



Ticker: Traumschiffe in den Häfen +++ Berliner Spezialitäten vom Hammer Kiosk +++ Radtour rund um die Neusser Kais +++ Düsseldorf wird Modellregion für Energiewende +++ Logistikexperten diskutieren +++ Kran Know How ist in China gefragt +++

Binnenhäfen als Drehscheiben

Hafenkongress in Karlsruhe diskutierte Herausforderungen und Chancen für die Logistik

Auf dem dritten Internationalen Hafenkongress in Karlsruhe geht es in diesem Jahr um die Themen "Logistik", "Infrastruktur" und "Gewerbeimmobilien". Für den Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) sind vor allem die künftigen Aufgaben des Systems Wasserstraße und Häfen von Bedeutung. Roland Hörner, Präsident des Europäischen Verbandes der Binnenhäfen und Präsidiumsmitglied des BÖB, machte im Hinblick auf die europäische Verkehrswirtschaft auf den hohen Stellenwert der Binnenhäfen für eine funktionierende Logistik aufmerksam. "Dass die Europäische Union die Bedeutung des Verkehrssektors erkannt hat, liegt



nicht zuletzt daran, dass wir uns stetig mit dem Thema beschäftigen. Wir verstehen es als gemeinsame Aufgabe, die verschiedenen Nationen

sowie See- und Binnenhäfen gleichermaßen einzubinden." Sein Appell an alle Beteiligten lautete: "Lassen Sie uns daher gemeinsam weiter daran arbeiten, dass in die Häfen investiert wird, denn dann investieren wir in die Zukunft in Europa und vor allem Deutschland."

Der gezielte Ausbau der Leistungsfähigkeit von Binnenhäfen sowie deren Infra- und Suprastrukturen, gehört für den BÖB zu einem wesentlichen Baustein einer nachhaltigen Verkehrspolitik.

Wichtige Potenziale liegen in dem Zusammenhang in der systematischen Vernetzung der Verkehrsträger. Dies muss in Zusammenarbeit mit den Häfen, der verladenden Wirtschaft und der Logistik erfolgen. Der Erhalt und die Schaffung neuer Arbeitsplätze darf hierbei aber nicht außer Acht gelassen werden.

Zunahme

Ein Plus von 7,1 Prozent mehr Gütern und insgesamt 22,5 Mio. Tonnen wurden laut dem Statistischen Landesamt in Hannover im vergangenen Jahr in den Niedersächsischen Binnenhäfen umgeschlagen. Das sind 1,5 Mio. Tonnen oder mehr als 37.000 Lastwagen auf den Straßen.



Der Hamburger Hafen will zukünftig enger mit den Häfen in Busan, Shanghai, Osaka, Los Angeles und Rotterdam zusammen arbeiten. Die jetzt unterzeichnete Vereinbarung zu der "strategischen Allianz" umfasst unter anderem den regelmäßigen Austausch zu wirtschaftlichen und planerischen Aktivitäten, aber auch ein persönliches Treffen von Mitarbeitern auf allen Ebenen, das jährlich ausgerichtet werden soll.

Ausgeruht

Der Strandkorb feiert Geburtstag: Am 15. Juni 1882, also vor 130 Jahren, wurde das erste vom kaiserlichen Hof-Korbmacher Wilhelm Bartelmann gebaute Exemplar in Warnemünde aufgestellt.

Hochbetrieb auf dem Rhein



Die ersten warmen Frühlingstage nutzten viele Schaulustige in unserer Region zu einem Abstecher an den Rhein. Entweder um ein Eis oder Getränke zu genießen, in der Sonne zu liegen oder aber um die Schiffe auf einer der wichtigsten Wasserstraßen der Welt zu beobachten.

und 2011/2012 informieren die 16 NRW-Industrieund über Entwicklung und Innovationsverhalten der Industrie-Unternehmen in NRW, die IHK-Brancheninitiativen Automotive, Life Sciences, Software und Telekommunikation sowie über Kooperationen von Wirtschaft und Wissenschaft. Der Report kann ab sofort bei der IHK Düsseldorf kostenlos angefordert oder unter www.duesseldorf.ihk.de, Dokumenten-Nr. 81403

heruntergeladen werden.

Erschienen

Aus unserer Sicht 2

Kluge Köpfe gesucht



Wir tendieren dazu negative Vorhersagen zu ignorieren. Der Klimawandel ist eine solche. Eine andere ist der demographische Wandel. Seit Jahren warnen Experten davor, dass uns die motivierten und gut ausgebildeten Nachwuchskräfte ausgehen werden. Dabei sind die Auswirkungen bereits spürbar – abseits der seit Generationen tradierten Klage, dass die

Jungend von heute nichts mehr lernt und die Zeit mit Telefon/ Fernsehen/ Computer vertrödelt und der Untergang der westlichen Zivilisation quasi beschlossene Sache ist.

Nein, die Zahl der Bewerber geht abseits aller Fragen ob sie geeignet sind oder nicht, spürbar zurück. Nicht überall, aber an immer mehr Stellen. Und auch in den unterschiedlichsten Branchen und Bereichen, denn die Häfen bieten ja ein so breites Spektrum wie kaum ein anderer Ort. Dabei gibt es gerade in der Logistik nicht nur sichere Jobs, die drittgrößte Branche bietet auch relativ verlässliche Zuwachsraten.

Vielleicht haben wir in den Häfen uns zu lange darauf beschränkt, als gute Dienstleister an Kunden und den Bürgern einfach "nur" unsere Arbeit zu tun, statt auf unsere Bedeutung, unsere Chancen und unseren erheblichen Beitrag zum Allgemeinwohl hinzuweisen. Diese Bescheidenheit muss ein Ende haben – auch im Sinne des Erhaltes unserer Mitarbeiter. Denn die sind mindestens ebenso wichtig wie moderne Maschinen und Technologie, aber in den nächsten Jahren deutlich schwieriger zu beschaffen.

Ein Riesenverlust



Es brummt. Allen Unkenrufen und Befürchtungen zum Trotz legt die deutsche Wirtschaft langsam aber stetig zu. Deshalb brummt es auch auf den Straßen – ein Brummi hinter dem anderen. Denn nur mit Logistik – egal ob Straße, Schiene oder Wasserstraße – kann unsere Wirtschaft funktionieren.

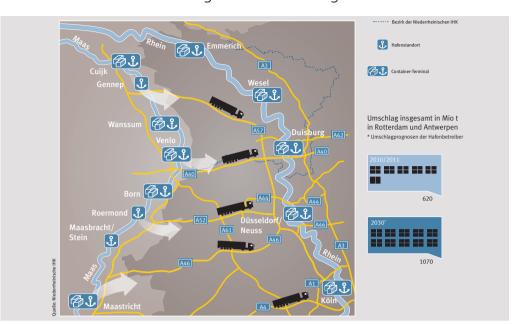
Allerdings graben wir uns selber ge-

rade diese Basis unseres Erfolges ab – wenn wir es nicht bereits getan haben. Seit Jahren investiert die öffentliche Hand in die Infrastruktur nicht einmal genügend Mittel für deren Erhalt. Tendenz: Weiter sinkend.

Dabei sind Investitionen in diesen Bereich nicht nur entscheidend für die Volkswirtschaft bei uns und in Europa, sie weisen auch einen unglaublichen Retabilitätsfaktor auf: Beim sechsten Parlamentarischen Abend des BÖB benannte Prof. Alexander Eisenkopf einen Zusammenhang zwischen Wirtschaftswachstum, Wohlstand und der Qualität der Infrastruktur in unserem Land. "Wenn Investitionen zu gering ausfallen, geht das mittelfristig immer mit Wachstumseinbußen einher und hat weniger Arbeitsplätze sowie einem geringeren gesellschaftlichen Wohlstand zur Folge." Und er zitierte ein Studie: Jeder investierte Euro erwirtschaftet 4,3 Euro Nutzen. Allerdings sei das keine Einbahnstraße, warnte der Wissenschaftler: Fehlende Investitionsmittel von 3.7 Milliarden bedeuteten schlussendlich auch 13.8 Milliarden RAINER SCHÄFER Euro entgangenen Nutzen.

Grenznahe Konkurrenz

Niederrheinische IHK schlägt Alarm in Bezug auf die Infrastruktur



Die Niederlande treiben mit Hochdruck den Ausbau der Maas-Häfen voran.

Die Niederlande bauen massiv die Maas und die Häfen entlang des Flusses aus. "Angesichts der Investitionsvorhaben in Höhe von mehreren hundert Millionen Euro in unserer Nachbarschaft wird der Druck auf die Verkehrsund Logistikregion Niederrhein wachsen.

Treiber für die Entwicklung auf niederländischer Seite ist das rasante Wachstum von Gütermengen, die vom Seehafen Rotterdam aus verteilt werden. Die Niederlande planen deshalb verstärkte Transporte per Binnenschiff über Kanäle in die Maas-Häfen und von dort aus per Lkw in die

großen Abnehmerregionen an Rhein und Ruhr. Die konkreten Schritte zur Stärkung der Häfen von Cuijk bis Maastricht dürften noch in diesem Jahr vorgestellt werden. Geplant ist offenbar, drei der Häfen für den Containerumschlag deutlich auszubauen. Die Niederlande werden im Zuge der Maas-Investitionen einschließlich EU-Förderung (rund 80 Millionen Euro) insgesamt etwa 410 Millionen Euro einsetzen. Durch den Ausbau der Maas und ihrer Häfen wird auch der Gütertransport vom belgischen Seehafen Antwerpen aus per Binnenschiff beflügelt.

Burkhard Landers, Präsident der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve, erklärte dazu: "Das bringt Wertschöpfung und Arbeitsplätze – aber nicht bei uns. Stattdessen haben wir Lkw-Verkehr, der von den Maas-Häfen ausgeht." Die IHK befürchtet weitere Belastungen des ohnehin überfrachteten Straßennetzes an Rhein und Ruhr.

In diesem Zusammenhang forderte der IHK-Präsident auch die zügige Umsetzung der Arbeiten für das dritte Gleis in Fortsetzung der niederländischen Betuwe-Linie.

HGK: Zertifizierter Entsorgungsbetrieb

Seit März 2001 ist die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) ein zertifizierter "Entsorgungsfachbetrieb" gemäß Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz. 2012 hat das Unternehmen zum elften Mal erfolgreich am freiwilligen Prüfungsverfahren der "Entsorgergemeinschaft Transport und Umwelt e.V." teilgenommen. "Das Zertifikat bestätigt, dass wir als HGK alle gesetzlich vorgeschrieben Anforderungen erfüllen. Es gibt uns zudem die Gewissheit, unseren eigenen hohen Ansprüchen zu genügen", betont Rolf Schulke. Er betreute als Umweltbeauftragter der HGK

das Zertifizierungs-Prozedere. Der Abfalltransport ist ein etabliertes Geschäftsfeld der Gütereisenbahn. Seit 1997 übernimmt die HGK die städtischen Hausmülltransporte auf der Schiene. Seit zwölf Jahren zählt die Restmüllverbrennungsanlage der AVG in Köln-Niehl zu den Kunden. In dieser Zeit hat die HGK mehr als drei Millionen Tonnen Müll auf der Schiene zur AVG nach Niehl geliefert und so mehr als 300.000 Lkw-Fahrten ersetzt. Als Entsorgungsfachbetrieb trägt die HGK das Gütezeichen einer anerkannten Entsorgergemeinschaft.

