage einen monatlichen Finanzierungsbetrag.

Gut zu steuern

Der Versuch ist geglückt, inzwischen ist auch die letzte Halle mit den Dunkelstrahlern ausgerüstet. Uwe Willerscheidt würde die Lösung auch anderen Unternehmen empfehlen: „Das System ist relativ gut zu steuern, und wenn die entsprechende Fläche zu versorgen ist, dann lohnt sich das schon."

Eine rar gewordene Schönheit

Die Elsbeere, das größte Rosengewächs, wurde zum Baum des Jahres 2011 gewählt

In ihrem lateinischen Namen Sorbus torminalis steckt das Wort Bauchschmerzen (torminalis). Das aber nicht, weil die Früchte der Elsbeere ungenießbar sind:. Die kleinen dunkelroten Beeren helfen gegen die Ruhr und andere Krankheiten im Magen-Darm-Bereich. Deswegen ist die Elsbeere auch unter dem Namen Ruhrbaum bekannt.

Doch das Wissen über die heilende Wirkung der Beeren ist mit den Bäumen verschwunden. Die Elsbeere gehört zu den seltensten Bäumen Deutschlands. Viele haben noch nie von ihr gehört. Das soll sich jetzt ändern. Das Kuratorium der Dr.-Silvius-Wodarz-Stiftung kürte die Elsbeere, die auch liebevoll die „Schöne Else" genannt wird, zum Baum des Jahres 2011.

Foto: Wikimedia Commons/Rosenzweig

Die seltene Elsbeere ist der Baum des Jahres 2011.

Schaut man sich den Baum genauer an, fragt man sich, warum er so selten geworden ist. Er stellt keine besonderen Ansprüche an den Boden und könnte weit verbreitet sein. Als Jungpflanze verträgt er viel Schatten. Erst in späteren Jahren braucht er dann viel Licht.

Die Elsbeere wird bis zu 300 Jahre alt und bis zu 30 Meter hoch. Damit ist sie das größte Rosengewächs überhaupt. Doch in Deutschland erreicht sie nur selten ihre volle Größe. Bis heute zählt die Elsbeere zu den edelsten Hölzern der Welt und wird von Schreinern wie Drechslern, aber auch von Musikinstrumentenbauern für ihre hohe Belastbarkeit, Elastizität und Festigkeit sehr geschätzt.

Einzeln stehende Elsbeeren haben eine weit ausladende Krone, ähnlich wie Apfel- oder Birnenbäume. Auch die Borke ähnelt der eines Birnenbaums. Die Früchte der Elsbeere reifen zwischen Juli und September. Wie bei Birnen ist das Fruchtfleisch körnig. Pur genossen schmecken sie süßlich-sauer und verfügen über einen hohen Vitamin-C-Anteil.

Die rot-braunen, runden Beeren helfen nicht nur gegen Magenbeschwerden, sondern lassen sich auch in der Küche vielfach verwenden. Man kann sie zu Kompott, Marmelade, Gelee oder Fruchtsäften verarbeiten oder auch als Zutat für Schokolade, Konfekt, Käse, Kekse, Kuchen und Torten verwenden.

Effizient und geruchsarm

Neusser Walter Rau AG investiert in neue Produktionsanlage

Während andere bei den aktuellen Temperaturen eher frieren, kommen die Mitarbeiter der Firma Walter Rau Neusser Öl und Fett AG derzeit gehörig ins Schwitzen: Der Neubau einer Produktionsanlage für die Desodorierung von Speiseölen und -fetten auf dem Werksgelände an der Industriestraße geht jetzt in die „heiße" Phase.

Dr.-Ing. Jost Krüger und Svenja Pasch studieren die Pläne.

