

**Akribie**

Christian Frommert  
forscht in der Historie  
des Neusser Hafens  
Seite 5

**Ticker:** Geburtstagsfeier bei der Feuerwehr +++ Buch über die Niederrhein-Schifffahrt +++ Die Stadt der Liebe +++  
Verband ist unzufrieden +++ Seltene Minidrachen in Krefeld +++ Neusser Eisenbahn bildet aus +++ Preisrätsel

## Die Binnenschifffahrt steigert sich

Containertransporte wachsen im ersten Halbjahr mit 4,2 Prozent überdurchschnittlich

Im ersten Halbjahr 2008 nahm nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt gegenüber dem ersten Halbjahr 2007 um 0,9 Prozent oder 1,2 Millionen Tonnen zu.

Der Containerverkehr wuchs dabei mit 4,2 Prozent überdurchschnittlich. Insgesamt wurden in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres 124,9 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres waren es 123,7 Millionen Tonnen.

Mit einem Plus von 3,6 Prozent erhöhte sich der innerdeutsche Verkehr am stärksten, gefolgt vom Empfang aus dem Ausland



mit einer Zunahme von 1,5 Prozent. Rückläufig waren dagegen der Versand ins Ausland mit einem Minus von 0,8 Prozent und der Transit (minus 4,1 Prozent). Differenziert nach Güterarten zeigten sich im ersten Halbjahr 2008 die größten Zu-

nahmen bei Düngemitteln mit einem Plus von 19 Prozent, chemischen Erzeugnissen mit 3,5 Prozent, Nahrungs- und Futtermitteln mit 3,4 Prozent, anderen Halb- und Fertigerzeugnissen sowie Steinen und Erden (jeweils 3,3 Prozent). In etwas

geringerem Maße nahm die Beförderung von Mineralölerzeugnissen mit 1,5 Prozent und festen mineralischen Brennstoffen mit 0,8 Prozent zu.

Rückgänge verzeichneten hingegen Erze und Metallabfälle um 2,2 Prozent sowie insbesondere Eisen und Nicht-Eisen-Metalle um 7,6 Prozent und landwirtschaftliche Erzeugnisse um 9,4 Prozent.

Der Transport von Containern auf Binnenschiffen wuchs auf 1,1 Millionen TEU. Dies sind 44.000 TEU oder 4,2 Prozent mehr als im gleichen Zeitraum 2007. Im vergangenen Jahr wurden insgesamt 249 Millionen Tonnen Güter auf Binnenschiffen befördert. Das entspricht rund zehn Millionen Lkw-Fahrten.

**Ausdehnung**

Foto: Port of Rotterdam

**Ein Megaprojekt** zum Ausbau des größten Europäischen Hafens bis weit in die Nordsee startete jetzt in Rotterdam. Der Hafen soll durch die Anspülung von Sand und Erde um 1000 auf insgesamt 6000 Hektar erweitert werden. Die ersten Schiffe sollen 2013 anlegen können. 40 Prozent des Areals sind schon vermietet.

**Angetrunken**

**Wird der Führer** eines Motorboots volltrunken am Steuer seines Bootes erwischt, so darf ihm trotz allem nicht seine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen entzogen werden. Das entschied das Oberlandesgericht Rostock mit Urteil vom 26. Juni 2008. Der Kläger hatte vier Liter Bier intus.

**Spritsparend**

Die großen Containerschiffe werden nach einem Bericht des „Hamburger Abendblatts“ künftig langsamer fahren. Die Reedereien gingen jetzt dazu über, bei Neubauten von Containerfrachtern kleinere und schwächere Motoren zu bestellen. Grund seien die anhaltend hohen Energiepreise. „Die Reedereien verabschieden sich einstweilen von der Hochgeschwindigkeits-Philosophie von 25 bis 26 Knoten (46 bis 48 km/h)“, sagte Klaus Heim, Chef der Abteilung Forschung und Entwicklung beim finnischen Motorenhersteller Wärtsilä, der Zeitung als Reaktion auf die hohen Spritpreise.

## Schützen begeisterten Neuss



Foto: Sportpressedienst

■ **Auch das Wetter spielte wieder mit**, als in Neuss die Schützen mit klingendem Spiel durch die Straßen zogen und ihre Gäste zu rauschenden Festen und einem Besuch auf der Kirmes einluden. An ihrer Seite zogen die Neuss Düsseldorfer Häfen, die das Fest wie immer unterstützten.

**Angekommen**

Foto: HHLA

**Die erste** von fünf neuen Hightech-Containerbrücken traf am HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) in Hamburg ein. Die HHLA setzt mit den Twin-Forty-Containerbrücken erstmals in Europa eine noch leistungsfähigere Umschlagtechnologie ein: Die Tandembrücken können mit einer Bewegung zugleich zwei 40-Fuß-Container bewegen.



## Gleiches Maß



**Der Masterplan** Logistik und Verkehr wird derzeit heftig diskutiert. Von Verbänden, Institutionen und Landespolitikern. Derweil ist in der Regierung der Streit, wie denn die Gelder verwendet werden können, bestenfalls verschoben, sicherlich nicht aufgehoben. Richtig ist, dass wir einen ausgewogenen Verkehrsträgermix benötigen, dass der Lkw für die Nahverteilung der

Waren einfach unerlässlich ist. Auf längeren Strecken gehören Waren auf die Schiene und die Wasserstraße. Letzteres hat der Minister richtig erkannt.

Doch muss diese Erkenntnis auch umgesetzt werden: Es reicht nicht, Geld für großzügige Investitionen der Bahn zur Verfügung zu stellen. Auch für die Häfen, die deutsche Binnenschifffahrt und die Wasserstraßen müssen Programme aufgelegt werden. Hier gilt der Grundsatz: gleiches Maß für alle.

Unsere europäischen Nachbarn haben den Wert der Binnenschifffahrt längst erkannt und entsprechende Förderprogramme umgesetzt. Auch dort klagen die Politiker über leere Kassen. Aber sie haben auch erkannt, welchen Wert das System Wasserstraße hat, wie viel Geld die Volkswirtschaft spart, wenn nicht jeden Tag Hunderte Kilometer Stau die Produktivität lähmen – und deshalb jeder investierte Cent sich die kommenden Jahre mehrfach auszahlen wird. Aber – so scheint es – diese Einsicht muss sich bei den Bundespolitikern erst noch durchsetzen. Im Land NRW ist sie – wie Minister Oliver Wittke und sein Staatssekretär Günter Kozlowski mehrfach haben erkennen lassen – längst angekommen. ULRICH GROSS

## Wachstumsbranche



**Die Zahlen** für die ersten sechs Monate des Jahres stimmen hoffnungsvoll: Die Häfen entlang des Rheins konnten sich – wie auch die Neuss Düsseldorfer Häfen und der Rheinhafen Krefeld – in den meisten Fällen über steigende Umschlagzahlen freuen. Auch die Seehäfen melden teils sogar rekordverdächtige Bewegungen. Ein positives Zeichen ist dabei, dass die Erwartungen der Kü-

stenstandorte auch für die laufende zweite Jahreshälfte weiter nach oben zeigen. Solche Prognosen sind natürlich immer mit Vorsicht zu genießen, gelten nur, solange sich die Rahmenbedingungen nicht entscheidend verändern und die derzeitigen Trends auch in den kommenden Wochen weiter anhalten. Doch sie zeigen auch, dass die Logistikbranche trotz Mautdiskussion und explodierender Benzinpreise nach wie vor eine der drei zukunftsträchtigen und größten Wachstumsbranchen der Bundesrepublik ist. Ein Bereich, der die wirtschaftliche Entwicklung und unseren Wohlstand stützt.

Das bedeutet aber auch, dass sich das System Wasserstraße und die Häfen allgemein auf weiter steigende Mengen einstellen müssen. Dass wir uns weiter um Flächen bemühen, Investitionen in Konzepte und Infrastruktur wagen müssen. Und schließlich bedeutet es, dass die Häfen ebenso wie die Hafenfir- men weiter ausbilden, damit auch in Zukunft die Experten zur Verfügung stehen, die motiviert und kenntnisreich mit den hochmodernen Maschinen die Waren bewegen, die wir tagtäglich benötigen. RAINER SCHÄFER

# Häfen bauen Position aus

Güterumschlag nahm in vielen Bereichen zu: 66 Millionen Tonnen insgesamt bewegt – der Niederrhein gab leicht nach



Foto: Schrift-Steller

Die Häfen am Niederrhein verzeichneten einen leichten Rückgang beim Binnenschifffahrtsumschlag.

Wie die Experten des Statistischen Bundesamtes (Destatis) errechneten, schlugen die Rheinhäfen in den ersten fünf Monaten 2008 rund 66,5 Millionen Tonnen Güter für die Binnenschifffahrt um. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum bedeutet das einen leichten, aber durchaus erfreulichen Zuwachs von 1,1 Prozent. Unter deutscher Flagge fahrende Schiffe verzeichneten dabei gegenüber dem Vorjahreszeitraum nur einen Zuwachs von einem Prozent und lagen bei 19,1 Millionen Tonnen. Den stärksten Anteil hatten Schiffe unter niederländischer Flag-

ge, die 41,4 Millionen Tonnen umschlugen und ein überproportionales Wachstum von 1,6 Millionen Tonnen verzeichneten. Auf Platz 3 der Rangliste liegen belgische Fahrzeuge mit vier Millionen Tonnen und einem Minus gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 0,1 Prozent, gefolgt von Schiffen aus der Schweiz mit 616.400 Tonnen, was einem Minus von 17,5 Prozent entspricht sowie französischen Unternehmen, die 319.200 Tonnen und ein Minus von 9,5 Prozent hinnehmen mussten. Binnenschiffe unter anderen Flaggen – meist aus

Osteuropa, die über den Rhein-Main-Donau-Kanal auf den großen Fluss kommen – steigerten ihren Umschlag in den Rheinhäfen um 3,2 Prozent auf eine Million Tonnen. Auch regional gab es Unterschiede: Während am Niederrhein der Güterumschlag in den Rheinhäfen im Vergleich zu gleichen Zeitraum 2007 um 0,1 Prozent auf 43,8 Millionen Tonnen sank, nahm er am Oberrhein um 3,1 Prozent zu und erreichte 16,8 Millionen Tonnen. Am Mittelrhein wurden sogar 4,8 Prozent mehr umgeschlagen – hier summierte sich die Menge auf 5,9 Millionen Tonnen.

## Entscheidung im Internet

„Die Prüfung und Entscheidung über den Antrag der Landeshauptstadt sind an das vorgegebene Recht gebunden“, wehrt sich Düsseldorfs Regierungspräsident Jürgen Büssow gegen Vorwürfe nach seiner Ablehnung des Antrages der Flächennutzungsplanänderung vom 28. April 2008 durch die Stadt Düsseldorf (die Hafen-Zeitung berichtete). Büssow blieb in einer Stellungnahme jedoch unnachgiebig: „Wegen der festgestellten Problemfelder konnte und durfte die Bezirksregierung den Flächennutzungsplan nicht genehmigen und musste dies jetzt entscheiden.“

Diese Entscheidung wurde von Seiten der Stadtverwaltung und von Vertretern des Rates aus CDU und FDP öffentlich kritisiert.

„Für politische Motive, die mir in diesem Zusammenhang unterstellt werden, lässt das Gesetz keinen Platz. Die Bezirksregierung Düsseldorf befindet sich nicht im Wahlkampf“, erklärte Büssow. Davon unabhängig sei auf Fach-ebene sowie auch in einem Gespräch zwischen der Düsseldorfer Verwaltungsspitze und dem Regierungspräsidenten auf die Konflikte bei Lärm und Geruch hingewiesen worden. Büssow: „Damit keiner mehr auf einseitige Interpretation dritter Seite über die Entscheidung der Bezirksregierung Düsseldorf zur 116. Änderung des Flächennutzungsplans angewiesen ist, habe ich entschieden, den Bescheid ab sofort im Internet auf unserer Homepage [www.brd.nrw.de](http://www.brd.nrw.de) zu veröffentlichen.“



Seit einem Vierteljahrhundert ist das Feuerlöschboot „Alfons Frings“ bei der Neusser Feuerwehr im Dienst. Am 20. September wird am Hafenbecken 1 in Neuss das Jubiläum gefeiert – mit einer Einsatzübung im Hafen.