Die Reportage

Die Loreley und der Drachenfels sind beliebte Ziele für Flusskreuzfahrer nicht nur aus Europa, sondern auch aus Asien und Amerika. Immer häufiger machen die schwimmenden Herbergen auch in Neuss und Düsseldorf Station.

Traumschiffe legen im Rheinland an

Mit scharfem Auge beobachtet Hafenmeister Helmut Baur das Anlegen der A-Rosa-Viva unterhalb des Neusser Kinos. Regelmäßig fahren die gro-Ben Schiffe in das Hafenbecken 1. um die beeindruckten Gäste in die nahe Innenstadt zu entlassen. Zum Sightseeing oder zum Shoppen: Denn nach Schätzungen von Tourismus-Fachleuten gibt jeder Besucher bei einem solchen Landgang rund 100 Euro aus. Wenige Stunden später unterhalb des Düsseldorfer Altstadtufers an den ehrwürdigen Rheinterassen: Anderer Ort, anderes Schiffe, gleiches Manöver. Ein Schiff der Scylla-Reederei Basel macht unter den Augen von Hafenmeister Michael Reindorf an einem der Anleger der Neuss Düsseldorfer Häfen fest. Der Hafenbetreiber hat in diesem Frühjahr rechtzeitig vor Saisonbeginn in die Festmacheinrichtungen der Steiger 1 bis 5 investiert. "Nun können auch Schiffe bis zu einer Länge von 135 Metern anlegen", berichtet der Hafenmeister mit berechtigtem Stolz. Denn die Kreuzfahrer werden nicht nur immer zahlreicher, sie werden auch immer luxuriöser, sprich länger und breiter. Der gestiegene Komfort für die Erholungssuchenden bedeutet aber auch mehr Gewicht, welches die Poller belastet - und die mussten deshalb überwiegend erneuert werden.

Acht Anlegemöglichkeiten unterhalten allein die Neuss Düsseldorfer Häfen am Rheinufer der Landeshauptstadt. Dazu kommen noch einmal fünf Steiger. In Neuss auf der gegenüberliegenden Rheinseite können im Hafenbecken 1 bis zu vier Schiffe festmachen: Zwei hinter einander und noch jeweils ein weiteres längsseits. Aber dann wird es schon eng.

Jeden Tag werden diese angefahren, teilweise mehrfach: Vom Ausflugsschiff, das die Gäste auf eine Tagesfahrt entlang der Landeshauptstadt oder nach Köln mitnimmt, über Kreuzfahrer, die von den niederländischen Seehäfen bis Basel oder sogar den Donaumündungsraum unterwegs sind bis hin zu Hotelschiffen, die für einige Tage den Besuchern des Standortes eine reiz- und eindrucksvolle Alternative zu einer Landunterkunft bieten. Rund 440 mal machte im vergangenen Jahr Kreuzfahrt- und Eventschiffe allein an den Anlagen der NDH fest, dazu kommen noch einmal die Messeanlegungen. Wie viele Menschen jeden Tag an Land gehen, kann auch Reindorf nur schätzen: Die großen Schiffe können 230 bis 250 Gäste (zusätzlich zu der vielköpfigen Besatzung) auf eine unvergessliche Tour entführen. Meist sind sie 110 Meter lang und 11,40 Meter breit, kleinere Ausflugsschiffe gibt es in den verschiedensten Längen ab 35 Metern. Denn auch für Firmenveranstaltungen, Feste



Düsseldorf ist ein beliebtes Ziel bei Ausflugs- wie auch Hotelschiffen.

panische Feuerwerk Anfang des Monats.

"Die Fahrten und Angebote haben in den letzten Jahren unglaublich zugenommen", berichtet Reindorf. "Der Trend weist steil nach oben und derzeit ist noch kein Ende in Sicht." Für ihn bedeutet das vor allem genaue Planung: In diesen Tagen gehen bereits getermin vorschreibt. Denn die Plätze sind gefragt. Das ist Puzzlearbeit und erfordert Fingerspitzengefühl und Konzentration.

Inzwischen beginnt die Saison im Ende Februar und erstreckt sich bis in den Januar. Lange vorbei die Zeit, als es die Menschen nur von Ostern bis Oktober aufs Wasser zog.

Branche – das lässt sich auch in Zahlen belegen. In 2011 haben Flusskreuzfahrtschiffe rund dreihundert Mal in Düsseldorf angelegt, rund 50 Prozent mehr als 2010. Einige Veranstalter haben Düsseldorf für 2011 erstmals in ihr Programm aufgenommen oder setzen verstärkt auf die Landeshauptstadt."

Die von der Branche erwarteten steigenden Passagierzahlen, aber auch steigende Umsatzzahlen haben sich 2011 auch positiv auf Düsseldorf ausgewirkt. "Neben den direkten Umsätzen der Branche ist natürlich auch von indirekten Umsätzen in erheblicher Höhe auszugehen, die vor allem auf den Landausflügen und beim kulturellen Rahmenprogramm entstehen", berichtet der Sprecher. "Davon profitieren in Düsseldorf auch die örtliche Gastronomie, Ausstellungshäuser und der Einzelhandel."

Unflat geht davon aus, dass Düsseldorf auch in den nächsten Jahren von diesem Wachstum und vor allem auch vom Imagewandel des Reisesegments der Flusskreuzfahrten profitieren wird, denn ein weiteres Wachstum der Branche bedeutet für die Stadt natürlich auch mehr Gäste."



Hafenmeister Michael Reindorf trägt dafür Sorge, dass sich die Kreuzfahrer im Hafen wohl fühlen.

andere Chartertouren wird die wichtigste Wasserstraße Deutschlands immer beliebter. Sie genießen die Aussicht und das besondere Flair, das so nur der Rhein geben kann. Und oftmals auch besondere Veranstaltungen wie das ja-

die Buchungswünsche der Reedereien für das kommende Jahr ein. Aber auch kurzfristige Anfragen sind mit dabei. Alle notiert er am Computer in einen großen Plan, der dann verbindlich Anlegezeit, Aufenthaltsdauer und Able"Die Bedeutung der Flusskreuzfahrten ist vor allem in der Landeshauptstadt schon lange angekommen", berichtet Matthias Unflat von der Düsseldorf Marketing & Tourismus GmbH. "Düsseldorf profitiert vom Wachstum der

Englischer Barde begeistert wieder Neuss

Bereits zum 22. Mal ist das "Globe" Gastgeber für das Shakespeare-Festival – bis 7. Juli sehenswerte Stücke

Seit 1991 steht auf der Neusser Rennbahn ein Nachbau von Shakespeares Globetheater, das iedes Jahr im Sommer die Stücke des elisabethanischen Meisters zum Leben erweckt. Eingeladen werden Inszenierungen aus aller Welt, vor allem aber natürlich Aufführungen in Shakespeares Originalsprache. Theater authentisch und hautnah erleben heißt es dann auf den 500 Plätzen des Globe Neuss. In diesem Jahr noch bis zum 7. Juli.

Ebenso universell wie unerschöpflich sind die Werke von William Shakespeare, der in diesem Jahr bereits zum 22. Mal am Neusser Rennbahnpark sein Festspiel miterleben kann: Von der klassischen Inszenierung bis zur Hip Hop-Version aus Chicago reicht die Bandbreite der Produktionen, die im Globe Neuss über die Bühne gehen.

Zur Eröffnung war bereits ein blutrünstiger "Macbeth" des britischen Icarus Theatre zu sehen, aus Afghanistan kam die Compagnie Roy-e-Sabs mit einer "Comedy of Errors", aus Frankreich reiste die Compagnie des Petites Heures mit einem herrlich humorvollen Slapstick zu "Richard III" an. Des weiteren gibt es am Dienstag, 26. Juni, eine aus-Gegenwartsgezeichnete Interpretation des "Hamlet" aus Polen und eine moderne Sturm-Adaption litauische



Das Festival überzeuat auch mit ungewöhnlichen Aufführungen.

mit dem Titel "Miranda" am 2. Juli. Der litauische Regisseur Oskaras Koršunovas ist einer der großen europäischen Theatermacher. Zu Hause in Vilnius, ganz klar geprägt vom Ende der postsowjetischen Vorherrschaft, reist er mit seinem Oskaras Koršunovas Theater (OKT) zu den wichtigsten Festivals der Welt, und es ist eine Ehre für das Globe Neuss, ihn mit seiner letzten Produktion präsentieren zu können: "Miranda."

Auf dem Programm steht außerdem eine Auswahl an Komödien der Shakespeare Compagnien aus Berlin und Bremen, eine sagenhafte Bea von Malchus und ein "HENRY V.", mit dem die britische Propeller Company für Aufsehen sorgen wird: Eine der weltweit am meisten geachteten und beliebtesten Shakespeare

Companien ist auch in diesem Sommer wieder in Neuss zu Gast: Edward Hall hat für die Propeller Company, die

einem unvergesslichen "Henry V" hatte, dieses Stück grandios neu inszeniert: packend, mitreißend und anrührend - wie es sich für dieses Stück über Krieg und Frieden zwischen England und Frankreich gehört. Ein rhetorisches Feuerwerk mit 14 umwerfend guten Schauspielern, deren soldatische Fähigkeiten Edward Hall von Offizieren der British Army im Vorfeld der Inzenierung trainieren ließ... Machtgeiler Klerus, hochverräterischer Adel, die Eroberung von Harfleur, die Schlacht von Agincourt, die english lessons der französischen Prinzessin und vor allem Henrys Rhetorik: Shake-

ihr Neusser Debüt 1997 mit

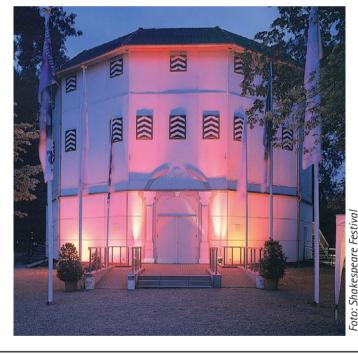
speare at his best. Und das alles im Wooden O. im Globe. auf das Shakespeare im Prolog anspielt: "How can this cockpit hold the vasty fields of France?" Einführungen jeweils 45 Minuten vor Vorstellungsbeginn.

Ein umfangreiches Fortbildungsprogramm für Schülerinnen, Schüler, Lehrkräfte Theaterinteressierte gehört zum Festivalangebot dazu.