Enger Zeitplan

Schon Anfang September diesen Jahres ist die Inbetriebnahme des Neubaus geplant, wie Dr.-Ing. Jost Krüger berichtet. Dann sollen hier die Speiseöle von Geruchs- und Geschmacksstoffen befreit werden.
Und das kommt auch den Anwohnern zu Gute, die dann noch weniger von der Produktion belästigt werden. Zudem ist die neue Anlage sehr viel effizienter, verbraucht also deutlich weniger Energie, was dann wiederum der Umwelt nutzt. Der Projektleiter rechnet unter dem Strich mit Einsparungen von bis zu 25 Prozent. Bei der Desodorierung wird das Öl vorsichtig auf Temperaturen von bis zu 250 Grad erhitzt und am Ende des Prozesses wieder abgekühlt. Natürlich hat die Walter Rau AG dabei entweichende Wärme immer schon wiedergewonnen und weiter genutzt. Doch sind heute die Möglichkeiten weitaus ausgereifter als noch vor einigen Jahren. „Die Energie, die wir in die Prozesse stecken, können wir nun weitaus besser zurückgewinnen. Die Entwicklung ist auf diesem Gebiet deutlich weiter gegangen und hat große Fortschritte gemacht." Aber auch, so nennt Krüger einen weiteren wichtigen Punkt, die Verbrauchsmengen von Hilfsstoffen werden nach der Inbetriebnahme der neuen Anlage deutlich niedriger liegen.

Ersatz für alte Anlagen

Der Neubau wird ältere Anlagen ersetzen, die inzwischen in die Jahre gekommen sind. Nicht die einzigen Gründe für das Projekt, wie Krüger weiter erläutert: „Mit der heutigen Technik sind noch höhere Qualitäten der Produkte möglich und es können mehr verkaufsfähige Nebenprodukte gewonnen werden."

Höhere Qualität

Wenn die Geruchsstoffe jetzt noch besser aus den Fetten und Ölen geholt werden, bedeutet das auf keinen Fall, dass sie demnächst die Anwohner belästigen – ganz im Gegenteil. „Diese werden durch einen neuen zweistufigen Abgaswäscher und durch eine Trockenkondensationsanlage aus der Luft entfernt", verspricht der Fachmann.
Die entsprechende Anlage wurde bereits im vergangenen Jahr für die kommende Aufgabe fit gemacht. Und auch hier, so hat die erfolgreiche Anlaufphase schon gezeigt, konnte der Energieverbrauch inzwischen um 35 Prozent gegenüber dem Vorgänger gesenkt werden.

Fest verankert in der Neusser Erde

Neue Desodorierungsanlage steht auf zwölf mächtigen Bohrpfählen felsenfest

Am 24. Januar ging es nun an der Industriestraße los: Fachleute errichten inzwischen das verzinkte Stahlgerüst für die neue Anlage. Es wird sich 35 Meter hoch über den Hafen erheben – deutlich sichtbar von allen Seiten, eines der höchsten Gebäude. Und vielleicht schon bald ein neues Wahrzeichen für den Hafen, wie Svenja Pasch, Marketingexpertin der Walter Rau Neusser Öl und Fett AG meint.

Die Grundlage des Projekts: Das Fundament reicht bis zu 17 Metern tief in den Neusser Boden.

Beginn im Herbst 2008

Für sie sind die Arbeiten die deutlich sichtbare Krönung für umfangreiche Maßnahmen, die bereits im Herbst 2008 begannen. Damals machten sich die Fachleute um Projektleiter Dr.-Ing. Jost Krüger erstmals Gedanken, zeichneten Skizzen, berechneten Prozesse. Mitte vergangenen Jahres konnte dann der Vertrag mit dem Anlagenbauer unterzeichnet werden, begann fast sofort die Fertigung der einzelnen Komponenten wie Wärmetauscher, Pumpen, Tanks, Behälter und der eigentlichen Kolonne. Im November 2010 begannen die Arbeiten mit dem Fundament. Dabei war es dann weniger der frühzeitig einsetzende Winter, der Probleme bereitete, sondern die ungewöhnliche Tiefe, in die das Fundament im Boden verankert wird: Die zwölf Bohrpfähle reichen bis zu 17 Meter tief in den Neusser Grund, damit die neue Anlage auch garantiert felsenfest steht.