# Vielseitige Hilfe auf dem Rhein

Wer die Mannschaft des Neusser Feuerlöschbootes besuchen möchte, sollte nicht in den Hafen fahren, sondern die hochmoderne und schicke Feuerwache im Hammfeld ansteuern. Hier leisten die Besatzungen mit ihren hauptamtlichen Kollegen ihren täglichen Dienst in den Löschzügen 10 und 11, wie Markus Stratmann erklärt. Er ist einer von derzeit zwölf Löschbootführern. „Wir sind ganz normal auf der Feuerwache im Alarmdienst eingesetzt. Wenn ein Einsatz für das Löschboot kommt, wird die Mannschaft aus diesem besetzt.“ Entsprechend stehen immer auch ein Löschbootführer und ein Matrose auf dem Dienstplan. Werden sie zu einem Notfall auf dem Wasser gerufen, fahren sie mit sechs weiteren Feuerwehrleuten in den Hafen und legen sofort ab: „In der Regel vergehen nur rund 10 Minuten vom Anruf bis zum Ausrücken.“

Für eine ständige Besatzung ist das Aufkommen vor dem Neusser Ufer und im Hafen nicht hoch genug – durchschnittlich rückt das Löschboot zu 25 bis 30 Einsätzen pro Jahr aus,

Alkoholeinfluss – die meinen, den Strom durchschwimmen zu können. Und dann eine lebensbedrohliche Überraschung erleben. Manchmal aber kommt es auch zu einem Unglück, wenn sich Schwimmer zwischen den Steinwällen sicher fühlen, plötzlich durch den Sog eines vorbeifahrenden Schiffes in die Wasserstraße gezogen werden und dann aus eigener Kraft nicht mehr das rettende Ufer erreichen. Denn auch für kräftige und erfahrene Sportler kann der scheinbar so friedlich fließende Fluss schnell zu einer nicht mehr zu bewältigenden Falle werden. „Alles, was über Knie hinausgeht, ist sehr gefährlich, auch zwischen den Bühnen“, warnt Stratmann aus Erfahrung. „Ein großer Containerfrachter mit 5000 bis 6000 PS Motorleistung, kann eine Welle erzeugen, die nicht nur Kinder von den Beinen holt, sondern auch Erwachsene.“

Aber auch Brückenspringer erfordern immer wieder das schnelle Eingreifen der Retter, die zudem im Bedarfsfall den Rettungsdienst unterstützen, wenn ein Binnenschiff einen



Im Bedarfsfall kann das Löschboot bis zu 6.000 Liter Löschmittel einsetzen – pro Minute.

an. „Wenn es denn mal brennt.“ Das geschieht eher selten – und dann meist an Land, in der Nähe eines Ufers oder eines Kais. „Der sicherste Transport ist einfach mit großem Abstand der auf dem Wasser.“

Im Brandfall können die Männer aus den Monitoren bis zu 6.000 Liter Löschmittel einsetzen – pro Minute. Und auch sonst ist das nach dem ehemaligen Oberbürgermeister und Stadtbrandmeister benannte Boot hervorragend ausgerüstet und auf dem neuesten Stand der Technik: So lässt sich im gesamten Innenbereich ein Überdruck erzeugen, so dass die Besatzung auch in eine giftige Gaswolke fahren könnte. Erst ab einer Gas-Konzentration von 40 Prozent oder mehr müssen die Männer abdrehen, „vorher versuchen wir alles, um die Besatzung in Sicherheit zu bringen. Denn unsere erste Prämisse ist Menschenrettung“, erklärt Bootsführer Stratmann. Öfters helfen sie auch den Kollegen an Land. Haben die einen Löscheintritt in Ufernähe, kann das Boot gewaltige 9.000 Liter pro Minute in die Rohre der Kollegen pumpen. Nicht das einzige Beispiel für eine funktionierende Kooperation: „In den meisten Fällen arbeiten wir mit dem Düsseldorfer Löschboot zusam-

men“, erklärt Gerding. „Und das klappt sehr gut.“ Aber auch mit den Neuss Düsseldorf Häfen, der Wasserschutzpolizei, den Mitarbeitern der Wasser- und Schifffahrtsämtern und anderen Organisationen, die auf dem Rhein zu tun haben, pflegen die Neusser Wasserretter einen engen und guten Kontakt. „Auf dem Rhein besteht eine besondere Mentalität. Das merkt man auch an den Binnenschiffen, an der Bereitschaft einander zu unterstützen, wenn es ein Problem gibt, für einander einzutreten. Sie fahren auch längsseits, wenn es brennt, um die Menschen zu retten“, so Stratmann.

## Nikolaus an Bord

Die breite Einsatzpalette schließen die technischen Hilfeleistung ab, etwa wenn ein Schiff eine Havarie hatte oder sich ein Leck geholt hat. Wenn die Fachleute die undichte Stelle abgedichtet haben, setzen sie anschließend die großen Pumpen ein, um das eingedrungene Wasser zu lenzen, wie es im Fachjargon heißt. Allerdings ist nicht immer Gefahr im Verzug, wenn das Löschboot unterwegs ist. Zu Nikolaus transportieren sie den heiligen Mann zu den Schiffen, auf

denen Kinder an Bord sind. Zudem wachen sie zum An- und Abpaddeln sowie bei anderen Veranstaltungen in Sporthafen und Wirtschaftshafen.

Dass das Boot bereits ein Vierteljahrhundert in Dienst ist, sieht man ihm nicht an. Im vergangenen Jahr wurde es auf einer Duisburger Werft grundüberholt, in den vergangenen sechs Jahren noch einmal richtig in die Erneuerung der Technik investiert. Sie präsentiert sich heute auf einem sehr guten und vor allem sehr modernen Stand. „Eine Arbeit steht noch aus – dann sind wir für die nächsten Jahre gut gerüstet“, meint Gerding.

Jetzt wird aber erst einmal groß gefeiert: Am Samstag, 20. September, legt das Feuerlöschboot „Alfons Frings“ von 10 bis 18 Uhr am Hafenbecken 1 in Neuss an und lädt mit Unterstützung der ehrenamtlichen Kollegen der Feuerwehr Neuss zu einem Tag der offenen Tür. Der Modellbauverein stellt einige Modelle aus, für Getränke und Verpflegung ist gesorgt. Die anderen Rettungsvereine, die ebenfalls auf dem Wasser unterwegs sind, wurden ebenfalls eingeladen. Nicht nur um zu feiern, die Geburtstagskinder nutzen den Tag auch für eine kleine öffentliche Einsatzübung.



In dem 25 Jahre alten Löschboot steckt hochmoderne Ausrüstung.

wie Manfred Gerding, Sachbearbeiter im Sachgebiet Technik, erklärt, der die Bootsbesatzung unterstützt.

Dann allerdings werden die Männer schon dringend erwartet: Häufigster Einsatzgrund sind „Personen im Rhein“. Unvernünftige Badende – viel zu oft unter

Notfall meldet. „Dann fahren wir die Männer vom Rettungsdienst zu dem Schiff, dort wird dann die hilfebedürftige Person behandelt oder von uns schnell zu dem wartenden Rettungswagen an Land gebracht“, erklärt Stratmann. „Und natürlich löschen wir auch“, fügt Gerding



# Einem wichtigen Verkehrsweg auf der Spur

Lesenswerte Doktorarbeit illustriert die Entwicklung der Schifffahrt am Niederrhein – neue Erkenntnisse

Ein gewichtiges Werk, das allein schon mit seinen immerhin 2,2 Kilo sehr ins Gewicht fällt, aber auch ein Buch, das eine wichtige geschichtliche Lücke füllt, wurde jetzt im Schifffahrtsmuseum der Stadt Düsseldorf vorgestellt: Unter dem Titel „Die Schifffahrt und ihre Fahrzeuge auf dem Niederrhein vom späten Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert“ erschien jetzt die Dissertation der Leiterin des Schifffahrtsmuseums Düsseldorf, Dr. Annette Fimpeler-Philippen. Das Buch ist das Ergebnis einer jahrzehntelangen Beschäftigung mit der Geschichte der Schifffahrt auf dem Niederrhein. Das großformatige Werk, durchgängig farbig gestaltet, enthält zahlreiche bisher unbekannte Abbildungen von Schiffsdarstellungen aus frühen Publikationen und Stichen.

Die Autorin berichtete stolz, dass sie seit 1985 mit der Sammlung arbeite „und auch immer weitergehend mit ihr be-  
traut wurde.“ Und sie gestand: „Ich hatte vorher nie von Schiffen geträumt. Aber dann war ich erstaunt, wie spannend das Thema ist.“ Ein Thema, so ihre Erkenntnis, das bis heute nie das Interesse in der Wissenschaft wie in der Bevölkerung gefunden habe, das es ganz eindeutig verdiene. „Und vor allem habe ich festgestellt: Es gibt kaum vernünftige wissenschaftliche Literatur.“ Das zumindest hat sie nun nachhaltig geändert. Der Niederrhein vom Rheindelta bis nach Köln war und ist aufgrund seiner zentralen



Eine gefragte Gesprächspartnerin bei der Vorstellung ihres Buches: Dr. Annette Fimpeler-Philippen (rechts) in der „Laterne“ im Schlossturm.

Lage eine der meistbefahrenen Stromstrecken Europas. Schon in der Antike verliefen auf dem Fluss die Verkehrs- und Warenströme quer über den Kontinent von Nord- nach Süd und umgekehrt. Seit dem Mittelalter waren England und Nordeuropa über den Rhein mit dem Süden verbunden – mit Süddeutschland und Italien und von dort weiter mit dem Mittelmeer und dem Heiligen Land. „Der Rhein war so wichtig wie heute alle Autobahnen und Schienenverbindungen zusammen“, so Dr. Fimpeler-Philippen.

Die Wasserstraße sei nicht nur der schnellste, sicherste und bequemste Weg zum Austausch von Waren aller Art gewesen, auch Personen hätten ihn lieber benutzt, als mit der Kutsche auf rumpeligen, verschlammten Wegen zu fahren.

## Wichtigste Verbindung

„So war der Fluss auch immer ein Weg, auf dem sich neue Ideen, Erfindungen und kulturelle Neuerungen ausgebreitet haben“ Nicht zuletzt lagen die

meisten großen und wichtigen Städte bis zum Aufkommen der Eisenbahn an einem Flusslauf. Deshalb stellt das Buch den so wichtigen Zusammenhang zwischen Binnenschifffahrt und wirtschaftlicher sowie sozialer Entwicklung der Region talwärts von Köln dar. Das großformatige Werk ist nicht zuletzt dank der durchgängig farbigen Gestaltung auch für den interessierte Laien lesenswert und enthält zahlreiche bisher unbekannte Abbildungen von Schiffsdarstellungen aus historischen Publikationen und Sti-

chen. Besonders bedankte sich die frischgebackene Autorin bei Horst Tournay. Der passionierte Modellbauer habe nicht nur mit zahlreichen Modellen die Arbeit unterstützt, sondern auch die Ergebnisse und Quellenrecherchen überprüft.

Annette Fimpeler-Philippen: „Die Schifffahrt und ihre Fahrzeuge auf dem Niederrhein vom späten Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert“. 480 Seiten, 316 meist farbige Abbildungen, Großformat 21 x 30 cm. Kommissionsverlag Droste Düsseldorf; ISBN 978-3-7700-3057-6, 48 Euro.



Der Erfolg hat viele Väter und eine Autorin.

## Beitrag zur Neugestaltung

Der Rhein, so Düsseldorfs Kulturdezernent Hans-Georg Lohe bei der Vorstellung, sei lange Jahrhunderte die entscheidende Wirtschaftsstraße, ein Strom von großer Bedeutung gewesen – „aber das kann man alles in dem Buch nachlesen.“ Die Neuerscheinung biete aber auch einen guten Anknüpfungspunkt für die anstehende

Neukonzeption des Museums, das seit 2001 recht statisch gewesen sei. So sei nicht nur der Erkenntnisstand dank der Arbeit von Dr. Fimpeler-Philippen weiter fortgeschritten, auch die Technik habe sich entwickelt. „Wir wollen da in den nächsten Jahren zu einer Neuaufstellung des Museums kommen“, kündigte er an. „Die heute vorgestellte Arbeit trägt

auch dazu bei, dass die teilweise falsch dargestellten Modelle nach der Arbeit von Frau Dr. Fimpeler jetzt in ein richtiges Licht gestellt werden“, betonte der Vorsitzende des Düsseldorfer Geschichtsvereins, Prof. Dr. Horst A. Wessel. Er lobte das Museum als eine ebenso schöne wie wichtige und weit über die Stadtgrenzen hinaus wirkende Einrichtung.



# Der Historie des Neusser Hafens auf der Spur

Dr. Christian Frommert recherchiert in alten Akten: Durch die Notizen von einst wird die Vergangenheit wieder lebendig



Journalist Dr. Christian Frommert bei der Recherche im Stadtarchiv. Alte Akten machen Geschichte lebendig.

Wenn sich jemand in der Geschichte der Neuss Düsseldorf Häfen auskennt, dann ist das der freiberufliche Publizist und Journalist Dr. Christian Frommert. Bislang verfasste er drei Broschüren für die Neuss Düsseldorf Häfen. Je eine über die Neusser Eisenbahn anlässlich deren 100. Geburtstags, über die Stadt Neuss und die Hanse zum ersten Neuss Düsseldorf Hafentag und schließlich über

den Neusser Wirtschaftshafen anlässlich des zweiten Hafentages und -festes.

„Ich recherchiere jeweils das Thema, strukturiere das gefundene Material und schreibe dann, wobei ich versuche, interessierten Laien, kompliziertes Wissen verständlich darzustellen“, fasst er seine Aufgabe zusammen. Und die ist spannender, als es sich im ersten Moment anhört. Denn für die Recherche, die den

größten Teil der Arbeitszeit einnimmt, stöbert und liest er oft tage-, wenn nicht wochenlang in den Akten. Fündig wird er in Neuss im Stadtarchiv. Dort stehen in den Regalen Reihen um Reihen von Kartons. Was sich jeweils in den Kisten befindet, wissen die zuständigen Archivar: zum Beispiel Verwaltungsvorgänge, Urkunden, Verträge, Briefe. „Dann gibt es noch gedrucktes Material, handschrift-

liche Notizen von Mitarbeitern, alte Pläne, Karten, Postkarten, Fotos – im Stadtarchiv gibt es eine große Fotosammlung und alte Plakate, aber auch Broschüren, Kataloge und Bücher.“

## Das Findbuch weist den Weg

Um sie zu finden, benötigt der Forscher die Hilfe der Archivarinnen und Archivare. Sie werfen einen Blick in die so genannten Findbücher, in denen wie in einer Kartei verzeichnet ist, in welchen Kartons oder Regalen Material zu welchem Stichwort zu finden ist.

Frommert erhält dann einen Karton ausgehändigt und darf den Inhalt studieren. „Da sind dann mal zwei, mal sechs oder sieben Akten drin oder auch Karten oder eine Original-Einladung zur Hafeneröffnung.“ Der Journalist sichtet den Inhalt mit geübtem Blick, versucht zu erfassen, worum es geht, nimmt eine erste Einschätzung vor und macht sich Notizen. Die fließen direkt in den Laptop – auch bei der Erschließung der Geschichte leistet die moderne Technik wichtige Hilfsdienste.