Info- und Kartentelefon mit der Rufnummer: 01805 065 065 (0.14 €/Min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunknetze max. 0,42 €/Min).

Informationen zum Shakespeare Festival 2012 gibt es nicht nur im neuen Magazin. sondern auch als APP: Mit nur einem Fingertipp können Interessenten sich alle Inszenierungen anzeigen lassen, Kurioses über Shakespeare und seine Zeit nachlesen oder die Website öffnen. Das iPad macht's möglich. Die App "Was Ihr wollt 2012" kann, dank Sponsoring & Realisation durch DIRAGE GmbH & Co KG, kostenfrei aus dem iTunes App-Store heruntergeladen werden.

Aber natürlich schicken die Veranstalter die gedruckte Version auch gern wie gewohnt zu: Einfach eine eMail mit der Anschrift an magazin@shakespeare-festival.de senden - und das Magazin wird frei Haus geliefert.





Das Ufer des Rheins ist immer einen Ausflug wert.

Lange Tafel am Ufer der Rheins

Rund um die Mitsommernacht, wenn der Tag am längsten ist, lädt die Landeshauptstadt Düsseldorf wieder zur "Langen Tafel am Rhein" ein. Vom 22. bis 24. Juni ist an der Rheinuferpromenade in der Düsseldorfer Altstadt auf einer Länge von 150 Metern eine Tafel aufgebaut, die sich vom Burgplatz bis zum Alten Hafen erstreckt. Das Motto lautet

in diesem Jahr "Die Altstadt lädt ein".

Bei südlichem Flair kann mit internationalen gastronomischen Köstlichkeiten unter freiem Himmel gefeiert werden. Bis zu 500 Personen haben an der überdachten Langen Tafel Platz. Kerzen, Lichterketten und musikalische Untermalung sorgen für Urlaubsstimmung. Die Tafel startet am Freitag, 22. Juni,

um 17 Uhr, am Samstag und Sonntag öffnen die Essensstände bereits ab 12 Uhr. Am Freitag und Samstag ist um Mitternacht Schluss, am Sonntag um 18 Uhr.

Zahlreiche weitere Informationen etwa zur Anreise, aber auch zahlreiche andere Angebote in der Altstadt gibt es unter der Internet-Adresse www.duesseldorfaltstadt.de

Frikkobrötchen und heißer Kaffee

Marina und Peter Kaeding bietet ihren Gästen im Düsseldorfer Hafen eine große Auswahl

Wenn Marina Kaeding morgens um 3.45 Uhr die Jalousie von ihrem Kiosk an der Düsseldorfer Kuhstraße hochzieht, warten oftmals schon die ersten Kunden auf sie. Während die sich noch den Schlaf aus den Augen reiben, ist die Pächterin bereits seit mehr als einer Stunde auf den Beinen, hat nicht nur Kaffee gebrüht, der in den kalten Morgenstunden heiß begehrt ist, sondern auch gekocht und Brötchen geschmiert.

Handfeste Stärkung

Denn in den ersten Morgenstunden sind unterhalb der S-Bahnstation Düsseldorf Hamm weniger warme Worte. sondern handfeste Stärkung gefragt: belegte Brötchen nach Wunsch, eine Frikadelle für die Macher der Frühschicht, ein schmackhafter Kartoffelsalat für den Hunger nach der Nachtschicht. Mitarbeiter der Hafenfirmen. wechseln sich mit Pendlern sowie später dann Schülern ab. Und auch Angestellte der Neuss Düsseldorfer Häfen sowie des nahen Stellwerkes sind dabei, wie Marina Kaeding stolz berichtet.

Gegen 8 Uhr ebbt der erste Ansturm so langsam ab. Dann kommt zum Beispiel die Hammerin Barbara Peschel vorbei. Nicht nur für einen Kaffee, sondern vor allem, um ein paar Worte zu wechseln, sich



Marina und Peter Kaeding an ihrem Kiosk unterhalb der S-Bahn-Haltestelle Düsseldorf Hamm.

nach gemeinsamen bekannten zu erkundigen.

Vor zwei Jahren haben Marina und ihr Mann Peter Kaeding den Kiosk bezogen. Das Ende einer längeren Reise: Denn die beiden stammen aus Berlin, wo die emsige Frau in einer Großküche unter anderem für Kindertagesstätten und große Feste gekocht hat. Als ihre beiden Töchter vor mehr als zehn Jahren nach Düsseldorf zogen begannen sie zu überlegen, ob sie den Kindern (und inzwischen Enkeln) nicht hin-

terher ziehen sollten. Tochter Peggy hatte dann die Idee, den traditionsreichen Kiosk zu übernehmen.

Das Stehcafe bietet heute eine reiche Vielfalt: Frikadellen im Brötchen, Schnitzel, Leberkäse, Hamburger, diverse Salate, auch mal ein deftiger Eintopf. Immer alles frisch vom gleichen Tag. Die Zutaten kauft Ehemann Peter jeden Vormittag ganz frisch im Großmarkt oder beim Fleischer.

Dazu gibt es Kaffee oder auch andere Getränke aus den bei-

den großen Kühlschränken. Außerdem die Hafen-Zeitung oder Tagespresse, Zigaretten, etwas Süßes.

Und natürlich stehen auch Berliner Spezialitäten auf der Karte. Mittwoch ist Kasslertag, paniert, überbacken mit Käse, dann auf das Brötchen Remoulade, Salat, Zwiebel und Tomate – vor allem bei den Stammkunden beliebt. Oder ein leckerer Fischsalat. Nicht immer greifen die Kunden sofort zu – der Rheinländer sei manchmal etwas

zurückhaltend, berichten die beiden Berliner mit einem Lächeln. Aber geschmeckt habe es den Gästen immer. Das gilt auch für die Kunden bei den Firmen, die auch schon mal eine kalte Platte oder eine Lage Brötchen ordern.

Gegen 12 Uhr nimmt der Be-

trieb dann wieder zu: Die

Erstmals Urlaub

ersten Schüler kommen zurück, die Frühschicht endet langsam, andere machen eine Mittagspause. Und oft legen auch Spaziergänger und Touristen auf dem Weg zum Rhein einen kurzen Halt ein. Um 17 Uhr schließt dann der Kiosk für den Tag. Auch am Wochenende lohnt es sich nicht zu öffnen. Und Anfang dieses Monats haben sich Marina und Peter Kaeding etwas Besonderes gegönnt:

Erstmals haben sie sich nach

zwei Jahren an der Theke eine

ganze Woche Urlaub gegönnt.

Und es am letzten Tag kaum

abwarten können, wieder zu

ihren Kunden zu kommen.

Denn den Wechsel von der Havel an den Rhein hat das Ehepaar nicht bereut, ganz im Gegenteil: Kioske kennen sie beide noch aus der Jugend, doch ist diese Institution in der Hauptstadt inzwischen selten geworden. Und ansonsten außerhalb des Rheinlandes und des Ruhrgebietes sowieso so gut wie unbekannt. Dabei ist es gerade dieser enge Kontakt zu den Kunden, der sie jeden Morgen wieder aufstehen lässt. Und das sehr gerne.

Monami gewinnt Vorprüfung

Rund zwei Monate vor der Entscheidung im 154. Henkel-Preis der Diana, dem Deutschen Stuten-Derby am 5. August auf der Galopprennbahn in Düsseldorf, kommt das Karussell der Anwärterinnen auf den Sieg in diesem bedeutenden Rennen allmählich in Fahrt. Am Pfingstsonntag meldete sich in Berlin-Hoppegarten im Diana-Trial die drei Jah-

re alte Stute Monami mit einem souveränen Sieg aus der Winterpause zurück.

Wegen einer geringen Trainingsverletzung konnte Trainer Andreas Wöhler (Gütersloh) Monami erst relativ spät im Jahr zum ersten Mal an den Start bringen, doch das erwies sich in der Hauptstadt nicht als Nachteil. Von den in Berlin hinter ihr platzierten Stuten könnte auch

die auf Rang drei eingekommene Nymphea, die Peter Schiergen in Köln trainiert, eine Kandidatin für den Henkel-Preis der Diana sein.

Der 154. Henkel-Preis der Diana wird am 5. August als Höhepunkt des Grafenberger Rennjahres gelaufen. Er ist mit 400.000 Euro dotiert und führt über 2.200 Meter. Derzeit haben noch 53 Stuten eine Startberechtigung.



Frankfurt feiert seinen Hafen

Vor 100 Jahren wurde der Osthafen gegründet und prägt seitdem das Leben

Am 23. Mai 1912 wurde der Frankfurter Osthafen feierlich eingeweiht. Da Kaiser Wilhelm II. an diesem Tag verhindert war, holte er seinen Besuch am 19. August 1912 nach. Grund genug für die HFM Managementgesellschaft für Hafen und Markt mhB als Träger des Hafens gleich mehrfach den Geburtstag zu begehen. Anlässlich des 100-jährigen Jubiläums widmet die HFM in Kooperation mit dem Institut für Stadtgeschichte dem Osthafen eine Ausstellung im Karmeliterkloster. Unter dem Motto "Frankfurt ahoi! 100 Jahre Osthafen 1912 - 2012" verfolgt die Jubiläumsschau die Entwicklung des Osthafens vom Güterumschlagplatz zum modernen Logistik- und Gewerbestandort. Der Blick geht dabei über den Hafenbeckenrand hinaus und bezieht



Die Frankfurter zeigten sich bei der Pressekonferenz stolz auf das Geburtstagskind Osthafen.

Aspekte der Stadtentwicklung und der Industriekultur mit ein.

100 Jahre nach dem Besuch des Kaisers wird der Osthafen

Schauplatz einer großen Feier. Am Wochenende des 18. und 19. Augusts veranstaltet die HFM ein Fest mit buntem Programm von Familien-

Unterhaltung, Teamsportarten und Entertainment bis zur Hafen-Inszenierung.

Anlässlich des 100-jährigen Jubiläums im Frankfurter

Sowohl das neue Weißbuch

als auch das "TEN-T Papier",

Osthafen ist die fundierte Aufarbeitung der Hafengeschichte "Der Frankfurter Osthafen. 100 bewegte Jahre" erschienen. Herausgegeben von der HFM, zeichnet das Werk die Stationen der Entwicklung, von der Entstehung des Hafens bis in die Gegenwart nach - immer im Lichte der Zeit und der Frankfurter Stadtgeschichte. "Anhand der Hafengeschichte lässt sich die wirtschaftliche Erfolgsgeschichte unserer Stadt aus einer spannenden Perspektive neu entdecken", befand Hafendezernent Markus Frank. "Der Frankfurter Osthafen. 100 bewegte Jahre" von Thomas Bauer und Fritz Koch. Herausgeber: HFM Managementgesellschaft für Hafen und Markt mbH, Einband: hardcover, 208 Seiten, ca. 200 Abbildungen, teilweise großformatig. ISBN: 978-3-00-038090-7, Preis: 25 Euro. Bestellung per Email bei bianca.winkel@hfm-frankfurt.de oder silvia.stoll@hfm-frankfurt.de.