Einer der spannendsten Momente, so berichtet Krüger, werde dann die Installation der Kolonne, die für Ende Februar geplant ist. Dafür werden zwei Mobilkräne und mehrere Schwertransporter im Einsatz sein. Die Arbeiten finden an einem Wochenende statt, da sonst die Durchfahrt auf der Industriestraße behindert und damit auch die Nachbarn gestört würden. „Und das wollen wir auf jeden Fall vermeiden." Krüger legt Wert auf die Tatsache, dass die Walter Rau AG bevorzugt Lieferanten aus Deutschland beziehungsweise Europa auswählte. „Das war uns sehr wichtig. Die Kolonne wurde beispielsweise in Baden-Württemberg gefertigt."

Erste Testläufe

Ende Mai soll dann, wenn alles nach Plan läuft, der Aufbau der Anlage abgeschlossen sein. Denn schon für den Juni sind die ersten Testläufe geplant, bevor im September schließlich die Produktion beginnen soll.

Terminaltechnologie der Zukunft entwickeln

Demag Cranes konzipiert im Düsseldorfer Stadtteil Benrath einen wichtigen Bestandteil des Containerterminals von morgen

Einen Blick in die Zukunft eröffnet sich Besuchern derzeit im Düsseldorfer Süden: Unweit der historischen Kulisse des alten Schlosses entsteht auf dem Werksgelände von Demag Cranes gerade eine der wichtigsten Komponenten für das Containerterminal von morgen: flache, vollautomatische Transportfahrzeuge, die fliegenden Teppichen gleich ferngesteuert und vollautomatisch die Container auch auf dem größten Areal zielsicher und zentimetergenau an ihren Platz bringen.

Der besondere Clou: Die beiden Prototypen werden umweltschonend per Batterie angetrieben. Demnächst sollen sie bei der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) in den Praxistest gehen. „Es ist eine enorm spannende, für den Umweltschutz wichtige Aufgabe – und die logische Fortsetzung unserer Entwicklungsarbeit der letzten Jahre", freut sich Thomas H. Hagen, Mitglied des Vorstands und COO bei Demag Cranes. Die Idee: Warum nicht den dieselelektrischen Antrieb durch einen umweltschonenden und zugleich Kosten sparenden Batterie-Antrieb ersetzen? Nach Monaten des intensiven Forschens und Entwickelns stand der erste Prototyp, der zunächst auf dem Werkgelände in Düsseldorf ausführlich getestet wurde, wie Hagen erklärt. Auch in der Praxis, auf dem HHLA-Terminal Altenwerder stellte der Erstling im vergangenen Jahr sieben Monate lang im Flotteneinsatz seine Alltagstauglichkeit unter Beweis.

In der Praxis wird das Fahrzeug jetzt auf Herz und Nieren getestet.

Foto: Demag Cranes

Der nächste logische Schritt

Dem ersten Erfolg folgt nun der zweite logische Schritt: Das Gottwald Mutterunternehmen Demag Cranes AG beteiligt sich über ihre Tochter zusammen mit ihrem Kunden, der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), dem Institut für Kraftfahrzeuge (ika) der RWTH Aachen University und dem Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH (ifeu) an einem Konsortium zur weiteren Erforschung des batterieelektrischen Antriebsstrangs für automatisierte Containertransportfahrzeuge.

Das Pilotprojekt wird erneut auf dem HHLA Container Terminal Altenwerder umgesetzt. Denn in der Klimaschutzstrategie von HHLA spielen innovative und energieeffiziente Antriebe für den Hafenumschlag eine wichtige Rolle. Mehr als die Hälfte der umschlagbedingten Treibhausgasemissionen entstehen aktuell durch die Verbrennung von Diesel. Der HHLA Container Terminal Altenwerder gilt bereits jetzt wegen seines hohen Automatisierungsgrads als einer der modernsten und emissionsärmsten Terminals der Welt.

Das Konsortium hat bereits die Förderzusage für ein Verbundprojekt zur Elektromobilität im Wirtschaftsverkehr vom Bundesministerium erhalten.