Dabei ist der erste Blick schwieriger, als der Laie meinen mag. Bis zum ersten Weltkrieg gab es keine Schreibmaschinen, wurden auch offizielle Akten handschriftlich verfasst – im 19. Jahrhundert in der für die meisten kaum lesbaren Sütterlin-Schrift. „Die muss man erst einmal lesen können. Ich hatte das Glück, dass ich sie noch in

der Volksschule als Schönschrift gelernt und deshalb kaum Probleme habe.“

Stück für Stück entsteht bei der Recherche aus den Unterlagen ein faszinierendes, vielfältiges Bild der Geschichte, der verschiedenen Zusammenhänge, ein Reigen der beteiligten Personen und Institutionen. Und oft genug ergeben sich mit jeder Antwort gleich auch neue Fragen. Denn Frommert betritt Neuland: „Der Bestand zum Neusser Hafen ist noch nicht wissenschaftlich ausgewertet, bislang hat sich meines Wissens noch niemand mit dem gesamten Bestand auseinander gesetzt.“ Material gibt es reichlich und zwar gleich meterweise – Archivar messen ihre Bestände nämlich in so genannten Regalmetern. „Es ist ein riesiger Bestand, der erhalten ist und noch dazu relativ gut. Er wurde bislang von keinem Historiker aufgearbeitet und deshalb kennt niemand den Bestand. Da gibt es wirklich einiges auszugraben und aufzuarbeiten.“

In die drei Broschüren floss natürlich nur ein Bruchteil der bisherigen Erkenntnisse ein: „Für ein Buch oder eine Broschüre sitze ich manchmal drei Tage über den Akten und mache mir Notizen und Anmerkungen, die dann in der Broschüre nur zwei Sätze ausmachen.“ Gerne würde er deshalb auch sein weiteres Wissen zu Papier bringen, Und kündigt augenzwinkernd an: „Ich habe mein Pulver noch nicht verschossen, sondern noch viel in petto.“



Foto: Stadt Düsseldorf

## Erfolgreiche Saison beendet

Am 28. September endet im Düsseldorfer UmweltInfoZentrum der Stadt Düsseldorf in der denkmalgeschützten alten Bastion am Düsseldorfer Rheinufer die diesjährige Saison. In diesem Monat stellt das Vermessungs- und Katasteramt der Landeshauptstadt seine Sammlung an ehemaligen und aktuellen Messinstrumenten und Verfahren vor. Darüber hinaus finden Besucher wie gewohnt umfangreiches Informationsmaterial zu den Themen Natur, Umwelt und Lokale Agenda vor, bevor sich die Türen zur Winterpause schließen.

## Hier ist was los

Termine in Ihrer Umgebung

### täglich

**Stadtrundgang**  
Düsseldorf mit Bootsfahrt durch den Medienhafen, 14.30 Uhr, Treffpunkt: Tourist-Information Marktstraße / Ecke Rheinstraße, Telefon (02 11) 17 20 28 54.

### 27. September 2008

**Vom Neuen Stadttor über die Gehry-Bauten bis zur Living Bridge**, Rundgang, 14.30 Uhr, Anmeldung erforderlich unter (02 11) 63 52 59.

### 28. September 2008

**Droste-Verlag im Schlossturm**  
Lesung mit Möglichkeit zur Diskussion mit Autor, Verlagsleitung und Leitung des Museums sowie anschließendem Brunchbuffet, ab 11 Uhr, Schlossturm am Rheinufer, Anmeldung erforderlich unter (02 11) 8 99 42 95.

**Der Medienhafen**  
– ein Event, mit Anke Pfennig, 14.30 Uhr, Anmeldung unter (02 11) 63 52 59 erforderlich.

### 4. Oktober 2008

**Vom Neuen Stadttor über die Gehry-Bauten bis zur Living Bridge**, Rundgang mit Anke Pfennig, 14.30 Uhr, Anmeldung unter (02 11) 63 52 59.

### 5. Oktober 2008

**Comedy-Bus-Hafenrundfahrt**  
12, 13.30 und 15 Uhr, mit Frank Küster und Livemusik, Anmeldung unter der Rufnummer (01 80) 3 50 40 30.

**Was gab es auf dem Schiff zu tun?**  
15 Uhr, Führung im Schifffahrt-Museum im Schlossturm am Düsseldorfer Rheinufer.



Neuer Trend



**Ungewöhnliche** und ausgefallene Fahrgastschiffe als trendige Location: Das ist eine Entwicklung, die nach der Beobachtung von Rainer Ritzdorf vor drei, vier Jahren begann und sich noch fortsetzen wird. „Die Binnenschifffahrt wird derzeit von neuen Kunden und Interessentenkreisen entdeckt und das ist auch für die Fahrgast- und Passagierschifffahrt eine ganz neue Chance.“ Die Remagener stehen auf jeden Fall bereit, mit den Kunden neue und ungewöhnliche Ideen zu entwickeln, zu skizzieren und dann umzusetzen.

Kirmes-Fähre



Die ehemalige Personenfähre „Maria-Franziska“ legt nicht nur von ihrem Liegeplatz am Düsseldorfer Fernsehturm für Fahrten ab, sie ist seit Jahren auch als eine der beiden Kirmes-Fähren von Hans Schäfer während des berühmten Volksfestes in der Landeshauptstadt im Einsatz. Ein Service, für den der Meerbuscher anfangs eher belächelt wurde – heute jedoch sind seine beiden Schiffe von dem bunten Kirmestreiben nicht mehr wegzudenken und haben viele Freude gewonnen.

Umgebaut

„Maria-Franziska“ war ursprünglich als Personen- und Fahrradfähre auf dem IJsselmeer im Einsatz und wurde 1993 aufwendig umgebaut. Seit 1995 erstmals als Personenfähre in Lörick/Stockum unterwegs, verkehrt sie heute bis Mitte Oktober sonntags und an Feiertagen von 10.30 bis 18.30 Uhr in Himmelgeist/Uedesheim als Personenfähre.

# Von der Idee zum Schiff

Werftmannschaft steht seit 60 Jahren erfolgreich im Dienst der Binnenschifffahrt

Am Mittelrhein, bei Stromkilometer 639 in Remagen-Oberwinter, besteht seit 60 Jahren die Werft- und Servicezentrum Mittelrhein GmbH.

## Umfassendes Angebot

Ein mittelständisches Unternehmen, das sich auf den Neu- und Umbau von Fahrgastschiffen, Kabinen- und Hotelschiffen, Fähren, Yachten und schwimmenden Anlagen spezialisiert und ihre Wurzeln gefunden hat, die aber auch Tanker und Frachter betreut, hellingt und wartet. „Unser Schwerpunkt sind aber eindeutig die Fahrgastschifffahrt und schwimmende Anlagen“, erklärt Geschäftsführer Rainer Ritzdorf.

Auf dem fast 15.000 Quadratmeter großen Betriebsgelände befinden sich alle für den Schiffbau notwendigen Ausrüstungen, beispielsweise eine 85 Meter lange, dreilagige Querhelling, eine Schiffbauhalle, eine Maschinenhalle und diverse Krane mit einer Zugkraft von bis zu 60 Tonnen.

Zu den Dienstleistungen gehören die Planung und Entwicklung nach den Kunden-Wünschen, Propeller- sowie Motorservice, Wellen-, Ruder- und Steuerhaushubanlagen. Weiterhin die ganze Bandbreite an Schiffsreparaturen, Umbauten, Modernisierungen und Verlängerungen, die begleitende Unterstützung bei Finanzierungsfragen sowie Reparaturen in kürzester Zeit. Rainer Ritzdorf betont: „Wir sind sehr flexibel.“ Den Abhol- und Lieferservice durch das Haus sowie Neu- und Umbauten und Reparaturen auf den Seen und Flüssen Europas sind für ihn eine Selbstverständlichkeit.

## Frischer Wind

„Von der Planung über die Gestaltung zu Ihrem fertigen Schiff“ – lautet der vielversprechende Slogan, den die 15-köpfige Mannschaft Tag für Tag einlöst. Und nicht nur das: „Unsere erklärte Absicht ist es, frischen Wind in den Fahrgastschiffbau zu bringen“, erklärt der Geschäftsführer.



alle Fotos dieser Seite: Werft- und Servicezentrum Mittelrhein

## Eine beliebte Fähre

Vom Werft- und Servicezentrum Mittelrhein stammt auch die „Maria-Franziska“, des Meerbuscher Fährunternehmers Hans Schäfer. Er erwarb die ehemalige Personenfähre 1994, baute sie 1995 komplett um und ergänzte sie 2000 noch einmal mit einem schmucken Wintergarten. So können bis zu

120 Gäste an Bord nicht nur wettergeschützt die Aussicht genießen, sondern auch feiern: Hochzeiten, sogar Trauungen an Bord sind möglich, Firmenfeste oder private Partys. Eine Besonderheit: Durch die vorhandene Bugklappe und den Seiteneinstieg des Partyschiffes gibt es viele Anlegemöglichkeiten.

# Party-Schiff der Extraklasse

„König Ludwig“ vereint ungewöhnliche Ideen und gutes Design

Ein besonderes Projekt des Werft- und Servicezentrums Mittelrhein ist das Fahrgastschiff (FGS) „König Ludwig“ für die Neckar-Personen-Schifffahrt. Das Schiff sieht dem äußeren Erscheinungsbild nach wie ein Floß aus. Eine Idee des Kunden, so berichtet Geschäftsführer Rainer Ritzdorf, die dann gemeinsam entwickelt wurde. Allerdings stellt das außergewöhnliche Aussehen nicht die einzige Besonderheit dar: Das Schiff verfügt wie alle neuen Fahrgastschiffe über zwei Maschinenräume und so redundante Antriebe. Dieser erfolgt dieselektrisch über zwei Generatoren. Der erzeugte Strom



Das Fahrgastschiff „König Ludwig“ ist vielseitig einsetzbar.

wird auf zwei jeweils 55 Kilowatt starke Elektromotor übertragen, die ihre Kraft wiederum frequenzgesteuert stufenlos auf die Wellenanlage in die Voraus-

und Rückwärtsfahrt weiter geben. Ein Antrieb, der extrem vibrations- und geräuscharm ist. Als weitere Besonderheit hat sich der Tüftler noch zwei Anker-

pfähle einfallen lassen. An dem vorderen ist zudem ein Kranarm mit einer 500-Kilo-Elektrolaufkatze zum Ausbringen eines schwimmfähigen Landsteiges angebracht. Damit können nicht nur Gäste und Besatzung auch an unzugänglichen Stellen bequem ein- und aussteigen. Die nach Wissen von Ritzdorf in Deutschland einmalige Anlage eignet sich auch zur Evakuierung von Menschen und zur Rettung einer Person, die über Bord gegangen ist. Sie kann über die schwimmfähige, beinahe auf Wasserebene befindliche Plattform von einem Mitarbeiter behutsam aus dem Wasser geholt werden. Gleichzeitig erlauben es die Ankerpfähle, das Schiff an vielen Orten am Neckar als Veranstaltungsschiff oder Eventlocation sowie als schwimmende Bühne zu nutzen.





# Service rund um Stahl

Krefelder Service-Center macht derzeit sehr gute Fortschritte. Strategisch starker Partner mit einem europaweiten Netzwerk

Aller Anfang mag woanders klein sein – aber nicht beim Stahl-Service-Center von ThyssenKrupp. Denn das Areal im Krefelder Hafen, auf dem im Herbst 2009 ein neues Service-Center mit einer Kapazität von rund 600.000 Tonnen Spaltband und Zuschnitten pro Jahr entstehen soll, erstreckt

sich über ganze 150.000 Quadratmeter. Groß sind auch die Schritte, in denen das Bauvorhaben in Krefeld voran schreitet. Die Grundlagen sind schon gelegt: Abschieben des Mutterbodens, Abtragen des Sandes, Einbau von RCL Material und Bodenverbesserung durch Rüttelstopfsäulen. Der Verbau der

Schlingengruben hat begonnen, Ende des Jahres soll die Errichtung der Hallen starten.

## Europaweites Netzwerk

Das neue Center ist dann Teil eines europaweiten Netzwerkes von Standorten. Ganz nach dem

Unternehmensmotto: „Unsere Standorte, so zahlreich wie unsere Services.“

Im Fokus der ThyssenKrupp Stahl-Service-Center stehen zufriedene Menschen. „Unsere Maxime heißt Verantwortung übernehmen, Zuhören, Wünsche erkennen und noch viel besser sie voraussehen: Für zufriedene Kunden, Mitarbeiter und Anteilseigner“, so Christian Korn Mit-Geschäftsführer der ThyssenKrupp Stahl-Service-Center GmbH.

Und er ergänzt: „Unser Verständnis geht noch weiter. Ein ausgeprägtes Bewusstsein für die ökologische Verantwortung und die Gesellschaft ist Teil unserer gelebten Unternehmenskultur.“

Die ThyssenKrupp Stahl-Service-Center verstehen sich dabei als strategisch starker Partner mit einem internationalen Netzwerk, so der Mit-Geschäftsführer Detlef Schotten. „Im Zeichen erhöhter Wertschöpfung für das gewünschte Endprodukt bieten wir einen perfekten Service sowie maßgeschneiderte Dienstleistungspakete. Und eine erstklassige Stahltechnologie verbunden mit langjähriger Anarbeitungs-kompetenz.“



## Infrastruktur

Ein wichtiges Argument für den Standort Krefeld und gerade den Hafen ist aus Sicht der ThyssenKrupp Stahl-Service-Center GmbH die verfügbare Infrastruktur: „Die Verkehrsanbindungen im Krefelder Hafen an alle drei Verkehrsträger Schiff, Schiene und Straße sind optimal“, betont Christian Korn, Mit-Geschäftsführer der ThyssenKrupp Stahl-Service-Center GmbH. Es sei geplant, in Krefeld die Produktionen und das langjährige Know-how der drei nordrhein-westfälischen Niederlassungen in Bochum, Breyell und Leverkusen zu vereinen.