Verband stellt Jahresbericht vor

Europäische Binnenschifffahrts Union will die Wasserstraßen deutlich stärken

Bei der Generalversammlung am 15. Mai hat die Europäische Binnenschifffahrts Union EBU ihren Jahresbericht veröffentlicht, der eine Bilanz der 10-jährigen Tätigkeit zieht. EBU-Präsident André Auderset stellte zusammen mit Generalsekretär Theresia Hacksteiner die Ergebnisse der Verbandsarbeit im vergangenen Jahr unter Fokussierung auf die wichtigsten Fragen vor.

Von Anfang an hat sich die EBU an den politischen Debatten im Zusammenhang mit seinen vielfältigen Bereichen beteiligt. Seitdem hat der Verband eng mit den zuständigen internationalen Institutionen wie der Europäischen Union, den Flusskommissionen, der UNECE und ITF zusammen gearbeitet. Besonders eng war dabei die Zusammenarbeit mit den Flusskommissionen, bei denen EBU Beobachterstatus gewährt wird und sich intensiv an den Arbeiten in den Ausschüssen beteiligt.



Die Binnenschifffahrt soll in Europa gestärkt werden.

Eine weitere wichtige Beziehung besteht zu den Kommissionen zum Gewässerschutz der Flüsse, die eine wichtige Rolle im Hinblick auf die Umsetzung der verschiedenen Umweltschutzvorschriften spielen.

das die Europäische Kommission im vergangenen Jahr veröffentlichte, sollen eine neue Ära für die Verkehrspolitik markieren. Die Binnenschifffahrt dient dabei den großen Industrieunternehmen spielt eine zunehmend wichtige Rolle. Die ökologischen und sozialen Herausforderungen, wie sie in dem neuen Weißbuch ihren Niederschlag finden, können viel besser durch die uneingeschränkte Nutzung der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt angesprochen werden. EBU-Präsident Auderset spricht sich in diesem Zusammenhang für eine Verdopplung des Anteils der Binnenschifffahrt in der Zukunft aus. Da die EU-Verkehrspolitik an einem Wendepunkt angekommen sei, so der Präsident, könnte ein adequater politischer Rahmen die Bemühungen um eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Wirtschaft entweder deutlich

fördern oder alle Anstrengungen zunichte machen. Auderset betont, dass eine Erreichung der übergeordneten politischen Ziele der EU durch eine Höherbewertung der Binnenschifffahrt erreicht werden könnte. Ein Weg sei die Einrichtung einer ständigen Binnenschifffahrtspolitik durch einem Nachfolger des NAIADES-Projektes mit einer angemessenen finanziellen Unterstützung.

Das Ziel, gravierende Engpässe und Hindernisse in wichtigen Bereichen der Verkehrs-Infrastruktur wie die Binnenschifffahrt zu beseitigen könnte dann auch die Qualität der Wasserstraßen-Infrastruktur erhöhen. EBU teilt die Auffassung der Kommission, dass ein künftiger Ansatz sich auf Projekte konzentrieren sollte, von denen das gesamte Verkehrssystem in ökonomischer und ökologischer Hinsicht profitiert. Eine Erhöhung des Modal Split zu Gunsten der Binnenschifffahrt könnte zudem einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der CO2-Ziele leisten. Den Bericht gibt es online auf der Seite www. ebu-uenf.nl

Aus den Unternehmen

Eine Tour durch den Hafen Neuss

Im Hafen gibt es viel zu entdecken und noch mehr zu sehen. Das dachten sich auch die Fachleute von Neuss Marketing und luden erstmals unter dem Titel "Hafen – Drehscheibe der Wirtschaft" in Zusammenarbeit mit den Neuss Düsseldorfer Häfen zu einer Radtour entlang der Neusser Becken ein. Dr. Christian Frommert und NDH-Sprecher Thomas Düttchen führten die begeisterten Ausflügler an den Kais entlang. Als Vorschlag für einen Sommerausflug druckt die Hafen-Zeitung

die etwa dreistündige Tour auf den nächsten beiden Seiten ab.

Allerdings: Die Häfen sind und bleiben zu allererst ein Industrie- und Handelsstandort, an dem in erster Linie gearbeitet wird. Auch wenn die Becken manchmal ruhig und friedlich scheinen, brummt es hier an jeder Ecke, arbeiten Menschen mit Hochdruck und voller Konzentration auf das Wesentliche. Auch wenn Besucher willkommen sind, so wird wie in jedem anderen Industrieareal erwar-



tet, dass sie sich an die Regeln und Verordnungen halten. Das bedeutet: Immer die Radwege nutzen, nicht mit mehreren nebeneinander fahren, Räder und ihre Fahrer gut kenntlich machen. Am ehesten eignet sich ein Sonntag für die Tour.

① Drehscheibe für die Schiene

Vom Güterbahnhof fährt die Neusser Eisenbahn durch Hafen und Republik

Neben den Immobilien und dem Hafenumschlag ist die Neusser Eisenbahn (NE) das dritte Standbein der Neuss Düsseldorfer Häfen. Zentraler Standort der Abteilung ist der Güterbahnhof in Heerdt, einer der größten und wichtigsten seiner Art in Deutschland. Hier werden nicht nur Züge unter anderem für die regelmäßigen Verkehre zu den Zementwerken in Deuna zusammen gestellt. Im Bahnhof kommen auch die Waggons von der Bahn an, um zu den Empfängern im ganzen Hafen

gebracht zu werden. Denn immer mehr Unternehmen setzen neben dem umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff auch auf die ebenso nachhaltige Schiene.

Regelmäßige Untersuchungen

In den Gebäuden entlang der Gleisstränge befindet sich neben der Disposition und anderen Verwaltungsbereichen auch die große Lokwerkstatt. Hier werden nicht nur die Loks sowie die Wag-



gons der Neusser Eisenbahn regelmäßig gewartet und bei Bedarf repariert. Auch andere Unternehmen bringen gerne ihre wertvollen Fahrzeuge nach Neuss, um sie hier sorgfältig auf Motor und Achse untersuchen zu lassen und für die nächsten Reisen fit zu machen.

3 Anschluss an die City

Hafenkopf lädt ein zum Verweilen und Genießen, Spiel und Spaß

Wie eng die Stadt Neuss mit dem Hafen tatsächlich vebunden ist, lässt sich an kaum einem Ort und in so großer Vielfalt verfolgen, wie rund um den Hafenkopf des Beckens 1.

Den Anfang macht der Komplex des UCI-Kions unter anderem mit der "Hafenbar" sowie dem "DayNight". Gleich nebenan in den alten Cretschmar-Hallen hat unter anderem das Jugendzentrum "Greyhound-Pier1" mit seinem sehr vielseitigen An-



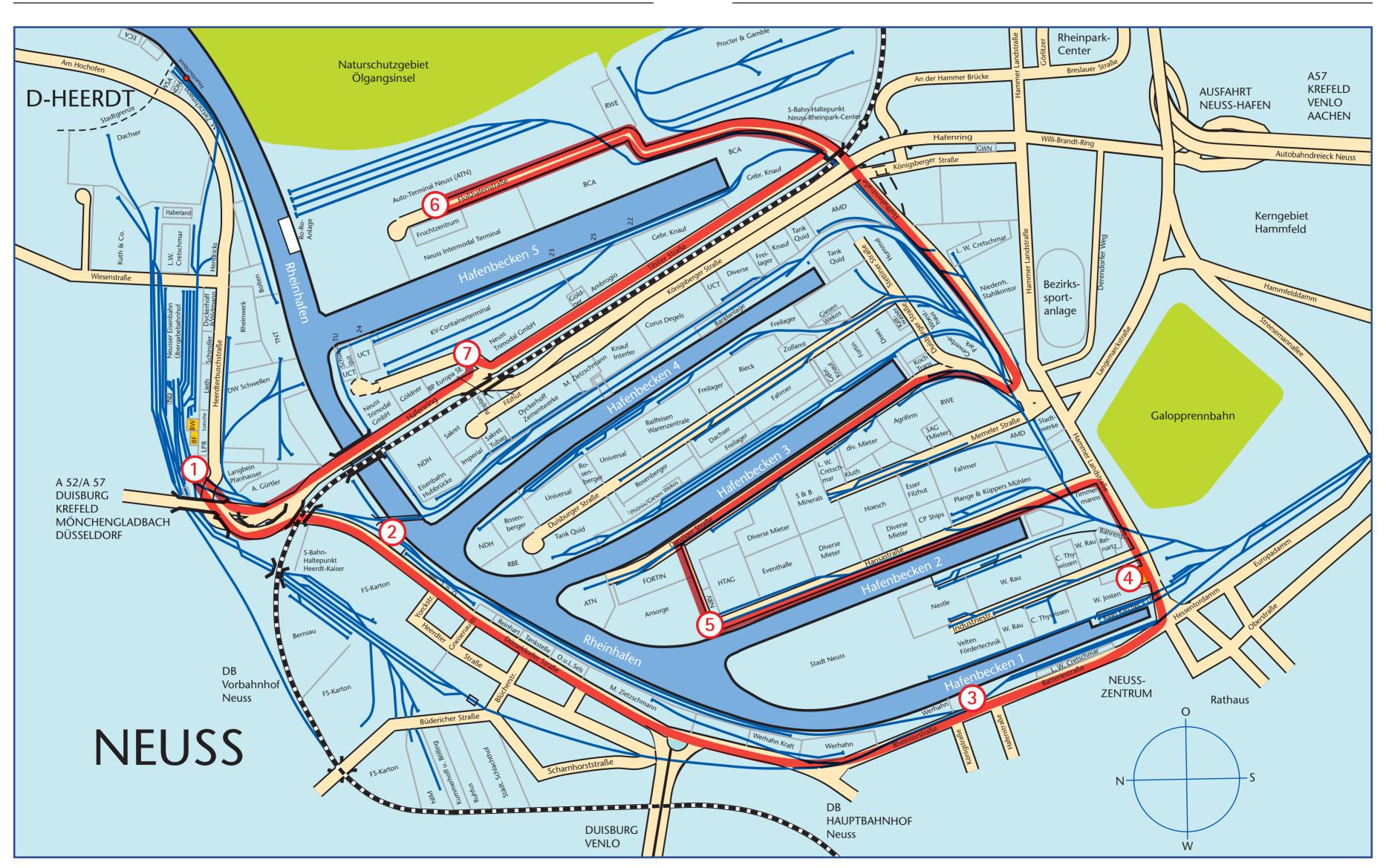
Der attraktive Hafenkopf am Becken 1.

gebot für die jungen Bürger der Stadt eine ideale Bleibe gefunden. Der von der Stadthafen GmbH errichtete Hafenkopf ist Initialzündung für die Einbeziehung des Hafenbeckens 1 in die Innenstadt-Erweiterung von Neuss. 31 Treppenstufen führen von der Hammer Landstraße auf ein Aussichtsniveau, von dem aus man direkt über den Wasserspiegel des Hafenbeckens schauen kann. Begrenzt wird der Blick von Zeughaus und Münster auf der einen und von Industriebauten und Haus am Pegel auf der anderen Seite. Links und rechts der mittig verlaufenden Treppe laden Sitzstufen zum Verweilen ein. Nach Plänen von Prof. Ulrich Coersmeier und dem Büro Kipar Landschaftsarchitekten realisierte die Firma Wayss & Freitag den ersten Bauabschnitt.