Herausforderungen erfolgreich gelöst

Umweltfreundlich, schnell, effizient: Das neue Containertransport-System erfüllt viele Anforderungen

Bei Entwicklung des Containertransport-Systems der Zukunft standen die Experten vor einem ganz besonderen Problem: Während der Betrieb im Container-Terminal die jederzeitige Verfügbarkeit der Automatisierten Containertransportfahrzeuge (AGV) erfordert, müssen die Batterien trotz ihrer möglichen langen Einsatzzeit von bis zu zwölf Stunden gewechselt werden. Lange Stillstandzeiten, bedingt durch das Laden der Batterien, können allerdings nicht akzeptiert werden.

Schneller Wechsel

Folglich stellt der Betrieb des Batterie-AGV besondere Anforderungen an den Batteriewechsel, die herkömmliche Stationen nicht erfüllen können. Aus diesem Grund entwickelt und baut das Verbundprojekt auch eine völlig neuartige, vollautomatisierte Batteriewechselstation.

Sind beim Einsatz von Verbrennungsmotoren derzeit bestehende und künftig zu erwartende Abgasnormen zu erfüllen, handelt es sich beim Batterie-AGV um ein Fahrzeug ohne Abgasemission, das lokale Schadstoffemissionen einschließlich des CO_2-Ausstoßes vollständig vermeidet. Zudem senkt der Wegfall der Dieselmotoren die Schallemissionen deutlich.

Im Gegensatz zu alternativen Transportfahrzeugen mit Verbrennungsmotor kann das Batterie-AGV mit Strom aus regenerativen Energiequellen betrieben werden, sodass auch die Gesamt-CO_2-Bilanz bei null liegt. Schon bei Nutzung von Energie aus dem aktuellen deutschen Strommix können beim Betrieb von batterie-elektrischen AGV bereits heute mehr als 30 Prozent CO_2 eingespart werden.

Neben den ökologischen Vorteilen eröffnet das Batterie-AGV zudem größere Potenziale für weitere Kosteneinsparungen. „Den anfangs höheren Investitionen in Batteriewechselstation, Batterien und Ladegeräten stehen weitaus geringere Kosten für Energieverbrauch und Instandhaltung gegenüber", betont Dr. Mathias Dobner, Direktor Forschung, Entwicklung und Konstruktion bei Demag Cranes.

Kompetente Partner

Demag Cranes koordiniert im Konsortium das Verbundprojekt und ist für Entwicklung und Aufbau von zwei Batterie-AGV der Marke Gottwald sowie der Batteriewechselstation zuständig. HHLA begleitet die Entwicklungsarbeiten und integriert die neue Technologie in die bestehende AGV-Flotte. Das Institut für Kraftfahrzeuge ika unterstützt die technische Auslegung des Antriebstrangs, das Institut ifeu betreibt projektbegleitend intensive Grundlagenforschung.

Positives Fazit zum Abschluss von MAEKAS

Projekt zur Verlagerung von Verkehren auf die Schiene und Anschlussreaktivierung erfolgreich beendet

„Wir werden in Kontakt bleiben und MAEKAS als Anstoß nehmen, um weiterhin Transporte auf die Schiene zu bringen", versprach Ute Paul von den Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH) als Moderatorin des Abschluss-Workshops. Mit ihm endete nach drei Jahren das Projekt, bei dem die Partner in den Häfen des Rhein-Ruhr-Gebiets gemeinsam mit der SBB Cargo erfolgreich Güter von der Straße auf die Schiene verlegt und alte Schienengleisanschlüsse neu aktiviert haben. Und das Fazit aller Beteiligten fällt rundum positiv aus: Die Erfolge seien Motivation, weitere Verkehre auf den (Schienen-) Weg zu bringen oder zumindest anzudenken und zu prüfen.

Die Neusser Eisenbahn war einer der Partner des erfolgreichen Projekts MAEKAS.

Gemeinsame Kompetenz

Es habe sich gezeigt, dass gerade die Kombination von lokaler und regionaler Kompetenz mit internationaler Erfahrung besonders geeignet sei, überzeugende Angebote zu erstellen.