## Strategie

Die Investition komme nicht nur der Stadt Krefeld und der ThyssenKrupp Stahl-Service-Center zugute, unterstreicht ThyssenKrupp Steel Vorstandsmitglied Dr. Jost A. Massenberg. „Sie spielt auch eine wesentliche Rolle im Rahmen der Vorwärtsstrategie von ThyssenKrupp Steel. Der Neubau in Krefeld ist ein wichtiger Bestandteil und schafft die Voraussetzung für eine nachhaltige Steigerung unserer Kapazitäten.“

## Klares Bekenntnis

Das Engagement in Krefeld mit einem Investitionsvolumen von 60 Millionen Euro versteht das Unternehmen als klares Bekenntnis zum Standort Nordrhein-Westfalen.

„Langfristig ist es vorstellbar, hier in Krefeld bis zu 300 direkte und indirekte Arbeitsplätze entstehen zu lassen“,

betonte ThyssenKrupp Steel Vorstandsmitglied Dr. Jost A. Massenberg bei der Grundsteinlegung.

Auf 150.000 Quadratmetern entsteht ein Dienstleistungszentrum zur Anarbeitung von Flachstahl mit modernstem Maschinenpark, ausgeklügeltem Logistikkonzept und optimaler Infrastruktur.



So wird das Service-Center nach seiner Fertigstellung aussehen.

alle Fotos dieser Seite: ThyssenKrupp

# 900 Mitarbeiter beschäftigt

Investitionen von rund 100 Millionen Euro bis zum Jahr 2010

Die Operating Group Stahl-Service Europa verfügt über Niederlassungen, Tochtergesellschaften und Beteiligungen in Deutschland, Frankreich, Polen und Spanien. Mehr als 900 Mitarbeiter beschäftigt die Gruppe, die über 1,3 Milliarden Euro Umsatz im Geschäftsjahr 2006/2007 erwirtschaftete. Zu den

Dienstleistungen gehört unter anderem die Maßanfertigung von Stahl in Form von Spaltband oder Zuschnitten.

## Umfassende Betreuung

Zudem übernimmt die Gruppe den Supply-Chain für den Kun-

den und bietet eine umfassende Kundenbetreuung einschließlich technischer Beratung. Verarbeitet werden Warmband, kaltgewalztes und oberflächenveredeltes Feinblech, Weißblech sowie Edelstahl. Die Operating Group Stahl-Service Europa investiert bis 2010 insgesamt 100 Millionen Euro in die Erweite-

rung ihrer Produktkapazitäten in Krefeld und an anderen Standorten. Deutschlandweit sollen verschiedene Maßnahmen die Kapazität von den heutigen 1,2 Millionen Tonnen pro Jahr auf 1,4 Millionen Tonnen steigern. Darüber hinaus eröffnete in Polen 2007 ein neues Service-Center. Auch in Frankreich soll der Marktanteil im Bereich höherwertiger Produkte signifikant steigen. Zu den Zielgruppen dort zählen unter anderem die Automobilindustrie und Zulieferer.

## Akzente

Mit dem farblich durchkomponierten Hallenkomplex im Krefelder Hafen will die ThyssenKrupp Stahl-Service-Center GmbH auch optische Akzente setzen: Die Farben erinnern an die edlen Samt- und Seidenstoffe, die seit dem 17. Jahrhundert am Standort produziert werden und Krefeld weit über das Rheinland berühmt und erfolgreich machten.



# Vielfältige Hauptstadt voller Savoir Faire

Paris ist mehr als die Stadt der Liebe – Paradies für „Party-People“ und Nachschwärmer – Innovative Modeszene begeistert – Verwinkelte Gässchen locken – 26 Millionen Touristen kommen jedes Jahr

Die französische Hauptstadt verstand es seit je her, eine vielfältige Faszination aufzubauen. Sie gilt als die Stadt der Liebe und der Romantik, beherbergt eine innovative Modeszene, ist ein Paradies für Nachschwärmer und „Party-People“.

Paris stellt gleichzeitig ein Symbol eines relativ zentralistisch orientierten Staates dar, das nicht nur politische, sondern auch wirtschaftliche, gesellschaftliche und bildungspolitische Mitte des Landes ist. Paris ist jedoch auch die Stadt der kleinen verwinkelten Gässchen mit Bistros, Baguette und der jungen Französin ebenso wie dem Gauloises rauchenden Raubbein nach dem Vorbild von Jean Paul Belmondo.

Mehr als elf Millionen Menschen wohnen im Großraum Paris, davon mehr als 2,15 Millionen in der Stadt Paris selbst. Jährlich kommen bis zu 26 Millionen Touristen aus aller Welt in die französische Hauptstadt, die Hotels zählten 16 Millionen



Ganz Paris träumt von der Liebe –oder stürzt sich Hals über Kopf in das turbulente Nachtleben.

Besucher, die sich auf rund 160 Museen, 200 Kunstgalerien, 100 Theater und über 650 Kinos stürzen können.

Doch es gibt noch mehr: Konzerte, große Gemäldeausstellungen, Fotografie oder Bildhauerei, Opern, Volksfeste und Feuerwerke, improvisierte Lesungen, zeitgenössischer oder klassischer Tanz, Festivals jeder Art, Glücksspiel und hübsche Mädchen in knapper Wäsche:

Paris war schon immer ein brodelnder Schmelztiegel und ist jedes Jahr aufs Neue Gastgeber für Hunderte von größeren Veranstaltungen.

Paris ist international als Zentrum der Gastronomie bekannt: Hier verbinden sich Talent, Savoir Faire und die Qualität aller Erzeugnisse französischer Herkunft. Die wahren Wunder traditioneller französischer Küche lassen sich in einer riesigen

Auswahl an Restaurants und Cafés kosten, in gemütlichem und zugleich sehr vielfältigem Ambiente.

Paris ist eine Stadt, in der sich jede Straßenecke zu erkunden lohnt: Sehenswürdigkeiten, Architektur, historische Avenuen, Parks und Gärten, die sich den Besuchern auf vielfältigste Weise erschließen: bei einem Ausflug durch die Stadt, mit dem Bus, Kleinbus, der Touristen-

bahn, im Boot, mit dem Fahrrad, auf Rollerblades oder durch die Lüfte. Die Besucher können sich von einem umfangreichen Programm bei Stadtbesichtigungen verführen lassen, die unterschiedliche Pariser Spezialisten anbieten.

mehr Infos unter:  
[de.parisinfo.com](http://de.parisinfo.com)

## Lage am Strom

Kelten erkannten die Vorteile –  
Römer errichteten eine Stadt

Die vorteilhafte Lage an den Ufern der Seine erkennen schon die alten Kelten, die sich früh an der Stelle des heutigen Paris niederlassen: Flüsse bieten im Altertum die oft schnellsten und besten Verkehrsmöglichkeiten. Zudem liefert der Fluss Nahrung, eine ständige Versorgung mit Trinkwasser und erledigt auch die Abfallentsorgung.

Der Stamm der Parisii siedelt zunächst auf einer Insel, der heutigen Ile de la cité. Aus diesen bescheidenen Anfängen entwickelt sich die Siedlung unter dem Namen Lutetia seit der Mitte des 3. Jahrhunderts vor Christus langsam weiter. Erstmals erwähnt wird sie im Jahr 53 vor Christus von Julius Caesar in

seinem Buch De Bello Gallico. Der Feldherr scheitert beim ersten Anlauf noch, im Jahr darauf ist seinen Legionen mehr Glück beschieden: Die Parisii zünden kurzerhand Lutetia an und zerstören die Brücken, als die Truppen kommen. Nach ihrem Sieg überlassen die Römer ihnen ihre Insel und planen am linken Seine-Ufer eine neue Stadt nach römischem Vorbild, die sich auf dem später Montagne-Sainte-Geneviève genannten Hügel erstreckt. Zwar weist sie für die Gallier neue Annehmlichkeiten wie Therme, ein Forum und ein Amphitheater auf, doch bleibt die von den Besatzern Civitas Parisiorum oder kurz Parisia nach den ursprünglichen Be-



alle Fotos dieser Seite: Wikimedia Commons

wohnern benannte Neugründung im besetzten Gallien eher von geringer Bedeutung.

Das ändert sich erst im 5. Jahrhundert, als die siegreichen Merowinger Paris zu der Hauptstadt ihres neuen Reiches bestimmen. Die Söhne des ersten Kaisers Chlodwig I. gründen um sie herum das Teilkönigreich Paris. Immer wieder Ziel räube-

rischer Angriffe unter anderem von Normannen wird sie erst wieder um die Jahrtausendwende zur Hauptstadt Frankreichs und um das Jahr 1200 befestigt. Unter der Regentschaft Philipp II. entsteht der Louvre am damals westlichen Stadtrand.

Die Stadt gewinnt nicht zuletzt wegen ihres Status als Hauptstadt an Bedeutung. 1181 wird

die erste überdachte Markthalle eröffnet, ab 1300 ein Königspalast auf der Ile de la Cité gebaut. Gleichzeitig lassen jedoch die kriegerischen Auseinandersetzungen nicht nach: Inzwischen sind es die Engländer, die sich nicht nur erbitterte Kriege mit der französischen Krone liefern, sondern von 1420 bis 1436 sogar Paris besetzen.



# Binnenschiffe überzeugen mit ihrer hohen Umweltverträglichkeit

Hafenbehörde wirbt für Wasserstraßen als attraktive Alternative zu Lkw und Pkw

Seit der Gründung im Jahr 1970 ist es das Ziel der staatlichen Hafengesellschaft von Paris, sowohl den Verkehr über die Wasserstraße als auch die Hafenvirtschaft zu unterstützen und weiter zu entwickeln. Als Behörde des französischen Verkehrsministeriums schaffen, unterhalten, promoten und überwachen die Mitarbeiter die wirtschaftlichen Aktivitäten entlang der Wasserstraßen der Region Ile-de-France.

Einer der Schwerpunkte der Arbeit ist dabei die Umweltverträglichkeit der Entwicklung des Hafens und seines Ausbaus. Das erstreckt sich von der konkreten Planung von Neuansiedlung und der Umgestaltung bestehender Betriebe über die Unterstützung umweltfreundlicher und alternativer Transportkonzepte und

die Planung von wasserseitigen Bauprojekten bis hin zu der Aufmerksamkeit, die Umweltschutz- und Risikokonzepte für die Hafenvirtschaft genießen.

## Zweitgrößter Binnenhafen

Der Hafen Paris ist mit seinen Anlagen der größte Binnenhafen Frankreichs und nach Duisburg der zweitgrößte Europas. Insgesamt überwacht die Hafenbehörde die Aktivitäten in 70 verschiedenen Bereichen, die sich entlang von insgesamt 500 Kilometern Wasserstraße erstrecken. Darin sind die großen multimodalen Anlagen von Gennevilliers (Hauts-de-Seine), de Bonneuil (Val-de-Marne) und de Limay (Yvelines) sowie rund 200 private Anlegestellen ent-

halten. Die Hafenbehörde beweist sich zudem als Katalysator für das Wirtschaftswachstum in der Region. Unter anderem wurde ein urbanes Transportsystem entwickelt und umgesetzt, das sowohl umweltfreundlich als auch leistungsstark ist und vor allem den Branchen Bauen, Infrastruktur, Mineralölprodukte und Abfallwirtschaft zu Gute kommt.

In den nächsten Jahren sollen insgesamt 145 Millionen Euro Investitionen in die Entwicklung des Transportes auf den Wasser-

straßen fließen. Das Geld wird, da ist sich die Hafenbehörde sicher, gemeinsam mit den vorgesehenen Investitionen in die Ertüchtigung der Wasserstraße Seine, einen nachhaltigen Boom für das System Binnenschiffahrt bringen.

Die Region verspricht sich dadurch nicht zuletzt eine Entlastung der Straßen, die durch die täglichen Lkw-Verkehre an die Grenzen der Belastbarkeit gelangen. Aktivitäten, die auch auf europäischer Ebene unterstützt werden.

Teil der Bemühungen ist es, Verkehre von der Straße auf das Wasser zu verlagern. Dazu startet die Hafenbehörde regelmäßige Schiffsverbindungen in der Hoffnung, dass der Markt diese annimmt. Die Mitarbeiter können schon sehenswerte Erfolge vorweisen: So werden mehr als zehn Prozent des in der Stadt verbrauchten Zements mit dem Schiff befördert, gelangen 99 Prozent der Baumaterialien in der Stadt und immerhin 97 Prozent der für die Region bestimmten Stoffe über die Wasserstraße zu ihrem Bestimmungsort. Im Gegenzug verlässt auch ein großer Teil des auf den Baustellen anfallenden Abfalls die Stadt an Bord eines Schiffes.

mehr Infos unter:  
[www.paris-ports.fr](http://www.paris-ports.fr)

## Leistungsstark

**22 Millionen** Tonnen wurden im Jahr 2006 in den Pariser Häfen umgeschlagen – das bedeutete eine Steigerung von sieben Prozent gegenüber dem Vorjahr. Hinzu kam der Transfer der Short-Sea-fähigen Binnenschiffe. Nachdem die Tonnage in diesem Bereich in den Jahren 2004 und 2005 abgenommen hatte, gab es in 2006 eine

Trendwende mit fast 500.000 Tonnen, was einem Plus von 25,5 Prozent entspricht. Der Containerverkehr legte ebenfalls zu und erreichte fast 80.000 TEU. Der Pariser Hafen spielt auch eine immer größere Rolle im kombinierten Verkehr: In diesem Bereich summierte sich die Fracht im Pariser Hafen im Jahr 2006 auf 250.000 TEU.