2 Mehl und Öle

Neuss und Düsseldorf

sind Mühlenstandorte von europaweiter Bedeutung und mit weltweiten Verbindungen: Körner und Früchte beinahe aller Art werden hier gemahlen und dabei Mehl, Öl und Fett gewonnen. Für zahlreiche Zwecke: So ist Öl aus Neuss ein Bestandteil des Benzins, findet sich in Fritteusen von Mac-Donalds ebenso wie in den Salatsaucen zahlreicher Hersteller und in den Regalen der Supermärkte. Mehl aus dem Hafen wird in Großbäckereien ebenso gerne verwendet wie in Konditoreien oder etwa unter dem Namen "Diamant-Mehl" von Hausfrauen. Dabei werden alle Bestandteile genutzt: Die Rückstände aus dem Mahlpozess werden zu einem großen Teil noch bei Unternehmen im Hafen zum Beispiel zu Tierfutter verarbeitet. Trotz der erheblichen Mengen, die in den Unternehmen jedes Jahr verarbeitet werden, bleiben die Straßen weitgehend unbelastet: Ein Großteil der Rohstoffe und Produkte werden mit Schiffe bewegt.



Aus den Unternehmen 10

4) Arbeiten am Rande des Hafens

Auf der Landzunge liegt neben dem alten, heute nicht mehr genutzten Pegelhäuschen ein weiteres architektonisches Schmuckstück: In dem weithin sichtbaren roten Gebäude liegt die Hauptverwaltung des Neusser Bauvereins. Es ist Ankerpunkt des sich anschließenden Bürokomplexes "Haus am Pegel" in dem auch die "Pegelbar" untergebracht ist. Mit dem Umbau der aus den 30iger Jahren stammenden Lagerhallen und den markanten städtebaulichen Ergänzungen, wurde

ein neues Dienstleistungszentrum geschaffen. Der Neusser Bauverein ist seit seiner Gründung dem Ziel verpflichtet, bezahlbaren Wohnraum für breite Bevölkerungsschichten zu schaffen.

Rechts neben dem Bauverein zeigt schließlich eine Statue des Erftkadett, dass sich hier die Zentrale der Neuss Düsseldorfer Häfen befindet. Als leistungsfähige Partner in der Logistikkette bieten die NDH vielfältige Möglichkeiten zur Abwicklung des Güterumschlages. Mit einem Gesamtvolumen



von über 15,8 Mio. Tonnen sind sie der drittgrößte Binnenhafen Deutschlands. Das Unternehmen enstand 2003 aus der physischen Zusammenführung der vorher eigenständig agierenden Häfen in Neuss und in Düsseldorf.

5) Feste feiern

Der Hafen in Neuss ist nicht nur ein Ort. an dem man arbeiten kann. hier lässt sich auch hervorragend feiern. Zum Beispiel in der Eventhalle: In einer ehemaligen Lagerhalle können heute Firmen auf 1800 Quadratmetern Fläche ebenso ihre Kunden bewirtet wie Kongresse oder Hafentage abgehalten werden. Aber auch für große wie für kleine Feiern etwa im Kreis der Familie ist die Eventhalle bestens geeignet.

Auch wenn die Arbeit

an den Kais stets Vorrang hat, so bietet der Hafen auch Möglichkeiten zur Naherholung. Die Angelscheine sind gefragt, denn die hier lebenden Fische sind gesund, gross und schmackhaft. Aber auch die Aktiven vom Neusser Ruderverein lassen hier ihre Boote ins Wasser. Oberhalb des Anlegers haben die Besucher aber auch einen interessanten Blick auf die bereits zurück gelegte Strecke. Hier zeigt sich etwa das Unternehmen Zietzschmann, das sich auf die Logistik von Massengütern und massenhaften Stückgütern spezialisiert hat.

6 Autos und Früchte

Logistik von ihrer schmackhaftesten und gesundesten Seite

Neben den Containern, wie sie auch auf dem benachbarten Neuss Intermodal Terminal bewegt werden, ist die Automobillogistik ein weiterer Schwerpunkt der Neuss Düsseldorfer Häfen. In Neuss ist das vor allem die Autoterminal Neuss GmbH. Die Mitarbeiter in dem trimodalen Autoumschlagshub mit Anschluss an Wasser, Straße und Schiene organisieren für namhafte Automobilhersteller, Miet- oder Leasingfirmen die komplette Logistik. Das



Am Hafenbecken 5 ist ein Schwerpunkt der Automobillogistik.

beinhaltet das Aufbereiten oder Ausliefern von Fahrzeugen im Radius von circa 200 Kilometern rund um die Region. Zudem bieten sie unseren Kunden Lager- und Trans-

portdienstleistungen das Finish rund ums Auto an.

Anspruchsvolle Frucht-Fracht

Gegenüber wird im Fruchtterminal eine der anspruchsvollsten Waren des Hafen bewegt und gehandelt: Tropische Früchte aus der ganzen Welt werden von Jorge Riano und seinem Team mit jahrelangem Fachverstand überall auf der Welt gehandelt, dann nach Neuss gebracht und von hier zu Restaurants aber auch gehobene Supermärkte in ganz Europa weiter verschickt. Logistik von ihrer sicherlich schmackhaftesten Seite.

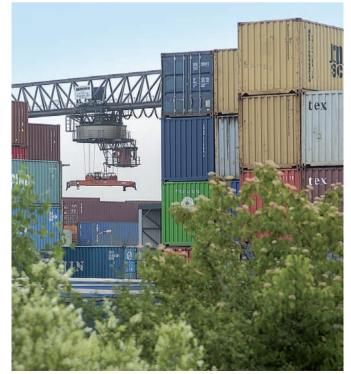
Motor der Globalisierung

Container haben die Logistik revolutioniert und die Globalisierung ermöglicht

Der Container ist die revolutionärste Idee seit der Erfindung des Rades: Die Blechkisten machen es heute möglich, tausende Tonnen Fracht innerhalb weniger Tage zu löschen und zu laden, wofür früher hunderte Schauerleute Wochen benötigt hätten. Denn wo früher Menschen mühsam Säcke, Kisten, Fässer und andere Behältnisse an Land schleppen oder umständig in Netzen oder an Haken am Kran befestigen mussten, reicht heute ein versierter Kranführer. Wie etwa im Terminal Neuss Trimodal, wo neben zwei gro-Ben Kranbrücken mehrere Reach Stacker für den Umschlag bereit stehen.

Weltweite Verbindungen

Auch in Neuss sind dabei die Verbindungen weltweit: Die Schiffe laufen im Linienverkehr jede Woche etwa 50 Destinationen an und von den acht Gleisen verlassen Züge zu Zielen in ganz Europa das



Um sicher zu stellen, dass die wertvolle Fracht nicht verloren geht, ist das Gelände weiträumig abgesperrt und wird unter anderem mit Video-Anlagen kontrolliert. Ein weiterer Vorteil: So können Sender und Empfänger immer nachsehen, wo ihr Container gerade ist.

Natur und Umwelt

Düsseldorf wird Modellregion

Stadtwerke vergeben Auftrag für neues Kraftwerk im Hafen an die Siemens AG

Die Landeshauptstadt wird eine Modellregion für die Energiewende an Wirtschaftsstandorten - und im Mittelpunkt der Bemühungen steht der Hafen. Das kündigte Dr. Udo Brockmeier, Vorstandsvorsitzender der Stadtwerke Düsseldorf auf der Jahres-Pressekonferenz an. Im vergangenen Jahr haben die Stadtwerke Düsseldorf mit einem integrierten Energiekonzept die Weichen für die nachhaltige Energieversorgung Düsseldorfs gestellt. Die wichtigsten Komponenten hierbei: der Bau eines höchsteffizienten Gas- und Dampfturbinenkraftwerks am Standort Lausward, der Ausbau des linksrheinischen Fernwärmenetzes. Ausbau und Integration erneuerbarer Energien und Wärmespeicher sowie die Nutzung industrieller Abwärme. "Unser Ziel ist, eine urbane Energieinfrastruktur mit wirtschaftlichen und umweltfreund-Energieangeboten



Erfreute Gesicher bei der Vertragsunterzeichnung des Kraftwerkes Lausward.

sowie einem Höchstmaß an Versorgungssicherheit für unsere Kundinnen und Kunden zu gewährleisten", so Dr. Udo Brockmeier, Vorstandsvorsitzender der Stadtwerke Düsseldorf.

Für den Bau des Gas- und Dampfturbinenkraftwerks im Hafen hat inzwischen die Firma Siemens AG den Zuschlag erhalten. Das Kraftwerk soll ab 2016 besonders umweltschonend Strom und Fernwärme erzeugen. Bei der Ausnutzung des Brennstoffes

für die reine Stromerzeugung wird es aus heutiger Sicht einen neuen Weltrekord aufstellen. "Es spricht für unser Unternehmen und die vielen beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, dass es uns gemeinsam mit unseren Partnern und Gesellschaftern EnBW und Landeshauptstadt Düsseldorf gelungen ist, dieses anspruchsvolle Projekt zu diesem Ergebnis zu führen", erklärt Brockmeier.

Auch die wirtschaftliche Basis für den ambitionierten

Plan stimmt: Für das Geschäftsiahr 2011 legen die Stadtwerke Düsseldorf solide Zahlen vor: Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit um knapp 17 Millionen Euro auf 107 Millionen Euro. Der Stromverkauf stieg 2011 auf 15.481 Millionen Kilowattstunden (kWh) (2010: 12.480 Millionen kWh). Witterungsbedingt war der Absatz von Erdgas und Fernwärme rückläufig: Im vergangenen Jahr wurden 5.479 Millionen

kWh abgesetzt (2010: 6.097 Millionen kWh); bei Fernwärme sank der Absatz auf 1.169 Millionen kWh (2010: 1.378 Millionen kWh). Der Trinkwasserverbrauch erhöhte sich leicht von 54 (2010) auf 57 (2011) Millionen Kubikmeter. Zu dem positiven Geschäftsergebnis hat ein bis zum Jahr 2020 ausgelegtes Effizienzprogramm beigetragen, das die Marktposition der Stadtwerke Düsseldorf nachhaltig sichern soll. "Hierbei geht es nicht nur um Einsparungen, im Gegenteil: Entscheidend sind Investitionen in Zukunftsprojekte, wie etwa das Erdgaskraftwerk auf der Lausward, in Erneuerbare Energien, aber auch in neue Produkte und Dienstleistungen für unsere Kunden. Je effizienter wir arbeiten, desto mehr können wir in unsere Zukunft investieren", erläutert Brockmeier. Mit der im vergangenen Jahr vorgestellten Energiestrategie stößt das Unternehmen auf breiten Konsens. Viele Fachleute, darunter aus dem NRW Umweltministerium, Düsseldorf auf dem Weg zur Modellregion für die Energiewende an Wirtschaftsstand-

Intelligenter Ritter der Lüfte

Die Dohle sucht die Nähe des Menschen, findet aber kaum noch Nistmöglichkeiten

Der NABU und der Landesbund für Vogelschutz, NABU-Partner in Bayern, haben die Dohle (Coloeus monedula) zum "Vogel des Jahres 2012" gekürt. "Damit beleuchten wir eine der intelligentesten heimischen Vogelarten, die trotz ihrer Anpassungsfähigkeit immer weniger Nistmöglichkeiten findet", erklärt NABU-Vizepräsident Helmut Opitz. "Mit der Ernennung zum Vogel des Jahres wollen wir uns verstärkt für die geselligen Dohlen einsetzen, denn ihre Lebensräume werden immer mehr eingeengt", erläutert der LBV-Vorsitzende Ludwig Sothmann. Es sei dringend, die vielseitigen Stimmtalente besser zu schützen, denn Dohlen stehen hereits in mehreren Bundesländern auf der Roten Liste der gefährdeten Arten oder auf der Vorwarnliste.



Als Kulturfolger hatten sich die ursprünglichen Steppenbewohner in der menschlichen Nachbarschaft gut eingerichtet: Hohe Gebäude boten ihnen vorzüglichen Unterschlupf und Weiden, Felder und Wiesen einen reich gedeckten Tisch mit Käfern, Heuschrecken, Würmern und Schnecken. Für die Landwirtschaft waren sie nützliche Helfer bei der biologischen Schädlingsbekämpfung und so lebten Mensch und Dohle jahrhundertelang einträchtig miteinander. "Doch nun versiegeln wir immer mehr

Grünflächen und setzen für den großflächigen Anbau von Energiepflanzen - vor allem Mais und Raps - flächendeckend Pestizide ein. Damit verschwindet auch die Nahrungsgrundlage der Dohlen. Zugleich finden die Dohlen in unseren Städten und Dörfern immer weniger Nistmöglichkeiten", erklärt NABU-Vizepräsident Opitz. So ist der Dohlenbestand in Deutschland auf geschätzte 100.000 Brutpaare gesunken. Größere Dichten erreicht die Art nur noch regional, etwa am Niederrhein.

Zum Rückgang der Dohlen tragen aktuell auch viele Gebäudesanierungen bei, die den Dohlen Brutplätze in Nischen, Mauerlöchern und Dachstühlen versperren. Wegen ihrer Vorliebe für Kirchtürme nannte man sie früher "des Pastors schwarze Taube".

Wachstumspotenziale ausschöpfen

Experten diskutierten beim "Tag der Logistik" über Hinterlandstrategien für die Zukunft

Rund um das Thema "Hinterlandlogistik" drehte sich in diesem Jahr der Kongress anlässlich des "Tages der Logistik", zu dem schon fast traditionell wieder die Regionalgruppe Rhein Bundesvereinigung Logistik und die Hochschule Neuss mit Unterstützung der Neuss Düsseldorfer Häfen erst in die Pegelbar, dann zu einer Hafenrundfahrt einluden. Die Bedeutung Nordrhein-Westfalens als Hinterlandregion ist insbesondere durch eine Konzentration ex- und importorientierter Güterflüsse der Region als auch durch Transitverkehre von und zu den ZARA-Häfen an der Nordseeküste gekennzeichnet. Für das Frachtaufkommen in dieser Region wird in dem kommenden Jahrzehnt eine massive Zunahme prognostiziert.



Um den Warentransport sicher zu stellen, ist eine entsprechende Infrastruktur erforderlich.

Vor diesem Hintergrund werden Strategien zur Schaffung effektiver und ökologischer Logistik- und Verkehrssysteme notwendig. Ob und wie

Unternehmen, Infrastrukturbetreiber und die Gesellschaft dieser Entwicklung Rechnung tragen wurde eindringlich vorgestellt. Erik Nijhuis, Product & Marketing Manager der ECT, stellte angesichts der zahlreichen Herausforderungen die Ansätze des Logistikunternehmens und Terminalbetreibers vor. So sollen in Zukunft verstärkt nicht nur Reedereien, sondern auch Logistikdienstleister und Verlader in den Fokus genommen werden. Für sie und mit ihnen wird ECT ein multimodales Netzwerk von Hinterlandverbindungen und teilweise auch neuen Diensten zu den Schnittsellen der Lieferkette umsetzen.

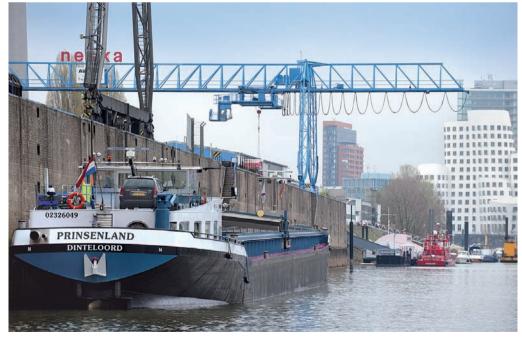
Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen, mahnte, dass Logistik sich als wichtige Komplimentärfunktion der Industrie nicht auf nationale Sichtweisen beschränken dürfe, sondern mit den beteiligten Partnern internationale Konzepte entwickeln müsse, um sich im globalen Wettbewerb zu positionieren und die Aufgaben der Zukunft zu lösen. Die Seehäfen seien und blieben bei den Entscheidungsprozessen für die Ausrichtung auf die Zukunft und ihre Anforderungen nicht nur ein wichtiger Partner, sondern auch ein bestimmender Faktor.

Rotterdam rechnet mit Zuwachs

Verbesserte Effizienz und Ausbau der Infrastruktur sind dringend erforderlich

Die besonderen Verbindungen zwischen See- und Binnenhäfen genießen in der Hinterlandlogistik einen hohen Stellenwert. Andrea A. M. Terpstra, Managerin des Deutschlandbüros des Hafens Rotterdam, bezeichnete das Rheinland als wichtigste Hinterlandregion des Hafens. die entscheidend zum Wachstum beitrage. Ein Viertel des Gesamtgüterumschlags Rotterdam kommt aus oder wird nach Deutschland transportiert. Das entsprach 2010 etwa 109 Millionen Tonnen. Der Anteil NRWs daran ist sehr groß: 65 Prozent der 109 Millionen Tonnen, also gut 71 Millionen Tonnen, kommt aus oder ist bestimmt für das Land NRW. Trockenes Massengut wie Eisenerz und Kohle, aber auch Container sind hierbei am wichtigsten.

Daran, so die Managerin, werde sich auch in Zukunft nichts ändern: "Auch in Zukunft werden NRW und Rotterdam wichtige Partner bleiben."



Die Häfen in Nordrhein-Westfalen sind wichtige Partner des Rotterdamer Hafens.

Den Rhein bezeichnete die Niederländerin als Lebensader, die die wichtigste Rolle spiele: "Über 80 Prozent der Güter aus oder nach NRW werden mit dem Binnenschiff transportiert." Schiene und Straße hätten gleich große Anteile. Der Schienenverkehr spiele jedoch eine immer bedeutendere Rolle, vor allem die Betuwelinie, auf der wöchentlich 450 bis 500 Züge verkehren.

Angesichts der neuesten Entwicklungen hat der Hafen seine Prognosen bis zum Jahr 2030 überarbeitet: In allen vier Szenarien wird von einem Wachstum ausgegangen. Es variiert von etwa 490 Millionen Tonnen bis 750 Millionen Tonnen. "Eindeutig sind die Trends hin zu mehr

Containertransport, zur Konzentration von Industrie und Energie in Rotterdam und zu einer Verschiebung von Rohstoffen auf Halberzeugnisse, beispielsweise vom Rohöl auf Mineralölprodukte und von Eisenerz zu Stahlbrammen." Und sie ergänzt: "Unbestritten sind auch das Wachstumspotenzial von Flüssiggas und Biomasse, der Anstieg des Kohlenumschlags bis 2020 und die Entwicklung zu einer nachhaltigeren Wirtschaft."

Um die zunehmenden Güterströme auch verarbeiten zu können, müsse die Effizienz der Logistikketten verbessert werden. "Wir wollen in 2030 zusammen mit unserem Hinterland ein integriertes Netzwerk darstellen. Es werden sich Inlandhubs entwickeln, von denen aus die Ladung zu kleineren intermodalen Terminals transportiert wird. Die Planungen dieser Inlandhubs und der Seeterminals sind präzise aufeinander abgestimmt. Durch Auslagerung von Aktivitäten entsteht Raum in unserem Hafen. während im Hinterland die Aktivitäten zunehmen."

Aus den Häfen 13

Glänzender Schlussstrich unter erfolgreiches Projekt

Walter Rau in Neuss errichtet vier große Metalltanks



Projektleiter Dr. Ing. Jost Köster vor den neuen Tanks der Walter Rau Neusser Öl und Fett AG.

Einen weithin sichtbaren Schlussstrich hat jetzt Dr. Ing. Jost Krüger, Projektleiter bei der Walter Rau Neusser Öl und Fett AG unter den Ausbau der Desodorierungs-Anlage gesetzt: Vier, beinahe 20 Meter große Tanks stehen seit Mai an der Industriestraße. Das Quartett steigert die Kapazität des bestehenden Tanklagers für Raffinate, wie der Fachmann die Fertigprodukte bezeichnet, um mehr als ein Viertel. "Immer mehr Kunden wünschen sich eine Lieferung ,just in time", was wir gerne erfüllen", berichtet der Projektleiter. Da sich die Abnahme aber entsprechend nicht gleichmäßig nach der kontinuierlichen Produktion richtet, war ein entsprechender Puffer erforderlich.