Partner gestärkt

In der Zusammenarbeit konnte neben dem politischen Auftrag der Verkehrsverlagerung auch die Wettbewerbsfähigkeit der beteiligten Unternehmen gestärkt sowie die Attraktivität der Standorte erhöht werden. Und schließlich erreichten die Beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen höhere Netzwerkkompetenzen. Faktoren, die sich auch in neuen Verkehren niederschlugen: Tatsächlich, so betonte Urs Mendler von der SBB Cargo und Projektkoordinator MAEKAS, gelang es, drei Unternehmen aus der Zielgruppe erfolgreich anzusprechen. Aber auch die Umweltziele sind erreicht: Durch die nachhaltige Verlagerung gelang die Reduzierung von CO_2 und NO_X ebenso wie die Reduzierung der Belastung durch vermeidbare Leertonnenkilometer.

Dabei hatten die Projektpartner auch unter den Auswirkungen der Wirtschaftskrise zu leiden: Angesichts wegbrechender Mengen seien 2008 für verschiedene Projekte Planungen angestoßen und teilweise auch Vorarbeiten erledigt worden, die dann 2009 nicht mehr realisiert werden konnten.

Den Weg frei machen

In diesem Zusammenhang betonte Ute Paul, dass es MAEKAS nicht darum gehe, den Lkw als Wettbewerb darzustellen. Vielmehr liege den Projektpartnern daran, schienenaffines Gut auf die Gleise zu holen, um so die Straßen für die Feinverteilung sowie die Transporte frei zu machen, die auf den Lkw angewiesen seien.

Aufwärtstrend ist ungebrochen

Neusser Unternehmer Stefan Rieck zieht eine positive Bilanz für das vergangene Jahr

Zufrieden schaut Stefan Rieck, Geschäftsführer der gleichnamigen Entsorgungs-Logistik GmbH mit Sitz im Neusser Hafen, auf 2010 zurück. Das Unternehmen kann eine konstante Entwicklung mit gesunden Zuwachsraten bilanzieren. Als Gründe nennt Rieck zunächst den bekannt überzeugenden Kundenservice. Garanten hierfür seien die motivierten und intern wie extern geschulten Mitarbeiter, „die unsere Kunden breit gefächert beraten, die sich kümmern und einsetzen", betont der Geschäftsführer. Ziel ist es dabei grundsätzlich, genau die Dienstleistung zu ermitteln und dann zu realisieren, die der Kunde auch benötigt. „Wir sind grundsätzlich an einer langfristigen und harmonischen Kundenbeziehung interessiert, deshalb kann das Ergebnis der Beratung auch sein, dass wir dem Kunden statt des schnellen Geschäfts günstigere Möglichkeiten und Wege aufzeigen und so überzeugen."

Optimistisch schaut Stefan Rieck in die Zukunft.

Zum Unternehmenscredo gehört auch ein fairer Preis für die erbrachten Leistungen und eine zufriedenstellende Dienstleistung im Tagesgeschäft. „Damit die Entsorgung für den Kunden ein reibungsloses ‚Abfallprodukt' bleibt und er sich, was viel wichtiger ist, um seinen Betrieb und sein Geschäft kümmern kann."

So rüstet die Rieck Entsorgungs-Logistik GmbH teilweise sogar Pressen mit automatischen Meldeanlagen um, die den Fachleuten per Datenfunk rechtzeitig mitteilen, wann sie geleert werden müssen. Zudem, so freut sich der Unternehmer, bieten er und seine Mitarbeiter eine Dienstleistung, die immer mehr gefragt wird. „Zum 1. Januar sind zwei neue Gesetze zu tauschähnlichen Umsätzen und dem Reverse-Charge-Verfahren in Kraft getreten, die beide steuerrechtliche Konsequenzen und Risiken für die Kunden beinhalten. Somit ist es noch wichtiger geworden, mit den entsprechenden Fachbetrieben zusammenzuarbeiten, denen man das Vertrauen schenken kann und die sich die notwendige Kompetenz bereits im Vorfeld angeeignet haben."

Aufgrund des guten Verhältnisses zu den Kunden und angesichts der wirtschaftlichen Entwicklung erwartet Rieck, dass eine wachsende Produktion auch zu mehr Abfällen führen wird. Zudem haben die Mitarbeiter aufgrund des guten Kundenservices für dieses Jahr schon einige Anfragen von Großkunden erhalten.

Eine Entwicklung, die der Geschäftsführer mit einem lachenden und einem weinenden Auge sieht. „Wir haben im letzten Jahr unserem Standort im Hafen ausgebaut und auch sechs neue Mitarbeiter einstellen können. Aber nun stoßen wir wieder einmal an die Kapazitätsgrenzen und müssen uns auch in diesem Jahr vergrößern."

Spende sichert die weitere wichtige Arbeit

DRK-Schreibaby-Ambulanzen helfen Eltern, deren Leben durch extremes Schreien der Kinder belastet ist

Kurz vor Jahresende sicherte jetzt ein besonderes Geschenk die weitere Arbeit der DRK-Schreibaby-Ambulanzen in Düsseldorf: Gudrun Wierichs, ihre Tochter Julia Bernecker und Enkelin Nina übergaben für die Manfred-Wierichs-Stiftung einen vierstelligen Geldbetrag an die Einrichtung, die Eltern und ihren Kindern zur Seite steht.

Das Angebot der DRK-Schreibaby-Ambulanzen richtet sich an Eltern mit Kindern bis zu zwei Jahren, deren Familiensituation durch extremes Schreien ihrer Babys belastet ist. Denn dauerhaftes Schreien, Nahrungsverweigerung, Schlafstörungen, Unruhe, übermäßiges Klammern und Trotzen stellen sehr hohe Anforderungen an die Eltern. Diese sind oft rund um die Uhr damit beschäftigt, die Bedürfnisse ihres Kindes zu befriedigen. Damit verbunden sind Stress und Schlafmangel und oft entstehen

daraus Überforderung und chronische Erschöpfung. Hier setzen die DRK-Schreibaby-Ambulanzen als krisenbegleitende Hilfe an. Speziell ausgebildete Mitarbeiterinnen suchen gemeinsam mit den Eltern nach den Ursachen und helfen, Wege aus dem Schreien zu finden.

„Wir sind sehr froh, den Kindern und ihren Eltern in dieser sehr schwierigen Zeit beistehen zu können", erklärte Gudrun Wierichs. Die Vorsitzende der Stiftung berichtete aus eigenem Erleben, wie sehr schon gesunde Kinder, die zum Beispiel unter einer Krankheit leiden, ihre Eltern an die Grenzen der Leistungsfähigkeit führen können. „Man kann sich kaum vorstellen, unter welchen Belastungen die Eltern von Schreibabys stehen", pflichtete ihre Tochter und Kuratoriumsmitglied Julia Bernecker bei.

Beide informierten sich bei ihrem Besuch ausführlich über die in Gerresheim und Friedrichstadt geleistete Arbeit und dankten den Mitarbeitern für ihr wertvolles Tun. Besondere Aufmerksamkeit schenkten sie dem KiSS-Syndrom und der Cranio-Sacral-Therapie.

Bei Bedarf kann bei den beiden Schreibaby-Ambulanzen auch außerhalb der Sprechzeiten dienstags 10 bis 12 Uhr unter der Telefonnummer (02 11) 22 99 47 11 sehr kurzfristig ein Termin vereinbart werden. Die Mitarbeiter versuchen auch gerne, für Hilfe suchende Eltern aus anderen Städten Ansprechpartner zu finden.

Die Manfred-Wierichs-Stiftung mit Sitz in Würzburg wurde im Dezember 2007 gegründet. Der Stiftungszweck ist nach eigenen Angaben unter anderem die Unterstützung von Einrichtungen, die sich humanitären, sozialen, karitativen und medizinischen Aufgaben widmen. Auch Bildungsstätten, die sich besonders der Förderung von Sozialschwachen widmen, gehören zu den Einrichtungen, die die Manfred-Wierichs-Stiftung unterstützt.

Entwicklung aufmerksam verfolgen

Mitglieder des Produktenmarkts diskutierten Pläne für den Ausbau des Neusser Hafens

Über den aktuellen Stand einer möglichen Bebauung im Umfeld des Hafens informierten sich die Mitglieder des Neusser Produktenmarkts e.V. auf ihrer diesjährigen Versammlung. „Wir als Wirtschaftsförderung werden ein Auge darauf haben, dass sich keine Einschränkungen für die gewerbliche oder bestehende Nutzung ergeben", versprach Andreas Galland, Leiter des Amts für Wirtschaftsförderung der Stadt, der den aktuellen Stand der städtebaulichen Entwicklung am Hafen vorstellte.

Die Hafenfirmen beobachten die Entwicklung aufmerksam.

Projekte wie der Hafenkopf und die Cretschmarhallen, das Areal der Münsterschule und das Werhahn-Gelände würden sicherlich eine Menge Chancen eröffnen, so Galland, böten aber auch das Potenzial für Spannungen.

In der anschließenden durchaus kontrovers geführten Diskussion mit den Mitgliedern versicherte er, dass der Hafen und die dortigen Unternehmen ein elementarer Teil der Wirtschaftskraft und die Keimzelle der Stadt seien.

Produktenmarkt-Vorstandsmitglied Ernst Lamers von den Düsseldorfer Fortin Mühlenwerken GmbH & Co. KG erklärte, dass er sich aus seinen Erfahrungen in der Landeshauptstadt schwer tue, diese Zuversicht zu teilen. Er kündigte an, dass die Mitglieder die weiteren Entwicklungen sehr aufmerksam verfolgen werden.

Der Produktenmarkt-Vorsitzende Johann-Andreas Werhahn begrüßte zudem Landtagsmitglied Dr. Jörg Geerlings, der von seien ersten Monaten im neu gewählten NRW-Landtag berichtete.

Die vor fast 110 Jahren gegründete Getreide-, Saaten und Produktenbörse ist heute eine Informations- und Kommunikationsplattform, der rund 30 Unternehmen aus der Region angehören: Öl- und Mehlmüller, Getreidehändler, Agrarproduktemakler, Futtermittelproduzenten und Spediteure.

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*

Hessen stark

Foto: Wikimedia Commons/dontworry

Der Aufschwung lässt auch das Geschäft der hessischen Häfen brummen. Die an Rhein und Main umgeschlagene Gütermenge stieg in den ersten zehn Monaten des vergangenen Jahres um knapp elf Prozent auf 9,5 Millionen Tonnen, wie das Statistische Landesamt in Wiesbaden mitteilte. Damit übertrafen die Häfen den Angaben zufolge sogar die Werte des Vorkrisenjahres 2008. Der Umschlag von Erdöl, Mineralerzeugnissen und Gasen kletterte um vier Prozent.

Neubau

Die bekannte „RheinEnergie" der Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt KD erhält ein zehn Millionen Euro teures Schwesterschiff: Das neue Eventschiff wird auf den Namen MS RheinFantasie getauft: Das entschied jetzt eine namhafte Jury nach einem Leserwettbewerb in der lokalen Presse.

Nachfolge

Der Aufsichtsrat der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) bestellte jetzt Uwe Wedig als neuen HGK-Vorstand. Vorstandssprecher wird Horst Leonhardt. Beide Personalentscheidungen werden zum 1. Mai 2011 wirksam.
Der Aufsichtsrat klärt damit die Nachfolge des im Frühjahr ausscheidenden Vorstandssprechers Dr. Rolf Bender. Bender war seit der Gründung des Unternehmens im Jahr 1992 einer der prägenden Persönlichkeiten der HGK. Seit 1994 gehört er dem Vorstand an, seit Februar 2004 als Vorstandssprecher. Der 1946 geborene Diplomkaufmann Bender geht am 30. April in den Ruhestand.

„boot" bietet wieder Attraktionen

Eine schnelle Rennfahrerin aus Neuss und ein Piratenschiff für einen Kindergarten

Die ganze Woche schon begeistert wieder einmal die Messe „boot" in Düsseldorf Wassersportfreunde aus Deutschland und dem benachbarten Ausland. Noch bis einschließlich diesen Sonntag haben Besucher die Chance, sich über alle Aspekte des Wassersports zu informieren.
Fest etabliert hat sich die Powerboat World in Halle 5, die Rennbootsport in seiner ganzen Vielfalt zeigt. „Powerboat Racing Team Schuft" und „RaceBoats Germany" wollen dies unterstreichen und zeigen, was hinter der „Faszination Rennbootsport" steckt.
Die beiden Teams, Konkurrenten auf dem Wasser, aber an Land zusammen aktiv, um den Sport zu bewerben, treten dabei erstmals gemeinsam in dieser Form auf. Dabei haben sie ihre unterschiedlichen Renngeräte im Gepäck.
„Wir wollen aufmerksam machen auf uns und unseren Sport – und dabei begeistern und anstecken mit dem Virus, der uns bereits ergriffen hat", betont Wolfgang Volz, einer der Teamchefs von RaceBoats Germany. „Wir haben dafür einiges mitgebracht nach Düsseldorf und freuen uns auf interessierte Besucher, die wir für unsere Welt begeistern wollen", ergänzt Simone Bianca Schuft, Pilotin und Teamchefin vom Powerboat Racing Team Schuft.
Schüler des Schiffer-Berufskolleg RHEIN arbeiten auf der boot 2011 in Halle 15 am Stand der Boots- und Schiffbauerinnung NRW gleichzeitig an drei Projekten. Eine Gruppe wird den Bau eines Wikingerbootes für einen Kindergarten organisieren und durchführen. Besucher können vom ersten Tag an bereits erkennen, welche Form das Boot später haben wird. Denn hierzu hängen die Pläne im Maßstab 1:1 als durchsichtige Folie um den Bauplatz.

Auch in diesem Jahr hat die Düsseldorfer „boot" wieder einiges zu bieten und lohnt einen Besuch.

Mehr Schnee, weil es wärmer wird

Englische Studie: Die Klimaerwärmung lässt unsere Winter immer eisiger werden

Laut einem Bericht der englischen Tageszeitung „The Independent" stellten deutsche Wissenschaftler einen Zusammenhang zwischen den kalten und schneereichen Wintern in Großbritannien und den schmelzenden Eiskappen an den Polen aufgrund der weltweiten Klimaerwärmung fest. Die Experten warnen in der Folge davor, dass es in der Zukunft häufiger zu längeren Phasen mit Temperaturen unter null kommen kann. Das hätte auch Auswirkungen auf Deutschland.
Eine Analyse der eisfreien Regionen der arktischen Ozeane habe ergeben, so der Independent weiter, dass die dort durch die Klimaerwärmung verursachten höheren Temperaturen und die dadurch verursachte Schneeschmelze paradoxerweise die Chancen auf kältere Winter auf der gesamten nördlichen Halbkugel erhöhen.
Einige Wissenschaftler deuten die Ergebnisse, dass der dramatische Rückgang des Polareises in den vergangenen 30 Jahren zu Veränderungen der Windströmungen über weiten Teilen der nördlichen Erdhalbkugel geführt habe. Das wiederum führe in den Wintermonaten verstärkt kalte, arktische Luftmassen über die britischen Inseln, die in diesem Zeitraum sonst von eher milden, westlichen Luftmassen dominiert werden. Die Studie beruht auf den Wetterdaten des Jahres 2009, in denen die beiden Rekordwinter noch nicht einmal enthalten sind. Diese können, so der Zeitungsbericht, als Beleg für die Annahme dienen, dass kalte Winter in Zukunft dreimal mehr wahrscheinlich werden als zuvor.
Die englische Regierung hatte die Wissenschaftler gefragt, ob die Rekordwinter 2009/10 und 2010/11 Teil einer größeren Veränderung seien, die die britische Infrastruktur weiter belasten würde.
Grundlage für die Untersuchungen waren unter anderem Computermodelle, die vor allem die zurückgehenden Eismassen in der Barentssee und der Karasee berücksichtigen.

Foto: Wikimedia Commons/Lyubomir Ivanov

Möglicherweise stehen uns mehr kalte Winter bevor.