Foto: Port autonome de Paris/Magdeleine Bonnamour

Nicht nur als Touristenattraktion ist die Schifffahrt in Paris ein wichtiger Wirtschaftsfaktor.



Foto: Wikimedia Commons

## Ausflug auf der Seine

Einen wichtigen Schwerpunkt der Aktivitäten der Pariser Hafenbehörde stellt der Transport von Passagieren auf den Wasserstraßen dar. Mit rund sechs Millionen Passagieren jährlich ist sie dabei Weltführer im Hafentourismus.

Dabei bemühen sich die Mitarbeiter, möglichst unterschiedliche Konzepte zu entwickeln, umzusetzen und

anschließend auch zu vermarkten. Dazu gehören die entsprechende Infrastruktur für die Schiffe wie auch entsprechende Attraktionen, um das Interesse der Touristen zu wecken.

Die Aktivitäten beschränken sich dabei nicht nur auf die Seine in der Hauptstadt, obwohl ein Ausflug auf einem der zahlreichen Schiffe auf

dem großen Fluss zu einem der Höhepunkte eines jeden Parisbesuchs gehört. Ziel ist daneben, die Besucher auch auf die Flüsse Marne und Loing sowie ihre zahlreichen Erholungs- und Ausflugsmöglichkeiten aufmerksam zu machen. Unter anderem wird gezielt die Stadtrundfahrt per Schiff als eine umweltfreundliche, ungewöhnliche und besonders entspannende Alternative zu der Variante mit dem Reisebus vermarktet.



# Wertschätzung nicht erkennbar

Bundesverband kritisiert verabschiedete Version des Masterplans Güterverkehr

„Wir sind nach wie vor der Meinung, dass der Masterplan stark eisenbahnlastig ist. Auch wenn die verabschiedete Fassung deutlich macht, dass auch im Interesse der Binnenschifffahrt der ursprüngliche Entwurf deutlich nachgebessert wurde“, findet Jens Schwanen, Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsführung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) durchaus lobende Worte für den Masterplan Güterverkehr und Logistik von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee. Allerdings zeige der Blick in die Handlungsfelder des Papiers „die fehlende Wertschätzung für die deutsche Binnenschifffahrt“.

Ausdrücklich betont Schwanen, dass nach Meinung des BDB ein Masterplan durchaus erforderlich sei und seine Anmerkungen deshalb nicht als generelle Kritik



Foto: Schrift-Steller

Minister Tiefensee will mit dem Masterplan die Straßen zugunsten von Schiene und Wasserstraße von Güterverkehren entlasten..

zu verstehen seien. So lobt er die grundsätzliche Gesinnungslage als freundlich sowie konstruktiv und betont: „Es bedarf eines solchen Planes, auch wenn wir ihn in bestimmten Punkten nicht gut finden.“ Und er erklärt, dass

sowohl er als auch der Verband für eine kritische Diskussion jederzeit zur Verfügung stünden. Allerdings hält der Geschäftsführer auch mit seiner Enttäuschung nicht hinter dem Berg. „Ich bin der Meinung, dass der

Inhalt nicht sorgfältig austariert und in gewissen Bereichen deutlich ungleichgewichtig ist.“

## Wasserstraße nicht erwähnt

So sind für den Verkehrsexperten neben der durchaus freundlichen Absichtserklärung, in denen jetzt auch die Binnenschifffahrt Erwähnung findet, die Pläne und Ausgaben für die Verkehrsinfrastruktur im Kapitel D die wichtigsten Bereiche. „Und da wird das System Wasserstraße nicht erwähnt. Auch wenn ich weiß, dass der Minister bei Veranstaltungen sehr positiv über die Binnenschifffahrt und das System Wasserstraße spricht. Aber das sind Absichtserklärungen. Und daran messe ich die Güte des Masterplans: An den konkret definierten Maßnahmen, die die Bundesre-

gierung beabsichtigt, in Angriff zu nehmen.“

Die Aussagen, die bei der kritischen Durchsicht zu finden seien, bezögen sich ausschließlich auf den Container- beziehungsweise Kombinierten Verkehr. „Der gesamte andere Bereich der Binnenschifffahrt findet im Masterplan nicht statt. Das halte ich für einen großen Fehler. Container sind sehr wichtig, machen im Mix der insgesamt mit dem Binnenschiff transportierten Güter aber gerade mal zehn Prozent aus“, so Schwanen. Und ergänzt: „NRW Staatssekretär Günter Kozlowski hat ja mehrfach und sehr deutlich auf die besondere Bedeutung der restlichen 90 Prozent – zum Beispiel Mineralölprodukte, Baustoffe, Kohle, Stahl, Getreide oder Futtermittel – nicht nur für die Ver- und Entsorgung, sondern auch den essenziellen Beitrag der Logistikketten für die nachhaltige Leistungsfähigkeit der heimischen Industrie und Produktionsbetriebe sowie den Erhalt und die Schaffung von Arbeitsplätzen hingewiesen.“

# Imperial auf Expansionskurs

Neuerwerb ergänzt das bestehende Portfolio auf ideale Weise

Die Imperial Logistics International GmbH übernimmt vorbehaltlich der Zustimmung des Bundeskartellamtes die Hansmann-Gruppe mit Sitz in Wolfsburg zu 100 Prozent. Imperial zählt mit weltweit 44.000 Mitarbeitern zu den führenden, global agierenden Logistikdienstleistern. Als Tochter der südafrikanischen Imperial Holdings Limited koordiniert und steuert die Imperial Logistics International GmbH alle internationalen Logistikgeschäfte der Imperial Holdings-Gruppe. Angeschlossen an die Imperial Logistics International GmbH sind vier führende Logistikunternehmen mit ihren Tochterunternehmen und Beteiligungen: Die Imperial Reederei Gruppe, Europas führendes Binnenschifffahrtsunternehmen, Brouwer Shipping & Chartering GmbH, Spezialist für Chartering von Schiffsraum und Verfrachtung, die neska-Gruppe, Betreiber von Umschlags- und Containerterminals entlang der Rheinschiene und die Panopa Logistik Gruppe

für Konzepte mit Schwerpunkten in der Stahl-, Ersatzteil- und Automobil-Logistik.

Die Hansmann-Gruppe erweitert als renommiertes Logistikdienstleistungsunternehmen die Geschäftstätigkeit der Imperial Logistics International GmbH um eine weitere Tochter, die für ihre Kunden den gesamten Warenfluss entlang der Logistikkette abwickelt. Vom Konzeptentwurf mit Realisierung der Prozesse bis zu deren reibungsloser Integration in den Materialfluss des Kunden bietet die Gruppe die gesamte Palette logistischer Dienstleistung.

## Flotte wird vergrößert

Die Hansmann-Gruppe ergänzt hervorragend das Portfolio der Imperial Tochter Panopa Logistik GmbH, die mit ihren Dienstleistungen in der europäischen Automobilindustrie eine bedeutende Rolle einnimmt. Hansmann vergrößert die Lkw-Flotte um weitere 70 eigene und rund

50 gecharterte Fahrzeuge. Darüber hinaus werden die Speditionsanlagen um 70.000 Quadratmeter vergrößert.

„Durch den Zusammenschluss werden zwei leistungsstarke Unternehmen bester Qualität und mit solidem Markterfolg zu einem integrierten Logistikdienstleister für die Automobilindustrie zusammengeführt“, erklärt Gerhard Riemann, Vorsitzender der Geschäftsführung der Imperial Logistics International. „Auch die gute Rentabilität der Hansmann-Gruppe sowie die Erweiterung der Panopa-Palette von Kundenlösungen sind ein wesentliches Motiv für den Erwerb der Gruppe.“

„Bereits mit dem Erwerb der Gillhuber Logistik GmbH haben wir einen entscheidenden Schritt in Richtung Full-Service-Dienstleister getätigt. Wir sind bestrebt, unsere Marktstellung auf diesem Gebiet weiter auszubauen“, betont Heinz-Gerd Sprenger, Geschäftsführer der Panopa Logistik GmbH. „Mit unseren Dienstleistungen kön-

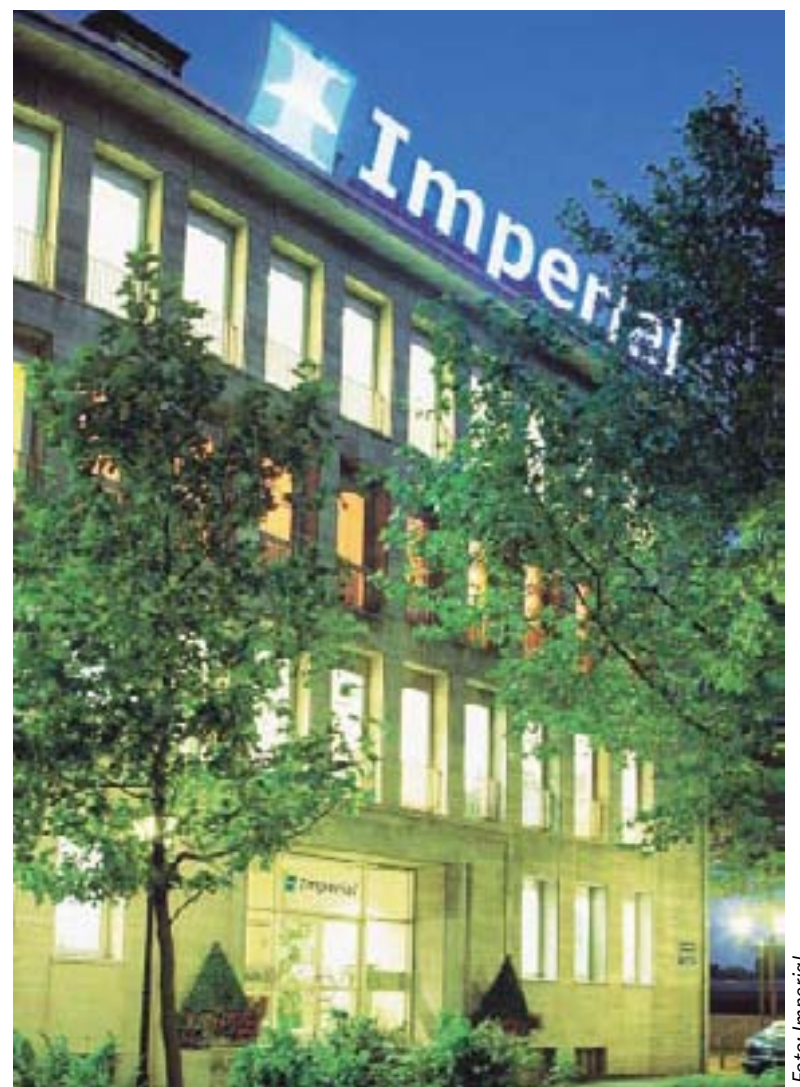


Foto: Imperial

Imperial Logistics International ist ein global agierender Dienstleister.

nen wir nun nahezu alle relevanten Bereiche der Kontraktlogistik bedienen. Dies umfasst die gesamte Supply Chain, vom Zulieferer bis zum OEM.“ Hansmann verstärkt ebenfalls

die Speditionstochter Gillhuber Logistik GmbH, durch den Zuwachs an Transportfahrzeugen, und die hervorragenden Kontakte zu führenden Unternehmen der Automobilbranche.



# Wo der Ameisenbläuling flattert

Überschwemmungsgebiet des Rheins – Naturschutzgebiet Latumer Bruch bietet feuchtigkeitsliebenden Tieren ein wichtiges Refugium – Frühling färbt die Wiesen gelb

Das Naturschutzgebiet Latumer Bruch befindet sich im Südosten der Stadt Krefeld und grenzt an die Stadt Meerbusch im Kreis Neuss. Das Areal ist Teil des Rheinhochwasserbettes geprägt von zwei Altstromrinnen, die das Gebiet nach Norden und Westen einschließen.

Diese Altstromrinnen füllen sich bei Rheinhochwasser regelmäßig mit Grundwasser, das nicht abfließen kann, und dienen somit dem Hochwasserschutz als Rückhalteräume. Das Naturschutzgebiet weist neben naturnahem Grünland wechselseuchte Gräben, Erlenbruchwälder, Röhricht und Seggenbestände, Pappelwälder und Ackerflächen auf.

Das Naturschutzgebiet Latumer Bruch ist Standort und Lebensraum seltener Tier- und Pflanzenarten. In den Altstromrinnen und auf den angrenzenden Wiesen etablierten sich feuchtliebende Arten. Neben Igelkolben, Klein- und Großseggen und weiteren an feuchte Verhältnisse angepassten Pflanzenarten finden sich hier ausgedehnte Bestände der Herbstzeitlose. Andere Bereiche der Altstromrinnen prägen naturnahe Erlenbruchwälder. Auf alten Sandschüttungen des Rheines



Wichtiges Rückzugsgebiet für seltene Tiere und Pflanzen: das Latumer Bruch an der Grenze von Krefeld.

entwickelte sich ein Magerrasen. Aufgrund des Vorkommens des Großen Wiesenknopfes sind hier Bestände des Ameisenbläulings, einer seltenen Schmetterlingsart anzutreffen.

Weiterhin findet der Kammmolch in den wechselseuchten Rinnen ein ideales Habitat. Wegen dieser beiden Tierarten wurde das Gebiet des Latumer Bruches als FFH-Gebiet (Flora-Fauna-Habitat) an die Europäische Union in Brüssel gemeldet.

Das Gebiet ist starken Schwankungen des Grundwassers ausgesetzt. Hier macht sich die Nähe zum Rhein bemerkbar.