Ein Hersteller war nach einiger Suche im Süden der Republik schnell gefunden - die Wahl eines deutschen Lieferanten war für die Neusser nicht nur aus Qualitätserwägungen eine Herzensangelegenheit. Und auch der Transport der Ungetüme bereitete den Profis nach den Erfahrungen mit den großen Bauteilen der Deso-Anlage relativ wenig Kopfzerbrechen. Zwei Nächte benötigten die Tieflader für die Fahrt mit der jeweils 4 Meter breiten und 4,50 Meter hohen Fracht. Es waren vor allem die Maße weniger als das mit zehn Tonnen eher geringe Gewicht, das bei der Fahrt vor allem abseits der Autobahn besondere Sorgfalt erforderte. Vor Ort kamen dann wieder zwei, wenn auch

dieses Mal kleinere Autokrane zum Einsatz, die die vier Behälter mühelos auf ihr Fundament hoben. Dort bilden sie auch optisch eine gute Ergänzung zu der Anlage: Die großen Edelstahltanks sind von außen von einer weithin sichtbaren Alu-Zinkblech-Isolierung umhüllt.

Für Krüger ist damit das Projekt Desodorierungs-Anlage nach zwei Jahren abgeschlossen. Seit dem Oktober letzten Jahres wird produziert. Und, wie der Fachmann erfreut berichtet, mit deutlich weniger Anlaufproblemen und Nachstellbedarf als bei einem solchen nicht nur von den Maßen großen Vorhaben zu erwarten war. Auch ein Zeichen für die hervorragende Planung und exzellente Ausführung des Projektes.

Für Krüger bedeutet das aber nicht, dass er jetzt erst einmal in Urlaub fährt. Ganz im Gegenteil: Derzeit verhandelt er gerade mit potenziellen Partnern für ein neues Projekt. Und meint mit einem Lächeln: "Die Planungen hören nie auf."

zu den Gütertransporten auf

Schiff: Spitzenreiter im Containertransport

Bundesverband der Binnenschiffahrt informierte anlässlich des "Tages der Logistik" über die Branche

Anlässlich der bundesweiten Initiative "Tag der Logistik" informierte der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. (BDB) über aktuelle Kennzahlen zur Binnenschiffahrt, einer leistungsfähigen Branche mit Zukunft!

Bei der Containerbeförderung mit dem Binnenschiff konnten 2011 die Spitzenwerte aus dem Vorjahr noch übertroffen werden: 2.189.000 TEU (Standardcontainer) wurden auf deutschen Flüssen und Kanälen transportiert - in keinem anderen Jahr zuvor sind so viele Güter in Containern auf Binnenschiffen befördert worden. Für das Jahr 2012 erwarten Verkehrsexperten zudem deutliche Zuwächse von knapp 12 Prozent bei der Verkehrsleistung und über 5 Prozent beim Transportaufkommen gegenüber dem Jahr 2011, das durch außergewöhnliche Umstände, wie insbesondere die mehrwöchi-



Noch nie wurden so viele Container per Schiff befördert.

ge havariebedingte Sperrung des Rheins, gekennzeichnet war. Es ist zu erwarten, dass die Branche mittelfristig an die Erfolgszahlen des Jahres 2007 anknüpfen kann, als knapp 250 Mio. Tonnen Güter auf deutschen Flüssen und Kanälen transportiert wurden. Diese Zahlen belegen: In deutschen und europäischen Logistikketten stellt die Binnenschifffahrt ein unverzichtbares Glied dar. Die Industrie und die verladende Wirtschaft setzen auf die hohe Leistungsfähigkeit, die Zuverlässigkeit und Umweltverträglichkeit dieses Verkehrsträgers, der auch Gegenstand der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung ist.

Der Gütertransport mit dem Binnenschiff wird wegen seiner hohen Effizienz und seiner Unauffälligkeit von der Bevölkerung kaum wahrgenommen: Das Schiff produziert auf dem rund 7.400 Kilometer umfassenden Wasserstraßennetz keine Staus, keinen nennenswerten Lärm, kaum Unfälle und verursacht im Vergleich zu Straße und Schiene die geringsten Klimagasemissionen.

Die Schifffahrt stellt deshalb häufig eine gute Alternative Straße und Schiene dar. Ein modernes 110 Meter langes Binnenschiff mit einer Ladungsmenge von 3.000 Tonnen kann dabei bis zu 150 Lkw auf der Straße ersetzen. Auch der Vergleich mit der Güterbahn unterstreicht die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt: Obwohl die Bahn mit einem 34.000 Kilometer langen Gleisnetz mehr als die vierfache Streckenlänge zur Verfügung hat, liegt die jährliche Menge beförderter Güter per Binnenschiff in der Regel nur etwa ein Drittel unter Transportaufkommen der Bahn. Die verkehrsreichste und wichtigste Binnenwasserstraße in Deutschland und Europa ist der Rhein, der etwa im deutsch-niederländischen Grenzgebiet jährlich von circa 200.000 Schiffen befahren wird. Das sind im Durchschnitt rund 550 Schiffe pro Taq.

Aus den Häfen 14

Technik für das weltgrößte Papierrollenlager

Acht Prozesskrane für hohe Umschlagsleistungen – Innovatives Greiferkonzept für gleichzeitiges Handling

Demag Cranes aus Düsseldorf hat von der chinesischen Anhui Shanying Paper Industry Co. Ltd. den Auftrag für die Lieferung von acht vollautomatisierten Prozesskranen und einem Lagerverwaltungssystem erhalten. Die Krane werden im zukünftig weltarößten Papierrollen-Versandlager zum Einsatz kommen, das von Shanying Paper an seinem Hauptsitz in Maanshan/China gebaut wird. In dem Lager wird die Produktion von zwei neuen Papiermaschinen zwischengelagert und für den Versand bereitgestellt. Durch die Ausstattung der Krane mit mechanischen Rollengreifern, die bis zu vier Rollen gleichzeitig aufnehmen, werden die geforderten Umschlagleistungen erzielt. Die Inbetriebnahme des Lagers ist für Ende 2013 geplant.

Lu Zhao Jin, Vice General Manager von Shanying Paper, erklärte: "Die Investition in ein neues Papierrollen-Versand-



Moderne Technik von Demag Cranes sichert die geforderte hohe Umschlagsleistung.

lager bildet einen wesentlichen Baustein in unserer konsequenten Wachstumsstrategie. Bei diesem Großprojekt setzen wir mit Demag Cranes auf einen zuverlässigen Partner mit erstklassigen Dr. Lars Brzoska, Direktor Industriekrane von Demag Cranes ergänzt: "Das Papierrollen-Versandlager von Shanying Paper ist ein weiterer Meilenstein in puncto Lagerkapazität und Umschlagvolumen. Mit den von uns bislang

ausgeführten Automatiklagern haben wir unsere Kunden maßgeblich dabei unterstützt, die Umschlagleistung in der gesamten Prozesskette der Papierproduktion zu steigern. So haben wir uns auch im Wachstumsmarkt der

chinesischen Papierindustrie eine sehr gute Position erarbeitet."

Die chinesische Shanving Paper mit Sitz in Maanshan in der Provinz Anhui baut seine Produktionskapazitäten für Wellpappenrohpapiere deutlich aus. Dazu nimmt das Unternehmen in der zweiten Jahreshälfte 2013 zwei neue Papiermaschinen mit Kapazitäten von 1.540 t Wellenstoff und Testliner sowie 1.380 t Testliner und Kraftliner pro Tag in Betrieb. Um diesen hohen Produktionsausstoß zu kanalisieren, einzulagern und zeitgerecht auszuliefern, investiert Shanying Paper in ein neues Papierrollen-Versand-

Genau wie die Produktionsanlagen werden auch die Krane im 24/7-Betrieb arbeiten. In den vier Hallenschiffen verfahren jeweils zwei Krane mit Tragfähigkeiten von 4 Tonnen und einem Spurmittenmaß von 35 Metern auf 162 Meter langen Kranbahnen.

Bauarbeiten liegen im Zeitplan

Anschlusstelle Floßhafenstraße erhält Überführung im Bereich "An der Hammer Brücke"

Gute Fortschritte macht die Baustelle für die neue Anschlussstelle der Floßhafenstraße an den Willy-Brandt-Ring (L137) in Neuss: Anfang des Jahres war die Halbzeit der insgesamt auf 20 Monate veranschlagten Baustelle erreicht.

Derzeit stehen beim Bau der Anschlussstelle an den Willy-Brandt-Ring die Arbeiten an den Stützwänden und der Brücke im Vordergrund. Unter anderem wurden drei Stützwände für die neuen Auf- und Abfahrtsrampen, die aus Beton gegossen wurden, errichtet. Durch die bis zu 6,8 Meter hohen Mauern wird die Abfahrt platzsparend zwischen Willy-Brandt-Ring und Bahnstrecke eingepasst. Des weiteren die Überquerung der Straße "An der Hammer



Die Bauarbeiten an der Kreuzung Floßhafenstraße/Willy-Brandt-Ring laufen auf Hochtouren.

Brücke", dieses Bauwerk mit einer Stützweite von 16,60 Metern hat eine lichte Durchfahrtshöhe von 4,50 Metern. Zunächst wurden Bohrpfähle zur Abtragung der Lasten in den Baugrund eingebracht. Nach dem Gießen der Fundamente wurde mit der Betonierung der beiden Widerlager der Brücke begonnen. Die Bauarbeiten sind während des Winters auch aufgrund der guten Witterung zügig vorangekommen. "Wir befinden uns im Terminplan, der die Freigabe des Anschlusses Floßhafenstraße Ende Dezember vorsieht", berichtet Dipl.-Ing. Marcus Ostsieker vom Tiefbauamt, der allen In-

teressenten auch am Baustellen-Telefon unter 02131 90-6669 zur Verfügung steht.

Die neue Anschlussstelle wird nach ihrer Fertigstellung die Leistungsfähigkeit des hafeninternen Straßennetzes verbessern. Der Willy-Brandt-Ring verbindet seit seiner Eröffnung 1998 die Hammer Landstraße mit der nördlichen Düsseldorfer Straße. Die Floßhafenstraße stellt heute die Hauptverkehrsstraße im Neusser Hafen dar. Von hier aus werden insbesondere die Hafenbecken drei, vier und fünf erschlossen. Der Ausbau der Anschlussstelle Floßhafenstraße soll die fehlenden Abfahrten in den Hafenbereich und die fehlende Auffahrt in Richtung Neuss-Hafen der Autobahn 57 schaffen.

Die bereits vor zehn Jahren geplante Erweiterung konnte am 24. Mai 2011 in Angriff genommen werden, nachdem Zuschussmittel des Landes NRW bereit gestellt wurden. Aus den Häfen

Bauverein startet in die Mieterfest-Saison

Gäste aus der Ukraine interessieren sich für innovative Wohnangebote für Jung und Alt "Made in Neuss"

Nachdem die Neusser Bauverein AG im März und April diesen Jahres bereits zu Blumenfesten an der Weckhovener Straße und am Berghäuschensweg geladen hatte, wurde Anfang Mai der Startschuss für die diesjährigen Mieterfeste gegeben. An sechs Standorten organisieren die Mitarbeiter in den Sommermonaten wieder Mieter- und Nachbarschaftsfeste in ihren Wohnquartieren. Den Anfang machte das Kundenservice- und Vermietungsteam Mitte der Neusser Bauverein AG mit einer Einladung zu einem Mieterfest an der Aurinstraße. Aufgrund des unerwartet strahlenden Frühlinaswetters konnte der Auftakt für die diesjährige Mieterfestsaison besser gar nicht sein. Die Besucher genossen das gemütliche Beisammensein mit Kaffee, Kuchen oder einer zünftigen Wurst vom Grill. Viele Nachbarn vertief-



ten an diesem Freitag-Nachmittag ihre Kontakte, andere lernten sich dort erst persönlich kennen. "Genau das wollen wir mit unseren Mieterfesten erreichen: unsere Mieter sollen die Möglichkeit bekommen, sich in ungezwungener Atmosphäre näher kennenzulernen. Das stärkt die Nachbarschaft und vermindert Konflikte", freut sich Prokurist Peter Krupinski von der Neusser Bauverein AG.

Viel Spaß hatten auch die zahlreichen Kinder von der Aurinstraße an dem Fest. Für sie war wieder mit Hüpfburg. Kinderschminken und Leierkastenmann bestens gesorgt. Das besondere soziale Engagement des Neusser Bauvereins schließt innovative Wohnangebote für Jung und

Alt mit und ohne Handicap ein. Für die Mitarbeiter an vielen Wohnstandorten inzwischen eine Selbstverständlichkeit. stoßen die bewährten Konzepte mittlerweile auch überregional auf großes Interesse und Anerkennung. Jetzt ist die Neusser Bauverein AG mit ihren Wohnprojekten auch international im Gespräch. Am 16. Mai besuchte eine Delegation aus der Millionenstadt Odessa in der Ukraine die Neusser Bauverein AG und ließ sich von den Prokuristen Peter Krupinski und Harald Denner durch die Bestände führen. Besonders interessierten die Gäste neben der Errichtung barrierefreier Wohnungen vor allem die speziellen Wohngruppen und Betreuungseinrichtungen, wie sie die Neusser Bauverein AG unter anderem im Meertal, an der Südlichen Furth. in Neuss-Erfttal und am Marienkirchplatz errichtet hat.

Hamburg lud wieder ein

Hanseaten feiern im Rheinland den Hafen-Geburtstag

Wenn der Hamburger Hafen nach Düsseldorf einlädt, um mit Freunden und Partnern auf den Hafengeburtstag anzustoßen, scheint grundsätzlich die Sonne. Entsprechend war auch in diesem Jahr die Stimmung wieder bestens.

Zumal auch Hafen Hamburg Marketing Vorstandsvorsitzende Claudia Roller gute Nachrichten mitbrachte: Der Hamburger Hafen erreichte in den ersten drei Monaten 2012 einen Gesamtumschlag von 32,6 Millionen Tonnen (+ 3,8 Prozent). Der im Universalhafen Hamburg dominierende Containerumschlag

kommt mit einem Umschlagergebnis von 2,2 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) auf ein Plus von 5,2 Prozent im Vergleich zum ersten Quartal 2011.

Gegenüber den Westhäfen konnte Hamburg damit in den ersten drei Monaten des Jahres im Containerverkehr weitere Marktanteile gewinnen und seine Position als nordeuropäischer Hub für den Containerverkehr ausbauen: Rotterdam erzielte ein Minus von 3,9 Prozent, Antwerpen erreichte eine vergleichsweise geringe Steigerung von 0,7

"Ganz herzlich möchte ich mich dafür bei Ihnen bedanken, dass Sie uns in diesem Wachstum unterstützt haben", richtete Roller sich direkt an die Anwesenden. Denn auch der Marktanteil Nordrhein-Westfalens stieg um 20 Prozent.

Nicht nur mit dem Blick auf die stark zunehmende Zahl der übergroßen Schiffe, die inzwischen immer häufiger Hamburg anlaufen, erklärte sie: "Es sind wirklich gro-Be Dinge, die derzeit bei uns passieren und dafür benötigen wir die Unterstützung aller. Wir sind ja auch ihr



Gut war die Stimmung bei der Feier zum Hafengeburtstag.

Hafen in NRW und ich würde mich sehr freuen, wenn wir gemeinsam an einem Strang ziehen." Neben der Bahn

sieht die Vorstandsvorsitzende weitere Möglichkeiten für zusätzliche Verkehre bei der Binnenschifffahrt.

Impressum

Herausgeber: Rainer Schäfer (verantwortlich) ■ Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG ■ Hammer Landstr. 3 ■ 41 460 Neuss ■ Telefon: (021 31) 53 23 - 0 ■ Fax: (021 31) 53 23 - 105 ■ info@nd-haefen.de Redaktion und Verlag: Schrift-Steller, A. Fröning ■ 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: Rainer Jurk Design GmbH, Meerbusch Foto: Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)

Druck: Druck- und Versanddienstleistungen Südwest GmbH ■ Flomersheimer Straße 2-4 ■ 67071 Ludwigshafen ■ www.dsw-druck.info

Die letzte Seite

Verkauf

Das Land Hessen verkauft den Hafen Gernsheim für 4,2 Mio. Euro an den bisherigen Pächter, die Gernsheimer Hafenbetriebsgesellschaft mbH. Diese hat seit 1923 Land und Wasser gepachtet. So soll der auf 20 Mio. Euro geschätzte Ausbau zu einer trimodalen Drehscheibe mit Anschluss an Rhein, Schiene und Straße sicher gestellt werden.

Erweitert

Die Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee wächst über Deutschlands Grenzen hinaus und hat mit dem Hafen Havneby auf Rømø einen neuen Partner und Servicehafen. Der weitere Expansionskurs wird zukünftig auch die Luft- und Hinterlandanbindung in die Offshore-Logistikketten integrieren. Rund 100 Teilnehmer folgten am 16. Mai der Einladung der Hafenkooperation und der Rendsburg Port GmbH zum dritten Workshop.



Terminal

Der Hafen Antwerpen beteiligt sich an einem Konsortium, das das zukünftige Schienenterminal auf dem Chemelot-Gelende im niederländischen Geelen betrieben wird. Die Kosten für den Bau des offenen, auch anderen Interessenten zugänglichen Terminals werden auf 15,5 Mio. Euro geschätzt. Der Baubeginn ist für Mitte des Jahres geplant, bereits im April 2013 soll der Betrieb aufgenommen werden. Das Engagement sei das Ergebnis einer ausführlichen Untersuchung, mit der im Jahre 2009 begonnen wurde, und die herausfinden sollte, wie eine Beteiligung in die Hinterland-Politik des Hafens passen würde, hieß es.

Wasserschutzpolizei warnt erneut

Bereits die ersten Menschen ertranken in diesem Jahr beim Schwimmen im Rhein

Noch hat die Wassersportsaison nicht begonnen, da sind am Rhein die ersten Toten zu beklagen. Ein 28-Jähriger ertrank erst Anfang Juni, als er vermutlich angetrunken bei Mondorf in die Fluten sprang. Jedes Jahr verlieren so rund 500 Menschen aus Leichtsinn ihr Leben. Rund 50 Menschen pro Jahr kommen aber auch in Kanälen und Hafenbecken ums Leben.

Weil dennoch im Sommer immer wieder Menschen im Rhein baden oder ihre Kinder am Rande plantschen lassen, hat die Landeshauptstadt in Zusammenarbeit mit Wasserschutzpolizei, DLRG, Wasser- und Schifffahrtsamt Köln und Rotem Kreuz eine "Gelbe Karte" entwickelt. Sie weist auf die Risiken des Rheinschwimmens hin. Andererseits ist darauf auch vermerkt, was am Ufer des Rheins gestattet ist. Die gelben Karten werden an die Passanten am Rhein verteilt. Im Rhein ist das Schwimmen nach dem Verordnung über



Der Rhein ist eine belebte Verkehrsstraße und kein Kinderschwimmbecken

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

Auch andernorts ist Baden im Rhein nach Angaben der zuständigen Wasserschutzpolizei sehr gefährlich. Beispielsweise an so genannten Kribben, ins Wasser ragende Kiesflächen, die dazu da sind, die Fließgeschwindigkeit des Stromes in seiner Mitte zu erhöhen, bilden sich oft gefährliche Strudel und Strömungen. Starke Strömung

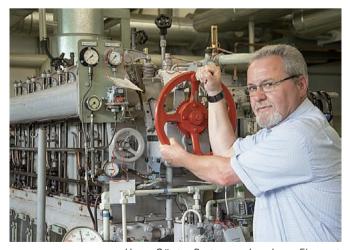
herrscht auch in der Fahrrinne. Wer versucht, den Strom schwimmend zu überqueren, kommt, wenn er es überlebt, weit unterhalb der Stelle an, an der er ins Wasser gestiegen ist. Wenn ein Schiff vorbei fährt, zieht dieses das Wasser an.

Mehr Informationen: http://www.duesseldorf.de/freizeit/badeseen/index.shtml.

Ein Kapitän geht von Bord

Hans-Günter Portmann leitete 13 Jahre die Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Homberg

Er ist so etwas wie eine Legende in der deutschen Binnenschifffahrt: Seit 13 Jahren dirigiert Hans-Günter Portmann das Schiffer-Berufskolleg RHEIN im Duisburger Stadtteil Homberg durch die Stürme der Zeit. Und in dieser Zeit hat er mit seiner Mannschaft viel erlebt: Verloren sich Ende der 90er Jahre gerade einmal 60 Schüler pro Jahr in den Gängen, wurde inzwischen die 600er-Marke geknackt. Denn - so hat sich auch Dank des Einsatzes des Kollegiums herum gesprochen - der Beruf des Binnenschiffers bietet hervorragende Karriere-Chancen und Verdienstmöglichkeiten sowie die Faszination eines Berufes an der freien Natur. Das



Hans-Günter Portmann in seinem Element.

wiegt nicht nur nach Portmanns Meinung die manchmal gewöhnungsbedürftigen Arbeitszeiten mehr als auf. Um die Zukunftschancen seiner Absolventen noch mehr zu steigern, hat Portmann sich dafür engagiert, dass die Absolventen wenn gewünscht auch die Fachhochschulreife ablegen können um anschließend zu studieren.

Neben den Binnenschiffern liegen Portmann auch deren Partner an Land am Herzen, die Fachkräfte für Hafenlogistik. Ein Berufsbild, das auch unter Logistikern noch weitgehend unbekannt ist. "Das ist sehr schade, weil wir in NRW mit 235 Hafenanlagen federführend in Deutschland sind." Auch diesen Ausbildungsgang hat er wie den Boots- und Schiffsbau in Homberg angestoßen, inzwischen betreuen im Kollegium drei ausgebildete Betriebswirte den Hafennachwuchs. Stolz ist der angehende Ruheständler daneben auf den Flachwassersimulator SAN-DRA" der den Schülern aber auch Fortbildenden ganz neue Möglichkeiten erschließt.