## Klimatischer Ausgleichsraum

Schwankungen im Wasserstand wirken sich auf die in den Altstromrinnen gelegenen Feuchtgebiete aus. Da insbesondere die Amphibien zur Reproduktion auf Gewässer angewiesen

sind, wurden im Gebiet mehrere Tümpel angelegt.

Das Naturschutzgebiet Latumer Bruch zeichnet sich durch seine Abgeschiedenheit aus. Es existieren zum Beispiel keine das Gebiet querenden Wege. Von Norden (Krefeld-Linn) kommend, erreicht man über den Lohbruchweg die innerhalb des Naturschutzgebietes gelegene westliche Altstromrinne.

Anschließend gelangt man auf den Talweg, der westlich des Na-

turschutzgebietes in der Feldflur verläuft. Kurz hinter dem am Talweg gelegenen Haus kommt man über einen Fußweg in das Naturschutzgebiet. Die Altstromrinne mit einem artenreichen Erlenbruchwald präsentiert sich im Frühjahr in leuchtendem Gelb, hervorgerufen durch ausgedehnte Sumpffirisbestände (*Iris pseudocarpus*) und seltene Sumpfdotterblumen (*Caltha palustris*). Danach gelangt man auf eine Wiese, die sich im Frühling mit Wiesenschaumkraut (*Cardamine pratensis*) überzieht. Hier endet der Weg.

Eine weitere Möglichkeit, das Gebiet zu erkunden, besteht über den Latumer Bruchweg. Von Süden aus Meerbusch-Lank kommend, betritt man den zu Beginn landwirtschaftlich geprägten Teil des Naturschutzgebietes. Hecken gliedern Wiesen und Weiden. Der Weg endet als Sackgasse. Die dahinter liegenden Wiesen dürfen nicht betreten werden.

Da das Gebiet zum Schutz von Tieren und Pflanzen unter Naturschutz steht, sind dort Zerstörungen und Beschädigungen des Pflanzenbewuchses sowie Beunruhigungen der Tierwelt strengstens untersagt. Es ist weiterhin verboten die Wege zu verlassen, im Naturschutzgebiet zu reiten außer auf dem ausgewiesenen Reitweg, dem Talweg, dem Eltweg sowie dem Lohbruchweg, Zelte oder Wohnwagen aufzustellen, zu lagern oder Feuer zu machen sowie Hunde frei laufen zu lassen.

# Scheuer Miniaturdrachen

Seltene Kammmolche mögen ruhige und sonnige Gewässer

Der Kammmolch – wissenschaftlich *Triturus cristatus* genannt und bisweilen auch als Wasserdrache, Sumpfmolch oder großer Wassersalamander bezeichnet – fällt vor allem durch sein prächtiges Balzkleid auf.

Dass er trotzdem kaum bekannt ist, liegt daran, dass er es wie kaum ein anderer Lurch die versteckte Lebensweise liebt. Obwohl der größte und prächtigste unter den heimischen Molchen, ist er sehr scheu. Kammmolch-Männer werden bis zu 14 Zentimeter lang, die Weibchen er-



Kammmolche verbringen einen großen Teil ihres Lebens an Land.

reichen mitunter sogar bis zu 18 Zentimeter Körperlänge. Das wohl auffallendste Kennzei-

chen der Männchen während der Balzzeit ist der hohe, unregelmäßig und stark gezackte

Hautkamm, der zwischen den Augen beginnt und sich bis zum Hinterrücken hinzieht.

Kammmolche besiedeln vorrangig Stillgewässer wie Teiche, Weiher, Tagebau- oder Steinbruchseen. Manchmal werden selbst Regenrückhaltebecken, Klärbecken und Löschteiche angenommen. Dabei haben die Tiere eine Vorliebe für größere und tiefere Gewässer, die möglichst sonnig sein sollten. Fließgewässer dagegen meiden sie. Kammmolchbiotope sollten strukturreich sein. Eine reiche Unterwasservegetation und ein gut strukturierter Gewässerboden mit vielen Versteckmöglichkeiten aus Ästen, Steinen und Höhlungen ziehen Kammmolche magisch an. Nimmt allerdings der Fischbestand im Gewässer

stark zu, verschwinden die Tiere wieder.

Die Landlebensräume liegen meist in unmittelbarer Nähe der Gewässer in einem Radius von 500 bis maximal 1000 Metern. Hier findet man die Tiere oft unter totem Holz, unter Steinen, in ausgefallenen Baumstubben oder im Wurzelbereich der Bäume. Ein Teil der Population scheint sogar über viele Jahre rein terrestrisch zu leben.

Auch ihre Winterquartiere suchen sich viele Tiere an möglichst frostfreien Orten an Land nahe der Gewässer. Steinhäufen, altes Mauerwerk, Bunker, Straßentunnel und Höhlen werden gelegentlich angenommen, manche Tiere vergraben sich auch im Schlamm trockenliegender Fischteiche.



# Starker Riese für Neuss

Kran 21a soll auch schwere Lasten bis 24 Tonnen bewegen.



Schon jetzt lässt sich sehr gut erkennen, was für ein Riese Kran „21a“ einmal wird.

Großes bauen die Mitarbeiter der Abteilung Technik derzeit an der Königsberger Straße in Neuss am Hafenbecken 4 auf, wie der stellvertretende Leiter der Abteilung, Rolf Marmann, berichtet: Der neue Kran 21a wird sich bei seiner Fertigstellung Ende kommenden Monats stolze 54 Metern hoch erheben.

Der Kran wurde den Neuss Düsseldorf Häfen 2005 von der Kranbaufirma Eberswalde als Gebrauchtcrane angeboten. „Wir haben zum damaligen Zeitpunkt überlegt, ob ein derartiger Kran irgendwo im Hafen einsetzbar ist“, berichtet Marmann. „Schlussendlich ist dabei herausgekommen, dass dieser als

zweite Anlage mit Kran 21 auf der 860 Meter langen Kranbahn am Hafenbecken 4 einsetzbar ist.“

Da es sich bei dem neuen aufzustellenden Exemplar um einen Doppelenker-Wippkran der Seehafenklasse handelt, sind die Mitarbeiter dann in der Lage, Schütt- und Stückgüter mit

einem maximalen Gewicht von zwölf Tonnen und einer Auslegerausladung von 40 Metern zu bewegen. Das sind nicht nur für einen Binnenhafen eindrucksvolle Kennzahlen.

Nicht der einzige Vorteil, wie der stellvertretende Leiter berichtet: „Weiterhin hat der Kran noch eine Schwerlaststufe bis 20 Meter, wo auch Traglasten von bis zu 24 Tonnen realisiert werden können – halbe Ausladung, doppelte Last.“ Für den ladbaren Bereich des Kran ist mit einer derartigen Größe eine gute Hinterlandbedienung umsetzbar. Allerdings bedarf es vorher noch einiger Arbeiten: „Wir konnten natürlich diesen Kran aus Brunsbüttel nicht eins zu eins umsetzen, sondern mussten ihn vorher erst einmal umbauen. Das heißt, er bekam eine Portalriegelverlängerung und eine Verlängerung der wasserseitigen Pendelstütze.“

Zusätzlich mussten bei dem Kran – um alle statischen Anforderungen der Meterlasten zu erfüllen – auch zusätzliche Fahrwerke gebaut und anmontiert werden. Im Zuge der Erüchtigung kamen auch neue Antriebe an den Portalfahrwer-

ken hinzu, die gesamte Festverdrahtung der Elektrik wird komplett erneuert, der Kran erhält einen komplett neuen Korrosionsschutz und soll dann voraussichtlich Ende Oktober in Dienst gestellt werden.

Am Schützenfest-Wochenende, als die Bürger der Stadt Neuss begeistert ihren Vereinen jubelten, erfolgte beinahe unbemerkt der erste große Schritt: „Wir haben in dem Bereich, in dem auch unsere Neusser Eisenbahn ihre Hauptdurchfahrstrecke liegen hat, unter Einbeziehung und Mitwirkung aller Beteiligten das Portal mit seinen Stützen in einer fünf-tägigen Aktion aufgesetzt“, berichtet Marmann. „Das hat genau wie im Zeitplan vorgegeben, auch realisiert werden können. Der Bahnbetrieb konnte trotz temporärer Sperrungen seinen Dienst fortsetzen.“

Für die nun folgenden Abschnitte des weiteren Aufbaus ab Portalriegel, visiert die Abteilung Technik den Zeitraum Mitte September an. Allerdings sind, so Marmann, „bis dahin aber noch weiterreichende Erüchtigungs- und Vorbereitungsarbeiten unabdingbar“.

## Potenziale bei Preis, Service und Flexibilität der Leistung

Projekt kam zum ersten Arbeitstreffen mit Kunden zusammen.

Zu ihrem ersten Arbeitstreffen kamen jetzt Mitglieder des Verbundprojektes MAEKAS gemeinsam mit Kunden im Gästehaus des Studentenwerkes der Universität Duisburg-Essen zusammen.

Das Verbundprojekt MAEKAS ist ein Zusammenschluss verschiedener Güterbahnen und Bahnen von Hafengesellschaften zu einer Projektallianz, die neue Logistikangebote für das Ruhrgebiet entwickelt, um Transporte zurück für die Schiene zu gewinnen. Darüber hinaus sollen Transporte effizient gebündelt und Leertonnenkilometer eingespart werden. Das senkt, so zumindest die Planungen, die Kosten und Schienentransporte werden noch attraktiver. Das Essener Institut für Produktion und Industrielles Informations-

management (PIM) begleitet das Verbundprojekt wissenschaftlich.

### Erwartungen formuliert

Zu Beginn erarbeiteten die Teilnehmer in kleinen Expertenteams ihre Erwartungen und individuellen Präferenzen. Dabei standen die vier Problembereiche Qualität, Preis, Service und Flexibilität im Transportbereich im Vordergrund. Die Problembereiche wurden von den Fachleuten aufgegriffen und ausführlicher erörtert.

Dazu diskutierten die Workshop-Teilnehmer in zwei Gruppen die individuellen Erfahrungen in ihren Unternehmen und versuchten dabei, die Ursachen für besonders wichtige Probleme

zu ermitteln. Die Ergebnisse beider Gruppen zeigten besonders deutlich, dass vor allem in den Bereichen Preis, Service und Flexibilität Verbesserungspotenziale liegen.

Hierbei wurden insbesondere die mangelnde Preistransparenz und die unzureichende Informationsdeckung entlang der Informationskette bemängelt, die als Ursache für etliche Probleme ermittelt wurden.

In der nächsten Runde diskutierten dann die Teilnehmer verschiedene Maßnahmen zur Problemlösung. Als Beispiele wurden vorgeschlagen, die Preistransparenz und die Zuverlässigkeit der Ansprechpartner zu erhöhen, eine proaktive Informationspolitik zu betreiben und Informationen schneller zu übermitteln.



Das Projekt MAEKAS will die Schiene noch attraktiver machen.

Projektpartner bei MAEKAS sind die SBB Cargo GmbH in Deutschland (Projektleitung), die Mülheimer Verkehrs-Gesellschaft mbH, die Neuss Düsseldorf Häfen GmbH & Co. KG, die Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH und das Institut für Produktion und Industrielles Informationsmanagement des Fachbereichs Wirtschaftswissenschaften der Universität Duisburg-Essen.

Im Projektbeirat sind unter anderem die Hafengesellschaften von Amsterdam, Groningen, Niedersachsen sowie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und die niederländische Stichting Rail Cargo Information vertreten.

Zudem unterstützen das Verbundprojekt MAEKAS eine Vielzahl von Häfen, Bahnen, Unternehmen und bedeutenden Verbänden mit Logistikrelevanz.



# Düsseldorfer Firmen setzen auf Dialog

Vorsitzender des Hafenvereins sucht das Gespräch mit dem neuen Oberbürgermeister – Gutachten aktualisieren

„Die Stimmung ist im Moment abwartend, jetzt da die Ablehnung von Regierungspräsident Büssow auf dem Tisch liegt und die Stadt Düsseldorf Klage eingereicht hat“, erklärt Ernst Lamers, Vorsitzender des Hafenvereins. Der Zusammenschluss artikuliert die Interessen der im Düsseldorfer Hafen angesiedelten Unternehmen. Und die haben derzeit vor allem ein Thema: Was wird aus der Düsseldorfer Bauleitplanung, die einer Wohnnutzung in weiten Teilen des Hafens Tür und Tor öffnet, nun da der Regierungspräsident diese erst einmal abgelehnt hat? Eine Entscheidung, gegen die die Stadtverwaltung Einspruch vor dem Verwaltungsgericht Düsseldorf einreichte (die Hafen-Zeitung berichtete). Die Hafenfirmen hätten ihren Standpunkt in den vergangenen Monaten mehrfach deutlich gemacht, so Lamers: „Die einzelnen Unternehmen haben über ihre Anwälte sehr ausführlich Stellung genommen und vor allem eine sehr intensive Durchleuchtung des Lärmgutachtens der Stadt durchgeführt. Und

die Experten sind absolut der Auffassung, dass dieses Lärmgutachten nicht besonders gut aufgebaut wurde“, fasst der Vorsitzende zusammen. So seien die interessanten Detailfragen schwarz markiert worden – „aus Gründen des Datenschutzes, wie es hieß. Wir sind aber der Meinung, dass da Werte herausgekommen sind, die man nicht veröffentlichen wollten.“

## Woher stammt der Geruch?

Eine Auffassung, die die Bezirksregierung nun teile. „Herr Büssow sagte, dass er der Auffassung ist, dass das bereits vier Jahre alte Geruchsgutachten neu erstellt werden müsse. Und die Diskussion dreht sich vor allem um den Punkt, ob wirklich die Hauptgeruchsstunden von Neuss kommen oder nicht.“ Das Planungsamt sei hingegen der Auffassung, die Mitarbeiter hätten die vorgesehene Wohnbebauung durch architektonische Vorgaben gegen Lärm und Geruch abgeschottet. Für Lamers ist das aber nicht aus-



Ernst Lamers, Vorsitzender des Hafenvereins, setzt auf Gespräche.

reichend: „Es wird immer wieder übersehen, dass die Betriebe rund um die Uhr arbeiten und der nächtliche Lkw-Verkehr nicht zu vermeiden ist.“ Aus Sicht der Hafenwirtschaft sei ein rechtlicher Konflikt nur zu vermeiden, wenn die ausgewiesenen Mischgebiete wieder in Gewerbebetriebe umgewandelt würden, so dass Arbeiten und eventuell betriebsbedingtes Wohnen machbar seien. Zudem habe der Verein immer wieder bemängelt, dass die Verwal-

tung in den vergangenen Jahren überhaupt kein Gespräch mit der Hafenwirtschaft gesucht habe. Der Vorsitzende hatte vor der Wahl des neuen Oberbürgermeisters die Gelegenheit, mit Dirk Elbers über das Thema zu reden: „Und er hat mir zugesagt, dass es Gespräche mit der Hafenwirtschaft geben wird. Denn man sieht wohl ein, dass es ohne diese Diskussion keine Einigung geben wird. Wenn das Verwaltungsgericht dem Einspruch der Stadt Recht gibt und

es bei den vorliegenden Bebauungsplänen bleiben sollte, wird die Hafenwirtschaft bei ihrem Standpunkt bleiben, eine gerichtliche Auseinandersetzung mit der Stadt Düsseldorf vor dem Oberverwaltungsgericht Münster zu führen“, kündigt er bei aller Dialogbereitschaft an. Und er rechnet damit, dass die Stadtverwaltung sicherlich bis zum Oberverwaltungsgericht gehen werde, sollte die Bezirksregierung nun in ihrer Auffassung bestätigt werden. „Man muss sich hierbei natürlich im Klaren sein, dass dieses Prozedere sich über mehrere Jahre hinziehen können.“

Vielleicht, so hofft Lamers, lege aber auch das Planungsamt neue überarbeitete Pläne vor, um die Zustimmung der Bezirksregierung zu erhalten. Ein Prozess, bei dem die Hafenwirtschaft erneut gerne beratend zur Verfügung stehe, wie der Düsseldorfer anbietet. „Die Hafenwirtschaft kann zur Zeit nichts weiter unternehmen und steht jederzeit für Gespräche mit der Spitze der Stadtverwaltung bereit.“

## Führungscrew verstärkt

Hülskens Wasserbau freut sich über eine positive Entwicklung.

Auf den Aufschwung im deutschen Wasserbau wie auch im benachbarten Ausland und auf das ansehnliche Wachstum in den vergangenen Jahren hat das Unternehmen Hülskens Wasserbau jetzt reagiert: Um der inzwischen deutlich gewachsenen Firmengröße gerecht zu werden, Entscheidungsprozesse zu beschleunigen und den Kunden einen noch besseren Service zu bieten, wurde die Firmenführung erweitert und neu aufgestellt. Josef Kohler, langjähriger Mitarbeiter des Weseler Unternehmens, wurde neben Dipl.-Ing. Thomas Groß zum zweiten Geschäftsführer bestellt. Dipl.-Ing. Michael Wilms wurde zum Technischen Leiter ernannt und erhielt Prokura. Neuer Bereichsleiter Nord-West ist seit Juli Dipl.-Ing. Andreas Weissberg.



Kompetenz am, auf und unter Wasser: Hülskens Wasserbau.

Carl-Siegfried Hammas, der diesen Bereich bisher leitete, widmet sich nun dem immer wichtiger werdenden Bereich des Bodenmanagements. Alle Ansprechpartner finden Inter-

essenten auch im Internet unter [www.huelskens-wasserbau.de](http://www.huelskens-wasserbau.de). Auch die Zahl der derzeit rund 100 Mitarbeiter wurde angehoben. In diesen Wochen begannen zwei Jugendliche ihre

Ausbildung zum Binnenschiffer in dem Unternehmen. Im kommenden Jahr will Hülskens Wasserbau voraussichtlich weitere zwei Jugendliche in diesem Bereich ausbilden.

Seit über 100 Jahren plant und realisiert das Weseler Unternehmen für öffentliche und industrielle Kunden komplexe Vorhaben im Wasserbau von der Spundwand bis hin zum Bau großer Hafenbecken, vom Dükerbau bis zur Rekultivierung stillgelegter Abbauflächen. Weitere Aufgaben sind die Unterhaltung und Pflege von Fließgewässern, Hafen-, Schleusen- und Kanalbau sowie Hydrographie.

Leistungen, die derzeit stark gefragt sind, wie Thomas Groß betont. „Im ersten halben Jahr waren wir sehr erfolgreich. Wir haben die uns gesteckten Ziele nicht nur erreicht, sondern in einigen Bereichen sogar übertroffen“, ist er mit der Entwicklung zufrieden. Er und sein Mit-Geschäftsführer gehen davon aus,

die Ziele für das laufende Geschäftsjahr zu erreichen, wenn die derzeitige Entwicklung wie erwartet anhält.

Zurzeit arbeiten die Fachleute unter anderem im Hafen Wilhelmine-Victoria für EON, wo sie in etwas ungewohnter Weise keinen Hafen bauen, sondern diesen gerade zurückbauen, da er als alter Kohleumschlagshafen nicht mehr benötigt wird.

Zeitgleich läuft eine große Unterhaltungsbaggerung im Westdeutschen Kanalnetz (RHK, DEK, DHK, WDK) mit Verwertung der größten Teile der dort gebaggerten Mengen in eigenen Spülfeldern des Unternehmens. Höher belastetes Material wird fachgerecht entsorgt.

Gleichzeitig beschäftigt sich das technische Büro mit der Planung des Baus von fünf Dükern in Österreich, deren Bau noch dieses Jahr beginnt. Alle Aktivitäten der Hülskens Wasserbau hier aufzuzählen, würde allerdings den Rahmen sprengen.



# Im Hafen sehr nett empfangen

Tilo Hahn ist der Neue in der Abteilung „Recht und Personal“ – Erwartungen erfüllt

Seit dem 1. August ergänzt der 29-jährige Tilo Hahn das Team der Abteilung „Recht und Personal“ bei den Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH).

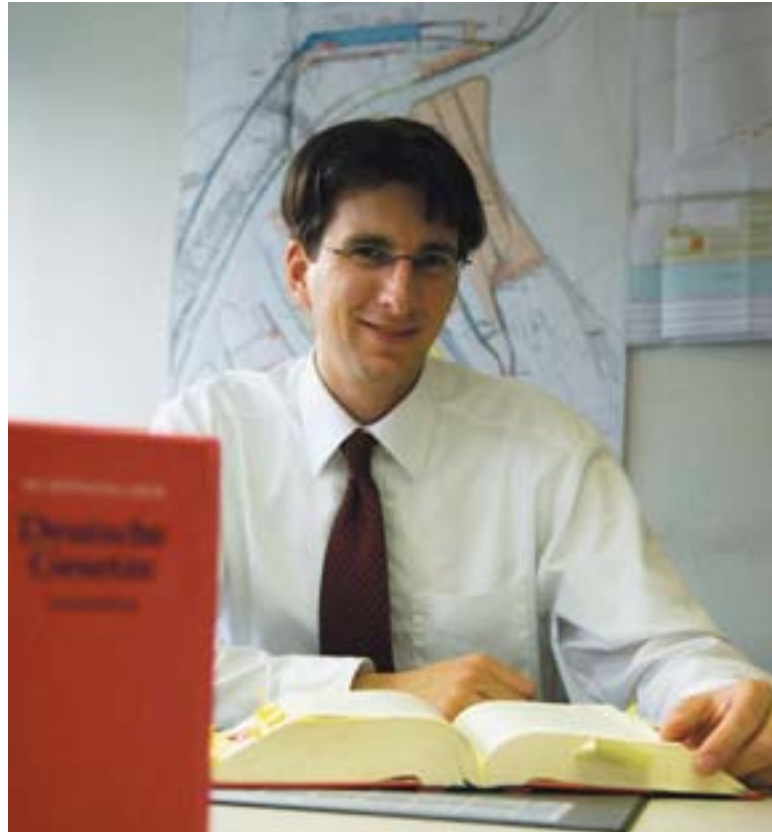
„Zur Zeit beschäftige ich mich vor allem mit den verschiedensten Schadensfällen von der Neusser Eisenbahn bis zum Umschlag, beurteile jeweils die vorliegenden juristischen Aspekte, beteilige mich an der Schadensaufklärung, führe die Verhandlungen mit den anderen Beteiligten und den Versicherungen und stelle fest, ob und in welchem Maße die Neuss Düsseldorfer Häfen verantwortlich sind“, zählt er die vielfältigen Aspekte eines seiner Schwerpunkte auf.

Sein zweiter großer Arbeitsbereich ist die Vertragsentwicklung, -prüfung und anschließende -abstimmung. „Und dann alles, was noch täglich an kleineren Aufgaben von anderen Abteilungen an juristischen Fragen kommt, bei denen meine

Kollegen und ich gerne unterstützen.“ Seine Erwartungen an die neue Aufgabe wurden bislang voll erfüllt: „Die Zusammenarbeit in meiner und mit den anderen Abteilungen ist sehr kollegial. Ich bin gerne hier, wurde und werde sehr nett aufgenommen. Das ist klasse“, lobt er seinen neuen Arbeitgeber und die Menschen, mit denen er tagtäglich im Hafen zu tun hat.

## Referendariat in Essen

Wie der Noch-Essener (zur Zeit plant er mit seiner Frau den Umzug nach Neuss) berichtet, suchte er eine Aufgabe, bei der er im Team arbeiten kann: Im zweijährigen Referendariat in Essen machte er unter anderem am Gericht, bei der Staatsanwaltschaft, in der Verwaltung an der Universitätsklinik und bei einem Anwalt Station. Und lernte dort nicht nur die vielfältigen praktischen Aspekte der Arbeit als



Der „Neue“ bei der Arbeit: Tilo Hahn hat sich gut bei den Neuss Düsseldorfer Häfen eingelebt.

Jurist kennen, sondern auch die sehr unterschiedlichen Arbeitsweisen. „Die Rechtsabteilung der Uni-Klinik, ein Unternehmen mit

mehreren tausend Mitarbeitern, war relativ groß und beschäftigte mehrere Volljuristen. Dort sprach mich vor allem das ge-

meinsame Herangehen an Aufgaben an“, berichtet er. Das war etwas anderes als bei Gericht, der Staatsanwaltschaft oder in der Kanzlei, wo die Mitarbeiter eher alleine an den Aufgaben arbeiten. „Und ich habe schon kurz nach meinem ersten Examen gewusst, dass ich kein Einzelkämpfer bin, die ganze Einstellung nicht meiner Mentalität und Vorstellung entspricht.“

Entsprechend schaute er sich nach dem zweiten Staatsexamen vor allem nach Stellen in Rechtsabteilungen um. „Es ist eine spannende Aufgabe, juristische und wirtschaftliche Aspekte miteinander zu verbinden, zudem verbunden mit einem abwechslungsreichen Aufgabengebiet und interessanten Fragestellungen.“

Da traf die Stellenanzeige der Neuss Düsseldorfer Häfen genau die Vorstellungen von Hahn: „Das hat mich sofort sehr angesprochen. An den Stellenanzeigen sieht man ja, wie die Mentalität auf der anderen Seite ist, denn sie sind durchaus sehr unterschiedlich formuliert.“ Zudem reizte ihn das eher ungewöhnliche Thema Hafen und die damit verbundene Abwechslung.

# Persönlichkeiten verstorben

NDH betrauern Hermann Wilhelm Thywissen und Dr. Ludwig Sels

Gleich von zwei verdienten Bürgern nahmen die Neusser in den vergangenen Wochen Abschied: Hermann Wilhelm Thywissen und Dr. Ludwig Sels prägten nicht nur die Stadt und ihre Wirtschaft nachhaltig, sie waren auch dem Hafen immer auf das Engste verbunden.

## Große Verdienste

Am 18. August 2008 verstarb im Alter von 91 Jahren der Ehrenbürger der Stadt Neuss, Hermann Wilhelm Thywissen. Thywissen war von 1982 bis 1984 Oberbürgermeister und von 1984 bis 1987 Bürgermeister der Stadt Neuss und unter anderem auch Mitglied des Hafenausschusses. 1995 verlieh ihm der Rat wegen seiner Verdienste um die Stadt die Ehrenbürgerwürde. Hermann Wilhelm Thywissen



Neuss trauert um Hermann Wilhelm Thywissen

war Träger des Gregorius-Ordens und des Großen Verdienstkreuzes des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland.

Aus Anlass des Todes von Hermann Wilhelm Thywissen würdigte Bürgermeister Herbert Napp die großen Verdienste

seines Amtsvorgängers. „Hermann Wilhelm Thywissen hat sich Zeit seines Lebens für die Bürgerinnen und Bürger seiner Stadt eingesetzt. Sein langjähriges politisches Engagement hat die Stadt geprägt und dazu beigetragen, dass sie sich zu einer wirtschaftsstarke Kommune entwickeln konnte.“

Dabei habe Thywissen die Menschen und ihre Bedürfnisse nie aus den Augen verloren. „Das beweist auch sein aus tiefer Überzeugung kommendes Engagement für das Brauchtum, insbesondere für das Neusser Schützenwesen, und damit für die ganze Neusser Bürger Gesellschaft“

## Ehrenamtliches Engagement

Im Alter von 76 Jahren verstarb der Neusser Unternehmer Dr. Ludwig Sels. Als Seniorchef der 1890 gegründeten Ölmühle O.&L.Sels GmbH & Co.KG kümmerte er sich mehr als 50 Jahre um die Geschicke des erfolgreichen Familienunternehmens.

Daneben brachte er sich auch immer in das gesellschaftliche Leben in Neuss ein, wie der CDU-Stadtverband Dr. Sels würdigte. Er habe nicht nur 17 Jahre lang als Schatzmeister herausragende Arbeit geleistet, sondern sei mehr als 50 Jahre sachkundiger Bürger der Stadt Neuss gewesen und zuletzt im Ausschuss für Wirtschaft und Liegenschaften tätig.

„CDU-Stadtverband und CDU-Stadtratsfraktion trauern um einen aufrechten und bescheidenen Kollegen, der sich mit seiner Kompetenz und Freundlichkeit viel Respekt und Sympathie erwarb“, heißt es in einer Mitteilung.

„Mit Hermann Wilhelm Thywissen und Dr. Ludwig Sels hat die Stadt und haben auch die Häfen zwei herausragende und verdiente Persönlichkeiten verloren. Wir werden ihnen ein ehrendes Andenken bewahren“, drückte Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen, im Namen des Unternehmens den Familien der Verstorbenen sein Beileid aus.



# Frühzeitig Verantwortung übernehmen

Eine Lehre bei der Neusser Eisenbahn eröffnet Perspektiven – Einstellung und Einsatz müssen stimmen



Die Neusser Eisenbahn bietet jungen Menschen die Möglichkeit, einen interessanten Beruf zu erlernen

„Ich möchte gerne Eisenbahner werden, weil das ein schöner Beruf ist, man kommt viel rum, sieht viel, muss sehr flexibel sein. Man macht nicht jeden Tag das Gleiche und ich persönlich brauche etwas, wo ich mich auch bewegen muss – zum Beispiel beim Rangieren. Und deshalb ist

das hier genau das Richtige für mich.“ Marcel Sarmomski hat seinen Traumjob gefunden: Der 17-Jährige startete vor wenigen Wochen bei der Neusser Eisenbahn eine Ausbildung als Eisenbahner im Betriebsdienst. Der Duisburger weiß, dass er sich einen anspruchsvollen Be-

ruf ausgesucht hat, der hohe Anforderungen an Flexibilität, Entschlussfreudigkeit, Teamgeist und Lernfähigkeit stellt: Sein Stiefvater arbeitet bei der Neusser Eisenbahn und Marcel absolvierte bereits ein Schülerpraktikum in der Werkstatt. „Dadurch habe ich wichtige

Einblicke erhalten, habe den Betrieb erlebt.“ Seine Erwartungen wurden bislang nicht enttäuscht: „Die Arbeit bringt sehr viel Spaß, jeder ist freundlich und sehr hilfsbereit, wenn ich Fragen habe. Besser geht es nicht.“

Was er eines Tages werden möchte, hat er noch nicht entschieden, er will erst mal die Ausbildung schaffen – und das möglichst mit Bestnoten. „Ich hoffe, dass ich dann anschließend übernommen werde. Einen bestimmten Berufswunsch habe ich noch nicht. Nur dass ich gerne draußen an der frischen Luft sein möchte. Ein Bürojob ist nicht so wirklich mein Ding“, erklärt der 17-Jährige. Auch wenn er weiß, dass die Eisenbahner bei Wind und Wetter im Dienst sind, wenn Hagel und Schnee längst alle anderen Menschen in die warmen Büros und Werkstätten getrieben haben.

„Wenn die Ausbildung erfolgreich beendet wird, verfügen die Auszubildenden über eine solide Basis“, meint Ilie Grigo-

rean, stellvertretender Betriebsleiter der Neusser Eisenbahn. Sie könnten sich dann in verschiedenen Bereichen weiterbilden lassen. Wenn Noten und Einstellungen stimmen, so fügt Grigorean schnell an. „Alles hängt von dem Engagement, von der Dynamik und der Teamfähigkeit ab. Das sind die Voraussetzungen, die erfüllt werden müssen.“ Lernwillen, Flexibilität, Verantwortungsbewusstsein und Selbstvertrauen setzt er dabei selbstredend voraus: „Mit diesen ‚Vieren‘ müssen Eisenbahner infiziert sein, sonst funktioniert es nicht.“

Was zusätzlich an Fachkenntnissen erforderlich ist, wird den Auszubildenden im täglichen Betrieb vermittelt, in den sie möglichst bald, aber ohne es zu überstürzen, eingebunden werden. Dass sie Deutsch, Mathematik und Physik beherrschen, mussten die Auszubildenden bereits im Rahmen eines durchaus anspruchsvollen Eignungstestes erfolgreich unter Beweis stellen.

## Fasziniert von Maschinen

Ausbildung liegt den Neuss Düsseldorf Häfen am Herzen

Niklas Tomsik interessiert sich bereits seit jüngsten Kindertagen für große Maschinen. „Ich wollte schon Baggerführer und Lkw-Fahrer werden, was so ein Kind halt für Berufswünsche hat“, erzählt er.

Im Oktober 2007 lernte er während seines Schülerbetriebspraktikums in Krefeld die dortige Hafenbahn kennen – und fand seinen Traumberuf. „Da habe ich dann festgestellt, dass das nicht nur ein Job mit Zukunft ist, sondern auch eine sehr abwechslungsreiche Arbeit, bei der man sich immer weiter fortbilden muss, viel Bewegung

hat und so richtig große Maschinen bedient.“

Ob er denn als Kind schon mit einer Eisenbahn spielte? „Nee,

eigentlich kaum“, schüttelt er lachend den Kopf über das Klischee. „Ich hatte mal eine und das hat zuerst schon Spaß ge-



macht. Aber ich hatte nur eine kleine Strecke und ewig nur hin und her wurde mir schnell langweilig.“

Auch Tomsik lobt die lockere und freundliche Stimmung unter den Kollegen. „Es wird aber trotzdem immer sehr hart, konzentriert und kundenorientiert gearbeitet“, betont er sofort und mit Nachdruck. Und fügt an: „Die Kollegen haben echt was drauf. Sie bewegen ja auch enorme Werte – nicht nur die Lokomotiven, sondern auch die Fracht hat ja auch einen großen Wert, für den sie die Verantwortung übernehmen.“ Das ist auch sein Ziel – ein Bürojob scheint ihm derzeit wenig verlockend.

Wie die Abteilungsleiterin „Recht und Personal“, Saskia von Bülow berichtet, ist die Ausbildung von Jugendlichen

wie Marcel Sarmomski und Niklas Tomsik für die Neuss Düsseldorf Häfen nicht nur eine soziale Verpflichtung, die das Unternehmen gerne annimmt, sondern auch unabdingbar für die Zukunftssicherung der Häfen. „Es wird immer schwieriger, gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter zu finden, zumal in solchen speziellen Bereichen wie für die Eisenbahn. Ausgebildete Spezialisten sind derzeit nicht zu finden.“

Deshalb werden die Häfen auch in Zukunft ausbilden: Im kommenden Jahr sollen fünf junge Menschen einen Platz bekommen: zwei Eisenbahner im Betriebsdienst, ein Mechatroniker, ein Elektroniker und ein EDV-Systemtechniker. Interessenten können sich noch bis zum 14. November melden.

### 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-hafen.de  
**Redaktion und Verlag:** Schrift-Steller, A. Fröning u. S. Ondrazek GbR ■ Bredeneyer Straße 77 ■ 45 133 Essen ■ info@schrift-steller.de **Chefredakteur:** Andreas Fröning ■ Telefon: (01 51) 52 56 56 34  
 ■ Fax: (07 21) 1 51 30 59 96 ■ andreas@schrift-steller.de **Art Direction und Produktion:** Sascha Ondrazek **Foto:** Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet) **Schlussredaktion:** Stefanie Kurkamp  
**Druck:** Axel Springer AG ■ Druckerei Essen-Kettwig ■ Im Teelbruch 100 ■ 45 219 Essen ■ (020 54) 1 01 - 4 74 ■ helmut.janzen@axelspringer.de



# Hamburger Hafen setzt auf Binnenschiffe

Studie soll Möglichkeiten aufzeigen, wie der Anteil am Modal Split in den kommenden Jahren wachsen kann.

Nicht nur dicke Pötte legen im Hafen Hamburg an, sondern auch viele fleißige Binnenschiffer – und gerade ihre Zahl soll in den nächsten Jahren überproportional steigen. Die Behörde für Wirtschaft und Arbeit beauftragte die Firma UNICON-SULT mit einer Konzeptstudie, deren Ziel es ist, Möglichkeiten aufzuzeigen, wie der Anteil der Binnenschiffe am „Modal Split“ im Hamburger Hafen mittel- bis langfristig auf fünf Prozent wachsen kann. Außerdem soll die Studie prüfen, wie die hafeninternen Containerumfuhren stärker auf das Wasser verlagert werden können.

Die erarbeiteten Vorschläge sollen dann von allen Beteiligten im Rahmen der Logistik-Initiative Hamburg umgesetzt werden. Zugleich gehen die Ergebnisse in den von der Hamburg Port Authority in Auftrag gegebenen Masterplan Wasserstraßen ein.



Senator Axel Gedaschko kündigte an: „Die Binnenschifffahrt wird in Zukunft auch im Elbstromgebiet eine viel wichtigere Rolle spielen. Sie verfügt über

dringend benötigte Kapazitäten, wird durch die steigenden Energiepreise ökonomisch immer interessanter und ist der ökologisch beste Verkehrsträger.

Diese Potenziale wollen wir konsequent nutzen.“

Der Containerumschlag im Hamburger Hafen wird bis 2015 auf geschätzte 18,1 Millionen

TEU steigen. Prognosen gehen für die Zeit danach von einer weiteren Zunahme aus. Dieses Wachstum kann nur durch Ausbau und effektivere Nutzung aller Verkehrsträger im Hinterland bewältigt werden. Dies gilt im Besonderen für die hafeninternen Verkehre.

Erste Erfolge gibt es bereits: „Dank einer starken Transportleistung der Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen konnte im ersten Halbjahr 2008 ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden. Der umweltfreundlichste Verkehrsträger im Hinterlandverkehr des größten deutschen Seehafens beförderte in diesem Zeitraum sechs Millionen Tonnen Güter, darunter hauptsächlich Massengüter wie Erze, landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel sowie Mineralöle“, bilanziert die Marketingorganisation des Hamburger Hafens.

## Herbstliche Rheinreise

Zehn einfache Fragen beantworten und gewinnen!

**Frage 1:** Wie viele Tonnen bewegte die Binnenschifffahrt im ersten Halbjahr 2008?

- N** 124,9 Millionen Tonnen
- G** 69,4 Millionen Tonnen
- O** 9.456.000 Tonnen

**Frage 2:** Welche Gütergruppe verzeichnete den größten Zuwachs im Schifftransport?

- O** Container
- E** Düngemittel
- R** Steine und Erden

**Frage 3:** Und welche Flächengröße wird jetzt der Hafen in Rotterdam in einem Riesenprojekt erweitert?

- I** 10 Hektar
- R** 100 Hektar
- B** 1000 Hektar

**Frage 4:** Wie hoch war der Umschlag der Rheinhäfen bis Mai?

- L** 13,4 Millionen Tonnen
- E** 66,5 Millionen Tonnen
- X** 132,6 Millionen Tonnen

**Frage 5:** Wie alt wird das Neusser Feuerlöschboot?

- N** Ein Vierteljahrhundert
- G** zehn Jahre
- L** 24 Monate

**Frage 6:** Wie viele Liter Löschmittel kann es einsetzen?

- W** 2000 Liter pro Minute
- T** 4000 Liter pro Minute
- F** 6000 Liter pro Minute

**Frage 7:** Wer gründete die spätere Stadt Paris?

- C** Die Punier
- L** Die Parisii
- F** Die Palestinäner

**Frage 8:** Wie viele Tonnen werden in den Pariser Häfen jedes Jahr umgeschlagen?

- U** 22 Millionen Tonnen
- R** 17 Millionen Tonnen
- O** 12 Millionen Tonnen

**Frage 9:** Welche Bezeichnung trägt die neue Kranbrücke, die in Neuss aufgebaut wird?

- S** 21a
- Q** Blauer Riese
- H** Brunsbüttel

**Frage 10:** Welchen Verkehrsträger will der Hamburger Hafen stärken?

- G** Den Luftverkehr
- S** Das Binnenschiff
- D** Den Zeppelintransit



**Herbstzauber auf dem Fluss.** Nun werden die Tage langsam kürzer und das Laub färbt sich bunt. Sie, liebe Leser, haben nun die Chance, diese wunderbare Jahreszeit aus einem ganz ungewöhnlichen Blickwinkel zu erleben: bei einem Ausflug auf einem der Schiffe der Weißen Flotte Düsseldorf. Gemeinsam möchten wir Sie einladen, aufs Schiff zu kommen und einen sicherlich unvergesslichen Tag an Bord – und natürlich an ihrem Ziel – zu verbringen. Deshalb verlost die Hafen-Zeitung auch in dieser Ausgabe wieder drei mal zwei Gutscheine für einen wunderbaren Ausflug. Dazu müssen Sie lediglich die richtigen Antworten auf die zehn Fragen finden – dabei hilft Ihnen sicherlich ein Blick in diese Ausgabe der Hafen-Zeitung oder ins Internet. Die richtige Antwort des August-Rätsels lautete „GRILLWURST“, die Gewinner wurden benachrichtigt.

Einfach die entsprechenden Buchstaben der richtigen Antworten nacheinander notieren und das Lösungswort bis zum 1. Oktober (es gilt das Datum des Poststempels) an Hafen-Zeitung, Andreas Fröning, Oststraße 194, 47057 Duisburg, auf einer Postkarte oder per E-Mail an [info@schriftsteller.de](mailto:info@schriftsteller.de) senden. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen.

## Lösungswort:

