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

Manfred Wierichs hat sein Vermögen in eine Stiftung eingebracht
Seite 15

Ticker: Henkel-Renntag wieder ein Erfolg +++ Schützen ziehen durch die Stadt +++ Kölner Amt feiert Geburtstag +++ +++ Tropenhaus in Krefeld +++ Ein Zwerg kommt ganz groß +++ Neuer Minister in NRW +++ Ein Hafen für die Hosentasche

Bürger feierten mit ihrem Hafen

Eisenbahn der große Renner beim Familienfest - Musik, Akrobatik und viel gute Laune

„Es war eine richtig schöne Feier, wir sind sehr zufrieden", freut sich Melanie Burken, Marketingassistentin der Neuss Düsseldorfer Häfen. Seit Wochen hatte sie sich mit im Organisationsteam für das Familienfest am 24. Juli auf dem Wendersplatz engagiert. Strahlendes Wetter, ein abwechslungsreiches Programm, sowie mehrere Tausend begeisterte Besucher, die auf den großen Parkplatz gegenüber der Hafenverwaltung an der Hammer Landstraße 3 in Neuss kamen, waren für sie der Lohn aller Mühen und Anstrengung.
Bis 18 Uhr boten die NDH in Zusammenarbeit mit dem Presseamt der Stadt den Gästen aber auch zahlreiche Attraktionen: Auf die Freunde des Schienenverkehrs wartete eine Eisenbahnausstellung, bei der auch der historische Schluff aus Krefeld nicht fehlte. Bei den meisten Lokomotiven war es sogar möglich, zumindest einen Blick in den Führerstand zu werfen. In dem einen oder anderen Modell durften sich große und kleine Lokführer auch einmal in den Führerstuhl setzen. Wem das noch nicht reichte, der konnte anschließend noch eine Runde über den Platz drehen – mit dem Minidampfzug. Ebenso kraftvoll die Rennboote, die gleich nebenan zu bewundern waren. Auch hier beantworteten die aktiven Rennbootfahrer alle Fragen der Besucher zu ihrem faszinierenden Hobby.
Ein Herzstück des Programms bildeten die beiden aus Containern zusammengestellten Aktionsflächen, auf denen immer im Wechsel ein abwechslungsreiches Programm geboten wurde: Das ging von Zauberkünstlern bis hin zu Musik von Amaterasu-Taiko mit ihren Trommeln. Die Bundesschützenkapelle spielte den Besuchern den Marsch. Der Marinechor sorgte bei den Besuchern für maritime Stimmung von der Küste.

Schwimmend

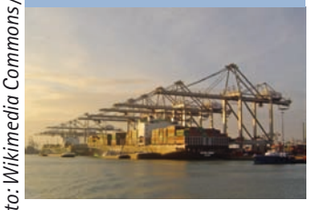


Foto: Wikimedia Commons/Joris

Im Rotterdamer Hafen gibt es eine neue Touristenattraktion: Der schwimmfähige Reisebus von „Splashtours.nl" zeigt Besuchern den Hafen aus einer ganz ungewöhnlichen Perspektive: nämlich schwimmend. Noch in diesem Jahr sollen dem ersten Fahrzeug weitere folgen.

Abgestürzt

Foto: Wikimedia Commons

Während sich die Touristen aus Österreich kopfüber in das Pariser Nachtleben stürzten, kippte ihr Bus ebenso in die Seine. Aus bisher ungeklärten Gründen hatte sich das auf einem Parkplatz abgestellte Fahrzeug in Bewegung gesetzt und war dann langsam ins Wasser gerollt.

Zugeschüttet

Um dem gestiegenen Platzbedarf gerecht zu werden, beschloss der österreichische Hafen Linz jetzt, drei seiner Hafenbecken jeweils um ein Drittel zu verkleinern und aufzufüllen. Dadurch können etwa 6,4 Hektar Fläche zusätzlich geschaffen und anschließend bebaut werden. Die Linz AG investiert dafür rund zehn Millionen Euro. Baubeginn ist im Herbst.

Ausbauen

Das österreichische Verkehrsministerium will bis zum Jahr 2015 die Auslastung der Donau, die derzeit bei einem Verkehrsanteil von acht Prozent liegt, auf bis zu 25 Millionen Tonnen Fracht mehr als verdoppeln. Für den „Nationalen Aktionsplan Donauschifffahrt", der unter anderem die Beseitigung von Engstellen vorsieht, sind rund 480 Millionen Euro veranschlagt, von denen 20 Prozent das Ministerium trägt. An den Kosten für die Projektplanung beteiligt sich zu 50 Prozent die Europäische Union.

Binnenschifffahrt legt zu

Auf der verkehrsreichsten Wasserstraße Europas, dem Rhein, ist die Belebung der Wirtschaft ganz deutlich zu sehen: Es verkehren im Vergleich zum vergangenen Jahr wieder deutlich mehr Binnenschiffe. Auch in den Häfen entlang der Wasserstraße ist deutlich mehr Betrieb.

Jetzt handeln

Eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen den See- und Binnenhäfen ist seit Jahren eines der herausragendsten Anliegen. Wir haben die Hinterlandverbindungen sowohl in ihren infrastrukturellen Anforderungen als auch unter organisatorischen Gesichtspunkten nicht nur auf jedem unserer Neuss Düsseldorfer Hafentage thematisiert. Auch bei der Jahreshauptversammlungen des BÖB stehen diese Themenkomplexe jedes Jahr prominent auf der Tagesordnung. Das ambitionierte Hinterlandprogramm der Bahn entstand nicht zuletzt in enger Abstimmung und vertrauensvollem Kontakt mit den See- und Binnenhäfen. Im Hafen Nürnberg-Roth diskutierten jetzt Vertreter des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) und des Bundesverbands öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) mit Hilde Kammerer, Leiterin des Referates Nationale See- und Binnenschifffahrtspolitik und Hafenwirtschaft im Bundesverkehrsministerium, auf Arbeitsgruppenebene die Verbindung der See- und Hinterlandhäfen weiter. Man sieht also, das Thema ist erkannt, wird auf den unterschiedlichen Ebenen erfolgreich abgewogen.

Allerdings ist es jetzt auch an der Zeit, dass den Worten noch mehr Taten folgen. Denn in den Häfen explodieren wieder die Mengen. Angesichts der langen Planungs- und Realisierungszeiten in der Bundesrepublik müssen wir schnellstens handeln, bevor wir wieder zusehen müssen, wie diese riesigen Mengen bewegt werden können. RAINER SCHÄFER

Erfahrung teilen

Es gab eine unselige Zeit, als unser Land davon ausging, dass am deutschen Wesen die Welt genesen möge. Das ist glücklicher Weise längst Geschichte. Allerdings sollten wir mit unserem Wissen deswegen nicht hinter dem Berg halten. Vor allem in Ländern der zweiten und dritten Welt wäre es sträflich, die vorhandenen Wasserwege nicht zu nutzen. Und wer könnte bessere Hilfestellung leisten, als das Land mit einem der dichtesten Wasserstraßennetze der Welt. Wir wissen seit Jahrhunderten, wie man Verkehrswege optimiert oder sogar neu schafft. Durch die Vielzahl und Unterschiedlichkeit der vorhandenen See- und Hinterlandhäfen können wir für beinahe jeden Bedarf die richtige Lösung anbieten und gleich auch erfahrene Ansprechpartner vermitteln. Und wir wissen, wie man die handelnden Akteure zusammenbringt und logistische Systeme entwickelt und umsetzt. Da sind unsere Fachverwaltungen auf den unterschiedlichen Ebenen ebenso wie die Verbände allerbeste Ansprechpartner.

Dabei geht es nicht darum, andere zu belehren. Vielmehr sollten und müssen wir unsere Erfahrungen einbringen, helfen die Fehler zu vermeiden, die auch wir gemacht haben.

Und das durchaus in unser aller Interesse: Die Fertigprodukte und Rohstoffe aus der ganzen Welt werden bei uns sehnlichst erwartet beziehungsweise sind für unsere Wirtschaft überlebenswichtig. ULRICH GROSS

Fruchtbare Gespräche

Brasilianischer Hafenminister Pedro Brito sucht Zusammenarbeit

Bei dem Gespräch bot der Präsident des Bundesverbandes der öffentlichen Binnenhäfen Rainer Schäfer dem brasilianischen Hafenminister die Unterstützung des Verbands an.

Zu einer viertägigen Logistikreise besuchte der brasilianische Hafenminister Pedro Brito mit einer Wirtschaftsdelegation auf Einladung von Staatssekretär Rainer Bomba Deutschland. Dabei traf er in Karlsruhe auch den Präsidenten des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) Rainer Schäfer. Der verdeutlichte die Effizienz, Vielfalt und Leistungsfähigkeit des Systems Wasserstraße.

Im Mittelpunkt des Gesprächs standen unter anderem Fragen der verkehrlichen Anbindung von Häfen an das Hinterland und die Entwicklung der Binnenwasserstraßen. Schäfer sagte seinem Gast in diesem Zusammenhang umfassende fachliche Unterstützung des Verbands bei der Planung und Realisierung solcher Projekte zu.

Es sei gerade die sehr vielfältige Mitgliederstruktur des BÖB, die es dem Verband ermögliche, auf ebenso breite wie tiefe Kenntnisse und Erfahrungen zurückzugreifen.

Zu den Mitgliedern gehören private Industriehäfen ebenso wie kommunale Umschlagstellen und Landeshäfen.

Die Betreiber verstünden sich die Häfen auf ihre Rolle als lokale und regionale Ver- und Entsorger ebenso wie auf internationale Drehschreiben und Hinterland-Hubs. Ebenso vielfältig sei die Art der umgeschlagenen Güter.

Auch für die verschiedenen Rollen – egal ob als kompetente Dienstleister, starker Partner oder als Gestalter von multimodalen und internationalen Transportketten – könne der BÖB Dank seiner Vielfalt jeweils den geeigneten Ansprechpartner zur Verfügung stellen.

Baustopp verlängert

Weiter warten auf den Ausbau des Godorfer Hafens in Köln: Elf Monate, nachdem das Verwaltungsgericht Köln den Bau eines vierten Hafenbeckens vorläufig gestoppt hatte, verlängerte das Oberverwaltungsgericht in Münster den Baustopp erneut.

„Dies ist eine schlechte Nachricht für mehr als 25.000 Arbeitnehmer und die gesamte Wirtschaft im Einzugsgebiet des Godorfer Hafens, aber auch für die Anwohner in Niehl, Nippes und vielen anderen Stadtteilen, die unter dem Lkw-Verkehr aus dem Süden leiden", kommentiert Horst Leonhardt, Vorstand der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). „Das Oberverwaltungsgericht ist der Auffassung, die Bezirksregierung Köln sei für die Entscheidung über die Erweiterung des Hafens sachlich nicht zuständig. Die Zuständigkeit der Bezirksregierung sei beschränkt auf den Gewässerbau, also das Hafenbecken. Für das außerhalb des Gewässers liegende Hafengelände, auf dem Eisenbahnanlagen, Straßen und Gebäude errichtet werden sollen, bedürfe es der Genehmigungen aller hierdurch berührten Rechtsbereiche und Behörden nebeneinander. Das OVG stützt sich damit, wie schon die Vorinstanz, auf formale Zuständigkeitsregeln, ohne das Vorhaben materiell in Frage zu stellen."

Am 1. November geht Hafenmeister Kurt Patzig in den passiven Teil seiner Altersteilzeit. Nach 36 erlebnis- und arbeitsreichen Jahren schaut er zurück. Auf einen Hafen, der sich in dieser Zeit tiefgreifend verändert hat.

Stets auf dem Stand der Technik

Auch wenn er sich schon vor einigen Jahren überlegte, dass das Angebot der Altersteilzeit anzunehmen, fällt Kurt Patzig der Abschied vom Hafen schon ein bisschen schwer. „Ich habe die Arbeit sehr sehr gerne gemacht. Ich habe damals auf dem Kran angefangen und mich bis ins Büro hochgearbeitet", beginnt er zu erzählen.

Sommer 1974: Als der junge Kurt Patzig nach zwei Jahren Dienstzeit bei der Marine wieder nach Düsseldorf kam, fand er in seinem gelernten Beruf als Offsetdrucker zunächst keine Arbeit. Ein ehemaliger Vereinskollege fragte ihn dann, ob er nicht Lust habe, als Kranführer im Düsseldorfer Hafen anzufangen. Kranführer? – seine erste Reaktion, nicht abfällig gemeint, sondern in völliger Unwissenheit. Denn der Junge wuchs zwar in Kappes Hamm auf, guckte schon als Kind den Raddampfern mit großen Augen hinterher. Aber den Hafen kannte er nicht.

Hafenmeister Kurt Patzig hängt am Hafen und den Menschen, denen er hier jeden Tag begegnet.

Von der Pike auf gelernt

Also sah er sich erst einmal um und stellte dabei fest, wie groß der Hafen tatsächlich war. Der umfasste neben den heutigen Becken noch den Bergehafen, wo heute der Fernsehturm steht, sowie den Zoll- und Handelshafen, die heute Medienhafen heißen. Da wartete viel Arbeit. Und da fiel dem jungen Mann die Entscheidung doch leicht. „Ich hab mir dann gedacht, versuch es mal."

Zunächst lernte der Neuzugang im Bezirk I/II an der Kaistraße bevor er nach einem halben Jahr an die Hamburger Straße versetzt wurde. Anschließend lernte er, auch die Krane in Reisholz sowie der Werft Heerdt zu fahren.

Und da gab es reichlich zu tun: neben Massen- und Schüttgütern auch Rohre und Stahlwaren. Dazu Kohle, Zellulose und Vermekollit. Eine schweißtreibende Arbeit: „Damals gab es ja nicht diese schicken Joysticks", berichtet Patzig nachdenklich. „Teilweise hatten wir diese Radcontroller, man musste richtig arbeiten und das im Stehen." Und breitet beim Erzählen demonstrativ die Arme aus.

Nach dem Umbau des Medienhafens wurden auch die Krane moderner. Aber auf einem Kran musste der Kranführer im Winter als erstes immer noch den Kohleofen anfeuern – sonst froren ihm die Füße ein.

Allerdings hatte man, so erzählt der Hafenmeister, auch ein wenig mehr Zeit, ging es nicht so hektisch zu. „Natürlich haben wir auch unsere Leistung erbracht, keine Frage. Aber ruhiger. Und das Verhältnis zwischen Kranführern und Mitarbeiter der Firmen war familiärer." Teilwiese weil die Familien im Hafen sich schon seit Generationen kannten.

Auch die Mengen waren deutlich überschaubarer: „Wir waren doch schon angetan, wenn ein Schiff mit 1200 Tonnen statt der normalen 800 bis 850 Tonnen anlegte". Heute transportieren die Frachter bis zu 6000 Tonnen.

1985 bekam Patzig die Stelle des „Werftmeisters", wie der Hafenmeister damals hieß, angeboten. Sie nahm er auch dankend an – musste jedoch zunächst eine einjährige betriebliche Ausbildung mit Abschlussprüfung bestehen.

Man kennt sich im Hafen

Anschließend war er für den Umschlagbetrieb zuständig, die Einteilung der Krananlagen und Kranführer. Auch hier war der Kontakt zu den Firmen, die er ja von seiner vorherigen Arbeit noch bestens kannte, sehr wichtig: Nun galt es, den Umschlag möglichst schnell, effizient und störungsfrei zu organisieren. Und dabei dem Einen oder Anderen auch mal mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Doch nicht nur sein Aufgabenbereich, auch der Hafen änderte sich. Neue, komfortablere Krane zogen ein. Auch wenn die Arbeit nicht mehr körperlich so belastend war, blieb sie doch anstrengend: Denn parallel stieg die Menge, die in der gleichen Zeit bewegt werden musste. Und der Betriebsfunk ermöglichte es, dass der Hafenmeister neue Anweisungen kurzfristig durchgeben konnte, statt jedes Mal rausfahren zu müssen. Dadurch verringerten sich für die Kranführer auch die Ruhezeiten oder die Gelegenheiten, mal ein Schwätzchen zu halten.

Für die Unternehmen, so weiß auch Patzig, konnte der Hafen allerdings noch bessere, weil schnellere und durch die höhere Auslastung effizientere Angebote erarbeiten.

Im Hafen wurde schon immer modernste Technik eingesetzt.

Meister der Hotelschiffe

2003, im Jahr des Zusammenschlusses, wechselte Patzig dann noch ein letztes Mal den Job. Heute ist er dafür verantwortlich, dass bei großen Messen mehr als 40 Hotelschiffe an den 38 Anlegern im Stadtgebiet ihren Platz finden. Und dabei stellt er sicher, dass diese Rechnung trotz der scheinbaren Differenz auch aufgeht und trotzdem am Ende aller Tage von den Neuss Düsseldorfer Häfen ebenso begeistert sind wie von der Landeshauptstadt.

Dass er sich dabei inzwischen eines Handys ebenso selbstsicher bedient wie des Computers, den er bei seiner Einführung Mitte der 80er Jahre zunächst aus der Tiefe seines Rheinischen Herzens verabscheute, sind Details. Aber irgendwann stellte Patzig fest, dass er mit dem neuen Kasten seinen Job im Interesse der Kunden noch schneller und zudem auch besser erledigen könnte. Da war für ihn die Sache klar.

Auch wenn der Hafenmeister bald in den Ruhestand geht, so bleibt er dem Hafen treu – natürlich. Und er freut sich schon darauf, nicht nur die Bekannten von einst, sondern auch deren Kindern zu begegnen – und dann vielleicht auch wieder mehr Zeit für ein Schwätzchen zu haben.

21.000 Besucher feierten auf der Rennbahn

Enora setzte sich überraschend auf den letzten Metern gegen die Favoriten durch – Gastgeber wieder zufrieden

Großer Andrang und zufriedene Gesichter beim Henkel-Preis der Diana. Zu dem hochkarätigen Pferderennen kamen rund 21.000 Besucher auf die Düsseldorfer Galopprennbahn. Das bedeutet Besucherrekord. „Wir hatten perfektes Wetter", freute sich der Präsident des Düsseldorfer Reiter und Rennvereins, Peter M. Endres. „Mit dem Erlebnismix aus Spitzensport und Familientag konnten wir die Besucher überzeugen."

Foto: Henkel

Eine hervorragende Stimmung, spannende Rennen und eine umwerfende Location kennzeichneten wieder einmal den Henkel-Renntag.

Wertvolle Rennpferde

Die besten Jockeys und wertvollsten Pferde traten am Sonntag bei einem der bedeutendsten Stutenrennen Europas an. Mehr denn je lohnte sich der Besuch des Renntags um den Henkel-Preis der Diana besonders für Familien. Die Galopprennbahn in Grafenberg verwandelte sich in ein Erlebnisparadies mit vielen Attraktionen und einem Picknick-Bereich im Grünen. Die Schirmherrschaft hatte erneut Düsseldorfs Oberbürgermeister Dirk Elbers übernommen.

Veranstaltungsbeginn war um 13:30 Uhr. Das erste Rennen startete um 14 Uhr. Es traten Jockeys und Pferde in verschiedenen Rennen an. Den Höhepunkt bildete der Henkel-Preis der Diana am späten Nachmittag. Das Deutsche Stuten-Derby zählt zu den bedeutendsten Pferderennen Europas. Es ging um rund 400.000 Euro Preisgeld und 250.000 Euro Prämien. Die beste Aussicht auf das Geschehen gab es von der Tribüne, den gemütlichsten Überblick von der Picknick-Wiese aus. Besucher konnten dort auf mitgebrachten Decken und mit ihren Körben aus nächster Nähe das Spektakel verfolgen. Es gab viele Attraktionen: Im kostenlosen Kinderparadies machten Schminkaktionen, Ponyreiten und Bastelstunden gute Laune. Austoben ließ es sich beim Trampolin-Springen und im Mitmach-Zirkus. Nicht minder unterhaltsam ging es beim Henkel-Markenparcours zu. Dort präsentierten Henkel-Marken wie Persil, Pattex und Schwarzkopf Mitmach-Aktionen und Gewinnspiele.

Schirmherr zufrieden

„Ein Galopprennen auf Spitzenniveau und dazu ein großes Familienfest machen diese Veranstaltung zu einem Top-Ereignis im Düsseldorfer Veranstaltungskalender", betonte Oberbürgermeister Elbers, der bereits 2009 die Schirmherrschaft für den Renntag übernommen hatte.

Die 152. Auflage des Deutschen Stuten-Derbys, das als Henkel-Preis der Diana gelaufen wird, endete übrigens mit einer Überraschung: Nach 2200 Metern setzte sich die von Terry Hellier für das Kölner Gestüt Röttgen gerittene Enora gegen die Mitfavoritin Elle Shadow (Andrasch Starke) sowie Nicea (Martin Dwyer) und Lagalp (Andreas Göritz) durch. Torsten Mundry, der im zweiten Jahr als Trainer seinen bisher größten Erfolg feiern konnte, betreut Enora im westfälischen Warendorf. Die Siegquote betrug 162:10. Lange Zeit galoppierte Enora sogar an letzter Stelle des 16-köpfigen Feldes. Eingangs der Zielgeraden zog Hellier an die Außenseite, überrollte von dort aus das komplette Feld inklusive der kurz wie die Siegerin aussehenden Elle Shadow.

Bislang zufrieden kann die Neusser Rennboot-Pilotin Simone Schuft mit der aktuellen internationalen Saison sein.

Neusserin feiert Erfolge

Zunächst sah es für das Powerboat Racing Team Schuft nicht so günstig aus, wie die Neusserin Simone Schuft berichtet: „Eigentlich haben wir für die Vorbereitung viel länger gebraucht, als gedacht und dann auch noch weniger gemacht, als gewollt. Aber: Alle Mühen haben sich doch gelohnt und letztlich waren wir dabei. Bei der UIM F4 World Championship Series 2010, einer internationalem Titelserie auf höchstem Niveau, mit altem Boot, aber anderem Motor und neuem Set-up für ein neues Rennformat." Gleich im ersten Rennen in Resende, Portugal, konnte das Team einen beachtlichen 6. Platz herausfahren – von insgesamt 15 Startern.

„Im zweiten Rennen in Barca de Alva, Portugal, dann wollte unser Equipment nur bis Runde 27 mithalten, sodass wir hier ohne Wertungspunkte blieben", berichtet Simone Schuft. „Für die Gesamtwertung der F4 WC Series 2010 reicht es aber für den 9. Platz unter 26 Fahrern. Damit können wir auf das Erreichte sehr zufrieden zurückschauen." Als Nächstes geht es nun nach Ungarn, dann an den Neckar.

Schützen erobern Stadt und Herzen

Ende August übernehmen traditionsgemäß die Vereine die Macht in der Quirinusstadt

In jedem Jahr übernehmen am letzten Wochenende im August die Neusser Schützen das Regiment in der Quirinusstadt. Fünf Tage lang feiert die Stadt ihr großes Bürger-Schützenfest, zu dem sie jedes Jahr mehr als eine halbe Million Gäste erwartet. Beim größten Stadtschützenfest im deutschsprachigen Raum freuen sich rund 150.000 Bürger, eine noch größere Zahl von Besuchern aus nah und fern und über 6000 Schützen auf das bunte Treiben in der Innenstadt, auf der Schützenwiese und auf dem Kirmesplatz.

Fotos: Stadt Neuss

Donner der Geschütze

Das Festprogramm beginnt am Freitag, 27. August, um 17 Uhr mit der Eröffnung des Schützenfestes an der Hammer Landstraße.

Das eigentliche Schützenfest wird dann am Samstag, 28. August, eröffnet – um 12 Uhr am Hessen durch den Donner der Geschütze, Festgeläut sowie das Hissen der Fahnen auf den Straßen und den Türmen der Stadt. Um 17 Uhr wird auf dem Markt am Ehrenmal vor dem Zeughaus der Toten gedacht, bevor die Tambourkorps zu ihrem Umzug starten. Um 20:45 Uhr beginnt dann am Niedertor der Fackelzug.

Am Sonntag, 29. August, geht es schon früh weiter: um 7:50 Uhr, wenn die Chargierten und Fahnenkompanien im Rathaus den Schützenkönig Dr. Joachim Goetz, die Komitees und die Ehrengäste abholen. Denn um 8:10 Uhr lädt der Quirinusmünster zum Festhochamt.

Der Festumzug durch die Stadt zur neuen Schützenwiese startet um 16:15 Uhr auf dem Markt. Am neuen Ort, dem RennbahnPark angekommen, stehen Stern- und Preisvogelschießen, Ringstechen der Reiter, Platzkonzert, Tanz im Festzelt sowie Kinderbelustigungen auf dem Programm.

Den Abend eröffnet um 19 Uhr das Platzkonzert und das Fahnenschwenken auf dem Markt, bevor es für die Schützen und ihre Gäste ab 20 Uhr zum Grenadierball ins Festzelt geht. Am Montag, 30. August, laden die Vereine von 10:30 bis 14:30 Uhr zu einem musikalischen Frühschoppen in das Festzelt ein. Die Neusser und ihre Gäste haben freien Eintritt. Um 15:15 Uhr setzt sich erneut der Festumzug durch die Stadt am Markt in Bewegung, weil anschließend auf der Schützenwiese das Preisvogelschießen, Ringstechen, Tanz im Festzelt, Kinderbelustigungen anstehen.

Rückzug des Regiments

Der Abend beginnt um 19:30 Uhr mit dem Rückzug des Regiments und einem Festzug durch die Stadt, bevor dann um 21 Uhr der Jägerball im Festzelt ansteht. Das Schützenfest erreicht am Dienstag, 31. August, seinen Höhepunkt: Um 15 Uhr setzt sich am Markt der Festzug erneut durch die Stadt in Bewegung. Denn an der Schützenwiese stehen das Preisvogelschießen, Ringstechen, Tanz im Festzelt und Kinderbelustigungen an. Um 18:15 Uhr beginnt dann das Königsvogelschießen.

Für 19:45 Uhr ist im Festzelt der Große Zapfenstreich geplant, auf den um 20:30 Uhr der Festzug der Vereine mit dem neuen Schützenkönig und der Vorbeimarsch auf dem Markt folgt. Um 22:30 Uhr findet für die Schützen und die Besucher noch ein großes Feuerwerk auf dem Kirmesplatz statt.

Das Schützenfest endet am Samstag, 4. September, wenn zunächst um 18 Uhr die Chargierten und Fahnenkompanien beim Oberst antreten, um den Schützenkönig und den Reitersieger zum Zeughaus zu geleiten. Um 19:30 Uhr schließt sich der Krönungszug vom Zeughaus zur Stadthalle an, wo um 20 Uhr der Krönungsball beginnt.

Interessenten, die den Schützen ganz nah sein möchten, können Tribünenkarten unter anderem bei der Geschäftsstelle des Neusser Bürger-Schützen-Verein e.V., Haus Rottels, Oberstraße 58 – 60, Telefon (0 21 31) 27 70 70 oder bei der Tourist-Information in den Rathausarkaden, Büchel 6, unter der Telefonnummer (0 21 31) 4 03 77 95 oder per E-Mail an tourist-info@neuss-marketing.de bestellen.

Über 6000 Schützen ziehen durch die Neusser Innenstadt.

Museum erstellt Abenteuerkarte

Wo sind die besten Spielplätze am Rhein und wo können Kinder etwas Spannendes am Fluss erleben? Was fehlt, ist eine Karte der 42 Düsseldorfer Stromkilometer, auf denen dies verzeichnet ist. Mithilfe der jungen Besucher soll am Sonntag, 22. August, ab 15 Uhr im SchifffahrtMuseum in Düsseldorf eine solche Karte entstehen.

„Die Oberkasseler Brücke: Geschichte und Geschichten eines berühmten Düsseldorfer Bauwerks" heißt es am Sonntag, 29. August, bei einer Führung ab 15 Uhr. Der Brückenschlag zum Ufer gegenüber der Altstadt fiel in eine Glanzzeit der Düsseldorfer Geschichte. Engagierte Persönlichkeiten der städtischen Wirtschaft setzten ihre Entwicklung in Gang, deren weiterer Verlauf außergewöhnlich blieb.

Das Museum öffnet dienstags bis sonntags von 11 bis 18 Uhr. Der Eintritt kostet für Erwachsene 3 Euro, ermäßigt 1,50 Euro, Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre haben freien Eintritt.

Weitere Informationen: montags und freitags von 9 bis 13 Uhr unter der Rufnummer (02 11) 8 99 61 65.

Ausgewiesen

Ein Erfolgsfaktor der Mitarbeiter von Haeger & Schmidt International ist das stete Bemühen um eine bestmögliche Leistung. Qualität, die die Mitarbeiter auch nachweisen können: Das Unternehmen ist seit dem 5. Mai als AEO F vom Zoll zertifiziert. Mit diesem Nachweis bietet es den Kunden die Möglichkeit, mittels lückenloser zertifizierter Logistikketten die Zollkontrollen zu minimieren. „Gleichzeitig beweisen wir damit unser hohes Sicherheitsniveau, dass wir dank schon lange bestehender ISPS-Zertifizierung immer weiter ausbauen", betont Bereichsleiter Ralf Tietze.

Aussichtsreich

Derzeit befindet sich Haeger & Schmidt International im Zertifizierungsprozess zum Entsorgungsfachbetrieb. Für Bereichsleiter Ralf Tietze ein Markt, der in Zukunft für den umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschifffahrt von Bedeutung sein wird. Gleichzeitig trägt das Unternehmen so den ständig weiter entwickelten Auflagen in diesem Bereich Rechnung. Im vierten Quartal soll der Prozess zum Abschluss gebracht werden.

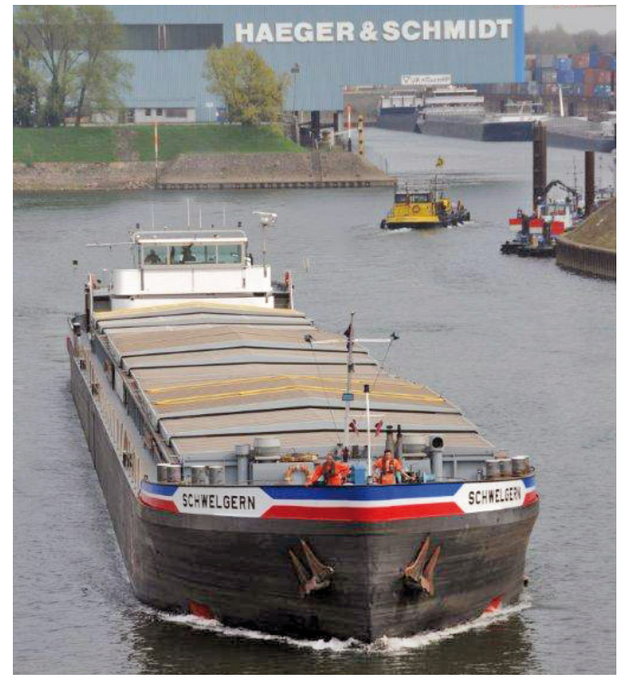
Ausbildung

Grundlage von guter Arbeit ist neben einer fundierten Erfahrung auch eine solide und gezielte Ausbildung. Haeger & Schmidt International bildet zur Zeit 18 junge Menschen zu Kaufleuten für Spedition und Logistikdienstleistungen, zu Binnenschiffern und zu Fachkräften für Hafenlogistik aus.

In Europa Zuhause

140 versierte Logistikexperten sorgen auf allen europäischen Wasserstraßen für Bewegung – regelmäßige See-Liniendienste

Die Schiffe der Reederei Haeger & Schmidt International (H&Schl) sind vom Rhein nicht wegzudenken. Die Logistikexperten sind Spezialisten für Stahl, Massengut und andere anspruchsvolle Fracht.
Mehr als 200 Schiffe mit Ladekapazitäten zwischen 300 und 5000 Tonnen sowie rund 140 qualifizierte Spezialisten sorgen ständig für Bewegung auf allen europäischen Wasserstraßen – selbstverständlich auch „just in time". Besondere Materialkenntnisse stellen sicher, dass die hochwertige Fracht immer mit dem richtigen Know-how behandelt wird. Ganz gleich, ob konventionelle Ladung, Container oder Schwertransporte. Regelmäßige Abfahrten in nahezu allen Verkehrsrelationen bieten Verladern die Möglichkeit, die umweltfreundliche und kostengünstige Binnenschifffahrt zu nutzen.



Umweltfreundlich

Für den Verkehrsträger Schiff sprechen nach Ansicht von Haeger & Schmidt-Geschäftsführer Wolfgang Lepak zahlreiche gute Gründe. Nicht nur, dass es sich um eine sehr verlässliche und die vergleichsweise sicherste Möglichkeit handelt, Waren zu bewegen. Die Binennschifffahrt sei zudem mit Abstand der umweltfreundliche Verkehrsträger. Und eine Transportmöglichkeit, die sich hervorragend für besonders schwere und große Güter eignet, die auf den Straßen auch im Nachttransport zu erheblichen Störungen führen würden und deshalb unbedingt aufs Wasser gehören.

Erfahrung und Zuverlässigkeit

In der Projektlogistik sind bei einem Trend zur Produktion größer und schwerer werdender Anlagen- und Konstruktionsmodulen Parameter wie Erfahrung und Zuverlässigkeit unerlässlich. Die Mitarbeiter gestalten und realisieren komplette Transportketten als Full-Service sowie maßgeschneiderte Transportlösungen als einzelnes Glied einer Kette europaweit. Ein Wassertransport, so Geschäftsführer Wolfgang Lepak, sei oftmals nicht zuletzt wegen zunehmender Auflagen oder notwendiger Rückbauprogramme beim Straßentransport selbst auf kurzen Distanzen sinnvoll.
Bei Fluss- und Seetransporten stehen neben regelmäßigen Liniendiensten nach Großbritannien, Portugal und Spanien auch die Charterung für jegliche Short-Sea-Transporte mit eigener Tonnage von 1500 bis 4500 Tonnen im Angebot. Die Flotte umfasst derzeit vier Schiffe. Viertes Standbein ist das markante Terminal in Duisburg: Pro Monat machen rund 120 Schiffe fest, die zwei Millionen Tonnen pro Jahr bewegen.

Allerbestens vernetzt

Seit Ende 2009 geht es aufwärts – Markt weiter angespannt

2008 sei nicht nur für die Binnenschifffahrt ein besonders gutes Jahr gewesen, sondern für Haeger & Schmidt International sogar ein herausragendes. Der Mengeneinbruch in 2009 war dann, so berichtet Geschäftsführer Wolfgang Lepak, im Vergleich zum Vorjahr extrem und traf das Unternehmen hart.
Die Wende kam jedoch inzwischen schleichend: Ende 2009 verbesserte sich die Auftragslage langsam. „Und seit dem Frühjahr stellen wir eine Tendenz fest, dass die Mengen steigen", erklärt Bereichsleiter Ralf Tietze. Aber das Niveau von 2008 werde 2010 sicherlich nicht erreicht. Denn nach wie vor sei der Markt durch einen geringen Ladungsmangel, ein Überangebot an Großraum sowie niedrige Frachtraten geprägt.

Volldampf voraus heißt es bei Haeger & Schmidt

Beim Aufschwung haben dem Unternehmen die langjährigen Kundenverbindungen sowie das hervorragende interne Netzwerk sehr geholfen: Als Tochter der Xpedys in der SNCB-Gruppe stellt die Firma im Dienstleistungsmosaik des Konzernes die Spezialisten für Bulkladung und Stahltransporte und ist erster Ansprechpartner bei solchen Aufgaben. Zudem verfüge H&Schl über beste Kontakte zu Mutter- und Schwestergesellschaften, wie der Bereichsleiter betont. Die H&Schl-Niederlassungen sind außerdem mit hervorragenden Mitarbeitern besetzt und befinden sich an allen strategisch wichtigen Punkten.

Ehrgeiziges Programm

Die Jaegers-Gruppe konzentrierte sich von Anfang an bei ihren Neubauten auf besonders sichere Doppelhüllen-Konstruktionen

„Die Jaegers Gruppe ist eine der führenden Reedereien auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen, der Donau sowie der Rhone." Berechtigter Stolz schwingt in der Stimme von Klaus Valentin, geschäftsführender Gesellschafter und Sprecher der Geschäftsführung der Reederei Jaegers Gruppe, mit, wenn er über das Unternehmen spricht. „Wir befördern Gas, Chemikalien, Benzin, Heizöl sowie in Spezialverkehren hochviskosen Rückstand, Bitumen, Elektrodenbinder und Heizölschwer, bei denen Schiffe mit Selbstheizanlagen benötigt werden. Davon müssen einige Produkte mit einer Temperatur von 220 Grad Celsius transportiert werden."

Eine eindrucksvolle Palette, für die eine noch beeindruckendere Flotte zur Verfügung steht: Die rund 400 Mitarbeiter des fahrenden Personals der Jaegers Gruppe sind mit mehr als 190 Schiffen inklusive 11 Schubbooten mit insgesamt rund 355.000 Eich-Tonnen in Europa unterwegs. Dazu gehören auch elf Kümos im Gasbereich, 23 Gasschiffe auf dem Rhein sowie fünf auf der Rhone. „Weiterhin fahren 30 Schiffe auf der Donau. Der Schwerpunkt liegt aber eindeutig auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen." Zwei Bunkerstationen in Wien und Budapest runden die Flotte ab.

Die Reederei, so berichtet der geschäftsführende Gesellschafter, konzentrierte sich von Anfang an auf die Doppelhüllen-Schiffe und gehörte zu den ersten, die bereits im Jahr 1996 aus eigenem Antrieb und in Erwartung der gesetzlichen Bestimmungen des ADNR mit Um- und Neubauten begannen. Ein Höhepunkt des ambitionierten Investitionsprogramms stand 2007 an, als sieben Doppelhüllentanker für die Chemiefahrt sowie zwei Gastanker für den Rhein und ein Gas-Kümo für Nord- und Ostsee gebaut wurden. In diesem Jahr werden zwei Gas-Kümos, zwei Gas-Leichter, zwei Schubboote und ein Tankmotorschiff in Fahrt genommen. Mit diesem Investitionsprogramm ist die Jaegers-Gruppe für die Zukunft gut aufgestellt.

Viele gute Gründe

„Die Stärken des Binnenschiffs sind insbesondere die niedrigen Transportkosten, die großen Ladekapazitäten, die Zuverlässigkeit und die Umweltfreundlichkeit", wirbt Dr. Gunther Jaegers, Geschäftsführer der Reederei Jaegers GmbH, und Präsident des Bundesverbands der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB), aus Überzeugung.

„Alle diese Eigenschaften kommen beim Transport verschiedenster Güter zum Tragen. Klimawandel und Reduzierung des CO_2-Ausstosses führen voraussichtlich zu einer teilweisen Transport-Verlagerung von Lkw auf die Binnenschiffe."

Innovative Schiffstechnik

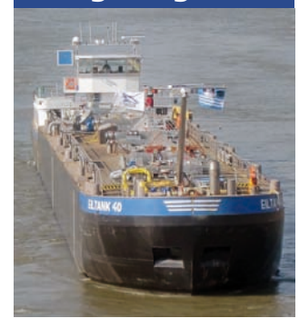
Spezialtanker transportiert Ladung mit 220 Grad Temperatur

Die Reederei wurde 1919 von Josef Jaegers in Frankfurt/Main gegründet. Im Zuge der Expansion erfolgte Anfang der 30er Jahre der Umzug nach Aschaffenburg. Von 1958 bis 1963 stellte die Reederei ihre Flotte auf Tankschiffe um. Ab 1970 expandierte Jaegers als Stinnes-Beteiligungsgesellschaft bis 1991 auf 33.000 Tonnen Transport-Kapazität.

1995 übernahmen die beiden Familien Jaegers und Valentin die gesamte Stinnes Tankflotte – die Reederei kehrte zurück in Familienbesitz. 1996 erfolgte der Umbau von „Eiltank 16" und „Eiltank 18" zu Doppelhüllen-C-Schiffen. Das Spezialschiff „Ursula Valentin" eröffnete 1999 ein neues Kapitel innovativer Binnentankschifffahrt: In den Tanks werden 220 Grad Celsius vom Laden bis zum Löschen gewährleistet. In den folgenden Jahren wurden die Tankschifffahrts-Aktivitäten der SRN-Alpina, Basel, und der Beckmann-Flotte, Osnabrück, übernommen. Ein Jahr später wurde MTS „Josef Jaegers" zum ersten deutschen Mega-Tanker mit einer Länge von 135 Metern gebaut.

Im Dezember 2003 erfolgte der Kauf der Chemgas B.V., Rotterdam, und die Übernahme des Joint Ventures CFT-Gaz, Frankreich. Zusammen mit den Gastankern der CFT und Chemgas wuchs die Flotte der Jaegers-Gruppe auf knapp 200 Schiffe und wurde damit Marktführer in dem Spezialsegment. Mit der Übernahme von Chemgas erfolgte der Einstieg in die Seeschifffahrt.

Ausgewogen



Die Unternehmensgruppe besteht heute aus 37 Gesellschaften, darunter so bekannte Namen wie die Reederei JAEGERS GmbH, DTSG GmbH und die CHEMGAS Shipping B.V. In der gesamten JAEGERS-Gruppe sind 540 Mitarbeiter beschäftigt, davon 400 beim fahrenden Personal und 140 in den Verwaltungen. Aufgrund des Unternehmens-Wachstums, aber auch um eine ausgewogene und zukunftssichere Mischung aus erfahrenen Mitarbeitern und jungen Nachwuchskräften zu erreichen, wurden in den vergangenen Jahren einige junge Mitarbeiter und Auszubildende eingestellt.

Qualität

Da sich von den knapp 200 Schiffen mehr als 130 Schiffe des Unternehmensverbundes im Familienbesitz befinden, ist es notwendig, eine eigene technische bzw. Qualitätsmanagement-Abteilung mit Ingenieuren und Schiffsinspektoren zu unterhalten, um die vom Kunden gewünschte Qualität jederzeit sicherzustellen.

Übergang

Die Jaegers-Gruppe präsentiert sich heute als stark expandierendes Unternehmen mit einer hervorragenden Performance für ihre Kunden. Auch die beiden Söhne Christian und Philipp Valentin sind bereits seit Jahren im Unternehmen tätig und sorgen damit für einen Übergang in die nächste Generation.

Amt feiert Geburtstag

Kölner sind auch für den Rhein bei Düsseldorf verantwortlich

Geburtstag wurde jetzt in Köln gefeiert: Das Wasser- und Schifffahrtsamt lud anlässlich des 100-jährigen Bestehens zu einem Tag der offenen Tür und einem Empfang auf das Schubboot „Keiler" ein.

Die Stadt verdankt den Mitarbeitern einiges: „Die Entwicklung Kölns zur prosperierenden Millionenstadt wäre ohne die Rheinschifffahrt nicht denkbar", lobte Bürgermeister Hans-Werner Bartsch. Und die Rheinschifffahrt wäre ohne das Geburtstagskind nicht zur Blüte gelangt. Denn welche Auswirkungen schon eine Havarie haben könne, habe das Unglück der „Excelsior" gezeigt. Damals sei die Arbeit der Behörde und ihrer Mitarbeiter auch öffentlich sichtbar geworden.

Fotos: WSA Köln

„Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat den Rhein zum verlässlichen Verkehrsweg gemacht", betonte auch Felix Stenschke, Unterabteilungsleiter im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Und er bezeichnete den Rhein als Nabelschnur der Wirtschaft zu den anderen Wirtschaftsräumen in der ganzen Welt. Seinen Dank äußerte auch Jörg Rusche, Geschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt: „Sie haben sich für die Binnenschifffahrt, also für Ihre Kunden, engagiert."

Michael Wempe, Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, erinnerte daran, dass Köln vor 100 Jahren Regierungsbezirk der preußischen Rheinprovinz gewesen sei. Auch wenn er im Rückblick vermutet, dass es aufgrund der kulturellen Unterschiede schwierig gewesen sei, die Rheinprovinz politisch in den Staat Preußen zu integrieren: Für die Wasserstraßenverwaltung aber war die preußische Gesetzgebung richtungsweisend. Sie legte den Grundstein für eine großräumige Strombauverwaltung, deren Regulierungs- und Unterhaltungsmaßnahmen schon damals die unterschiedlichen Nutzerinteressen berücksichtigten.

Preußische Tradition

„In dieser Tradition steht das WSA Köln bis heute und kann im Rückblick auf die vergangenen Jahre mit Recht Stolz auf seine Leistungen sein", so Wempe. „Es gab und es wird auch weiterhin viel zu tun geben für dieses kleine, aber leistungsstarke Amt am großen Strom."

Ein hohes Aufkommen

181.000 Schiffe hätten 2008 die deutsch-niederländische Grenze passiert, beladen mit 164 Millionen Tonnen Gütern. In Hinblick auf dieses hohe Verkehrsaufkommen, auf die dicht aneinander liegenden Industriezentren und die Gefahrgutumschlagstellen zwischen Wesseling, Leverkusen und Dormagen komme der Verkehrssicherheit im Außenbereich Köln eine große Bedeutung zu.

Aber nicht nur die Schifffahrt, auch Wirtschaft und Kultur beanspruchen die Bundeswasserstraße. Genehmigt und beaufsichtigt werden im Außenbezirk Niederkassel 380 Brücken, Düker, Anlegestellen und sonstige Anlagen, 360 beim Außenbezirk Köln und weitere 226 Anlagen beim Außenbezirk Neuss.

150 Meter Fahrrinne für die Schiffe

„Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs" bilden die Hauptaufgabe der Mitarbeiter

Das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Köln hat seinen Sitz An der Münze 8 und wird vom Technischen Regierungsdirektor Nils Braunroth geleitet. Dem Amt unterstehen die drei Außenbezirke Niederkassel, Köln und Neuss. Eine Besonderheit stellt der mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein gemeinsam genutzte Sachbereich 4 für Neubauaufgaben mit Sitz in Wesel dar.

Das WSA Köln ist als Ortsbehörde zuständig für die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie für die Unterhaltung und den Ausbau des Rheins zwischen Bad Honnef und Stadtgrenze Duisburg-Düsseldorf, also von Rhein-Kilometer 639,24 am rechten Ufer beziehungsweise 642,23 am linken Ufer bis Rhein-Kilometer 759,7. Das Erscheinungsbild des Rheins in diesem Streckenbereich prägt seine große Fließbreite aber geringe Flusstiefe sowie seine bewegliche Kies-Sand-Sohle. Die Breite des Mittelwasserbettes beträgt circa 300 Meter. Die Wassergeschwindigkeit reicht je nach Wasserstand von 0,5 bis über 3,0 Meter pro Sekunde. Die Durchflussmenge schwankt dabei zwischen 550 und 12.200 Kubikmetern pro Sekunde und der Wasserspiegel dementsprechend um bis zu 11,50 Meter. Die bewegliche Sohle und die unterschiedlichen Geschwindigkeiten ändern das Erscheinungsbild der Stromsohle kontinuierlich. Das WSA Köln stellt der Schifffahrt eine Fahrrinne innerhalb des Rheins zur Verfügung, die 150 Meter breit und bezogen auf ein mittleres Niedrigwasser (GIW) mindestens 2,50 Meter tief ist.

Ein Teil des imposanten Fahrzeugparks der Mitarbeiter wurde für die Besucher aufgefahren.

Vor 100 Jahren nahmen die Beschäftigten des Wasser- und Schifffahrtsamts Köln den Dienstbetrieb im damals neuen Dienstgebäude An der Münze 8 auf. Das inzwischen unter Denkmalschutz stehende Gebäude dient heute noch als Hauptsitz des WSA Köln und erscheint nach der Renovierung der Büroräume in neuem Glanz.

Antriebslose Schifffahrt

Bis zum 19. Jahrhundert fand Flussschifffahrt ohne eigenen Antrieb statt. Treidelwege waren erforderlich. Die wesentlichen Bau- und Unterhaltungsaufgaben lagen daher eigentlich an Land. Das änderte sich mit der Motorisierung der Schifffahrt. Dampfschlepper zogen Kähne, die Schiffsgefäße wurden größer. Damit wurden Flussbaumaßnahmen im Strom für einen sicheren und wirtschaftlichen Schiffsverkehr immer wichtiger. Die Erstellung von Buhnen, Parallelwerken, die Vertiefung einzelner Stromabschnitte sowie der Ausbau nautisch schwieriger Flussabschnitte wurden zur Hauptaufgabe.

Foto: Wikimedia Commons/H.P.Burger

Ein Kreis größer als das Saarland

Die Ems gab einem ganzen Kreis den Namen – wichtige Wasserstraße für die See- und Binnenschifffahrt – Mündungsbucht südlich von Emden entstand nach einer Sturmflut

Die Ems gehört neben Elbe und Weser zu den drei großen deutschen Tideflüssen, das heißt, dass ihr Wasserstand durch Ebbe und Flut täglich beeinflusst wird. Sie ist ein Fluss im nordwestlichen Grenzgebiet Deutschlands, mit einem Einzugsgebiet von circa 13.150 Quadratkilometern, entspringt südlich des Teutoburger Walds und fließt durch das Münsterland und das Emsland. Nach etwa 370 Kilometern mündet sie mit einer trichterförmigen Flussmündung (Ästuar) westlich von Emden in die Nordsee. Südlich von Emden durchfließt sie den „Dollart", eine etwa 100 Quadratkilometer große Bucht, die durch eine Sturmflut im Mittelalter entstand.

Die Ems ist eine wichtige Seewasserstraße und durch die Verbindung mit der Weser (Küsten- und Mittellandkanal) und mit dem Rhein (Dortmund-Ems-Kanal) von großer Bedeutung für die Binnenschifffahrt. Liegestellen dienen der Schifffahrt zum Festmachen ihrer Schiffe für kurze Fahrtunterbrechungen, wenn sie etwa an Schleusen warten müssen, oder für Übernachtungen. Seit 1994/95 können bis zu 7,30 Meter tief gehende Schiffe bedarfsweise von Papenburg bis zur Nordsee fahren.

Die Tidegrenze ist seit 1899 durch ein Wehr bei Herbrum festgelegt. Dadurch erstreckt sich der tidebeeinflusste Teil der Ems mit Ebbe und Flut über eine Länge von rund 100 Kilometern. Der mittlere, jährliche Abfluss am Pegel Versen beträgt circa 80 Kubikmeter pro Sekunde.

Der Landkreis Emsland, am 1. August 1977 aus den Kreisen Aschendorf-Hümmling, Meppen und Lingen gebildet, erstreckt sich über 2.880 Quadratkilometer von der nordrhein-westfälischen Landesgrenze bei Rheine bis zur Grenze Ostfrieslands bei Papenburg. Er ist damit flächenmäßig der zweitgrößte Landkreis der Bundesrepublik Deutschland, größer als das Bundesland Saarland.

Die Nord-Süd-Ausdehnung beträgt 95, die Ost-West-Ausdehnung 56 Kilometer. Die geografischen Grenzpunkte liegen im Norden mit 53" 7' in der Gemeinde Rhede, im Süden mit 52" 17' in der Gemeinde Salzbergen, im Westen mit 6" 58' in der Gemeinde Twist und im Osten mit 7" 50' in der Gemeinde Vrees. Nachbarn im Westen sind die Niederlande, zu denen über die rund 60 Kilometer lange Staatsgrenze hinweg vielseitige wirtschaftliche und kulturelle Beziehungen bestehen. Im Osten grenzen die Landkreise Cloppenburg und Osnabrück, im Südwesten der Landkreis Grafschaft Bentheim an das Emsland.

Karoliner schufen neue Herrschaft

Eroberer legten die Grundlage für eine geregelte Verwaltung im Gebiet der Sachsen

Der Name Emsland taucht in der schriftlichen Überlieferung des Mittelalters erstmals Ende des 13. Jahrhunderts im Zusammenhang mit der Erwähnung des Drosten des Bischofs von Münster im Emsland auf. Den Drosten als Amtsverwalter des Bischofs hatte es schon vorher gegeben, erstmals erwähnt wurde er 1240. Seine Benennung war aber bis dahin immer auf seinen Amtssitz, die Burg Landegge, bezogen. Die Änderung der Benennung ist so bedeutsam, weil in diesem Vorgang die Anfänge einer flächendeckenden Herrschaft der Bischöfe von Münster fassbar werden, die 1252 mit dem Erwerb der ravensbergischen Besitzungen im Emsland den entscheidenden Schub erhalten hatte. Ende des 14. Jahrhunderts kann man erstmalig vom Amt Meppen reden.

Dem vorausgegangen war ein herrschaftlicher Entwicklungsprozess, der über fünf Jahrhunderte dauerte. Die Eroberung des sächsischen Siedlungsraums, zu dem auch das Gebiet um Ems und Hase gehörte, durch die Karolinger Ende des 8. Jahrhunderts brachte eine entscheidende Veränderung des herrschaftlichen Gefüges mit sich. Karl der Große teilte das Gebiet neu auf. Zwei Stränge bildeten dabei das Rückgrat der neu zu errichtenden Herrschaft. Die Gaue mit den Grafen als königlichen Herrschaftsvertretern an der Spitze bildeten die Grundlage der politischen Administration. Die Kirchenorganisation gründete sich dagegen auf Missionssprengel, die von Missionszellen als Kernorten die Missionierung des eroberten Gebietes organisierten. Hinter ihr standen in unserem Raum die neu gegründeten Bistümer Münster und Osnabrück.

Foto: Wikimedia Commons/Joachim K. Löckener

Der Fluss hat Land und Leute nachhaltig geprägt.

Im Laufe des 9. und 10. Jahrhunderts zersplitterte sich die herrschaftliche Situation im Emsland stark. Neben grundherrlichen Rechten traten verliehene Lehnsbesitze ergänzt durch Rechte an Zoll, Münze und anderen Abgaben, die nicht selten auf Vertretungsrechten als Vögte gründeten, der Wahrnehmung weltlicher Macht in Vertretung kirchlicher Herren.

Ausgeübt wurde die Herrschaft hauptsächlich von den Familien der Grafen von Ravensberg und Tecklenburg, von den Bischöfen von Münster und Osnabrück und vom Abt des Klosters Corvey.

Die herrschaftliche Situation, wie sie sich um 1400 im Emsland präsentierte, blieb bis ins 19. Jahrhundert im Wesentlichen unverändert.

BDB begrüßt Haushaltsentwurf

Schifffahrt und Wasserstraßen bleiben von befürchteten Kahlschlägen verschont

Rund 886 Millionen Euro will die Bundesregierung im kommenden Jahr in den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle in Deutschland investieren. Das geht aus der „Investitionslinie Verkehr" im Haushaltsentwurf 2011 hervor, den das Bundeskabinett am 7. Juli 2010 beschloss.

Damit sie leistungsfähig bleibt, muss in die Wasserstraßen-Infrastruktur investiert werden.

Restbeträge verfügbar

Zusätzlich zu diesen Mitteln stehen im kommenden Jahr noch weitere Millionen Euro an Restbeträgen aus dem Konjunkturprogramm II der Bundesregierung zur Verfügung. Die noch bis vor Kurzem in Berlin diskutierte Variante, bereits im Jahr 2011 geschlossene Finanzierungskreisläufe zu schaffen und die Einnahmen aus der Lkw-Maut daher allein für die Straße zu verwenden, ist offenbar vom Tisch: In den 886 Millionen Euro für die Wasserstraßeninfrastruktur sind auch rund 385 Millionen Euro an Mautmitteln enthalten, also rund 35 Millionen weniger, als für das Jahr 2010 vorgesehen sind.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) reagiert erleichtert auf die Haushaltsvorlage. Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer setzte sich offenbar erfolgreich dafür ein, dass die kürzlich von der Bundesregierung beschlossenen Sparmaßnahmen nicht zulasten der Verkehrsinfrastruktur gehen. Der BDB hatte noch Anfang Juli im Gespräch mit Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer auf die unverzichtbare Funktion der Binnenschifffahrt im Güterverkehrssystem hingewiesen.

Verstetigung angestrebt

Zudem warb der Verband für eine Verstetigung der Investitionslinie im Wasserstraßenbereich. Umso erfreulicher ist, dass der um die Konjunkturpakete und die Mautmittel bereinigte Haushaltsansatz des Bundesverkehrsministeriums nun sogar noch geringfügig höher ausgefallen ist als die Investitionslinie für das Jahr 2010.

„Der befürchtete Kahlschlag ist ausgeblieben", kommentiert BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers den Haushaltsentwurf. „In Summe entspricht der Etatansatz damit der schon im letzten Jahr vorgelegten mittelfristigen Finanzplanung", so Dr. Jaegers, der jedoch zugleich eine Warnung für die Zukunft ausspricht: „Eigentlich braucht die Wasserstraßeninfrastruktur einen jährlichen Ansatz von knapp einer Milliarde Euro. Dieses Ziel wird verfehlt und führt dazu, dass projektierte Maßnahmen nicht in der vorgesehenen Schnelligkeit realisiert werden können. Und die hohen Zusatzkosten, die demnächst aus der Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie resultieren, sind in diesem Haushaltsansatz noch gar nicht berücksichtigt."

Fortführung der Förderung

Erleichterung herrscht im Binnenschifffahrtsgewerbe im Hinblick auf die Fortführung der Fördermaßnahmen: Sowohl das Programm zur Förderung abgasärmerer Motoren und das Flottenmodernisierungsprogramm als auch die Ausbildungsförderung sind mit insgesamt rund fünf Millionen Euro im Haushaltsentwurf der Regierung zu finden.

25.500 Tonnen am Tag

Verband „via donau" legt den dritten, lesenswerten Bericht vor

2009 wurden in Summe rund 9,3 Millionen Tonnen Güter auf dem österreichischen Abschnitt der Donau befördert. Das sind 25.500 Tonnen pro Tag, die umweltschonend, sicher und lärmarm im Donaukorridor bewegt wurden. Würde man diese Güter auf der Straße befördern, so wären täglich zusätzlich mehr als 1000 Lkw auf der Autobahn unterwegs.

Das Binnenschiff ist ein verlässlicher Partner, wie der aktuelle Jahresbericht zur Donauschifffahrt in Österreich zeigt, der zum dritten Mal von dem Verband „via donau" herausgegeben wird. Bei einer Verfügbarkeit der Wasserstraße von 98,5 Prozent bzw. 347 Tagen konnten im Vorjahr mehr als neun Millionen Tonnen Güter transportiert werden. Dies entspricht einem Rückgang von rund 17 Prozent gegenüber 2008. Allerdings war im zweiten Halbjahr 2009 bereits eine leichte konjunkturelle Erholung zu beobachten.

Auch das gibt es: die romantische Seite der Wasserstraße Donau.

Einen die Entwicklung der Donauschifffahrt hemmenden Faktor stellt der durchschnittlich realisierte Auslastungsgrad der Güterschiffe dar, der über das Jahr gesehen bei rund 60 Prozent lag. Ein wichtiger Aspekt ist hier die verfügbare Fahrwassertiefe, die für die mögliche Abladetiefe eines Schiffes entscheidend ist. Verbesserte Services wie Informationen über Seichtstellen, aber auch Instandhaltung und Ausbau der Wasserstraße erhöhen die Planbarkeit von Transporten und somit die Qualität.

Für Verlader ist die Donauschifffahrt nicht nur wirtschaftlich unverzichtbar, sondern auch äußerst verlässlich. So war die Wasserstraße Donau in Österreich im langjährigen Jahresdurchschnitt von 1993 bis 2009 an 98,5 Prozent der Tage bzw. an 360 Tagen pro Jahr für die Schifffahrt verfügbar. Auch in Fragen der Sicherheit ist die Donauschifffahrt unschlagbar: 2009 gab es keinen einzigen Verkehrsunfall mit Personenschaden.

Diese sowie viele weitere aktuelle Daten und Fakten zur Wasserstraße Donau enthält der Jahresbericht zur Donauschifffahrt in Österreich, der auf Deutsch und Englisch verfügbar ist. Gedruckte Exemplare können per Email an presse@via-donau.org angefordert werden. Online ist der Jahresbericht unter www.via-donau.org/wissen/publikationen/broschueren abrufbar.

Farbige Falter begeistern Besucher

Krefelder Zoo eröffnet bereits das vierte Tropenhaus – 30 Arten fliegen frei umher

Erstmals am linken Niederrhein zeigt der Krefelder Zoo über 30 Schmetterlingsarten in einem Haus mit plätscherndem Bachlauf und tropischer Pflanzenvielfalt. Schillernde und farbenfrohe Falter aus Asien, Afrika und Südamerika umschwirren die Besucher und entführen sie in eine andere Welt. Im Schmetterling-Dschungel können Besucher den gesamten Lebenszyklus eines Falters vom Ei über Puppe und Raupe bis hin zum Schmetterling beobachten. Ganz nebenbei werden die Sinne sensibilisiert und Faszination für das Leben der Insekten geweckt.

Die Insekten lassen sich aus nächster Nähe betrachten.

Die neu eröffnete Heimat der Falter im Krefelder Zoo.

Tolle Puppen

Im Schlupfschrank hängen golden oder grün schimmernde Puppen, aus denen nach wenigen Tagen die buntesten Falter schlüpfen. Stahlblau glänzend beeindruckt der Morpho-Falter, auch Schillerfalter genannt, durch seine Formationsflüge aus bis zu sieben Tieren. „Im Logo der Zoofreunde hat der blau schillernde Morpho-Falter schon lange seinen Platz. Endlich hat unser Wappentier auch sein eigenes Haus im Zoo," freute sich Friedrich R. Berlemann, 1. Vorsitzender der Zoofreunde Krefeld bei der Eröffnung Ende Juli. Sonnenschein und fröhliche Klänge einer Musikgruppe aus Ghana begleiteten die Eröffnung des vierten Tropenhauses im Zoo Krefeld. Während des Festakts enthüllten die Zoofreunde die Bronzebüste Walter Gehlens, die künftig ihren Platz in der neuen Vorhalle finden wird. „Walter Gehlen liebte Tiere und war ein Zoofreund im wahrsten Sinne. Durch dessen überragendes Engagement formte der Krefelder Zoo sein heutiges Gesicht. Bis heute profitieren die Zoofreunde von den weitsichtigen Finanzanlagen Gehlens", so Berlemann.

„Mit dem Schmetterlings-Dschungel bekommen der Zoo, die Stadt Krefeld und das Umland eine weitere Attraktion mit einer Atmosphäre, die nur in wenigen anderen Zoos geboten wird," betonte Frank Rusch, kaufmännischer Leiter des Zoos in seiner Dankesrede.

Als symbolisches Dankeschön erhielten die Zoofreunde von Rusch und Zoobiologin Cornelia Bernhardt eine mit dem Morpho-Falter verzierte Schmetterlingstorte. Nach dem Durchtrennen des gelben Schmuckbands stürmten die geladenen Gäste die Vorhalle und den Schmetterlings-Dschungel. Begeisterte „Ah"- und „Oh"-Rufe waren für die Zoofreunde und das Mitarbeiterteam das größte Lob.

Viertes Tropenhaus

Mit dem neuen SchmetterlingsDschungel setzt der Zoo seine Tradition in der Gestaltung von begehbaren Tropenhäusern fort. Bereits 1975 eröffnete der Krefelder Zoo das Affentropenhaus. 1989 folgte das Vogeltropenhaus. 1998 konnte das Regenwaldhaus eröffnet werden. Das Schmetterlingshaus stellt architektonisch eine kleine Ausgabe des Regenwaldhauses dar. Eine Vorhalle mit Garderoben, Sitzgelegenheiten und zahlreichen Informationen über das bedrohte Ökosystem Regenwald ergänzt das neue Ensemble. Hier können sich die Besucher auch bei schlechtem Wetter aufhalten.

Ein wunderschöner Bär, der fliegen kann

Der Schönbär ist der Schmetterling des Jahres 2010 – der farbenfrohe Nachtfalter ist auch am Tag unterwegs

Der BUND und die Naturschutzstiftung des BUND-Landesverbands NRW kürten den Schönbär (Callimorpha dominula) zum Schmetterling des Jahres 2010.

Der Schönbär gehört zu den wenigen Nachtfalterarten, die auch tagsüber aktiv sind. Seinen Namen verdankt er seiner auffälligen Färbung und seiner „bärenartigen" Behaarung als Raupe. Die dichte Raupenbehaarung schützt vor Fressfeinden, die ihre Beute so nur schwer fassen können. Droht dem Falter Gefahr durch Vögel, zeigt er seine roten Hinterflügel, die auch im Flug gut zu sehen sind.

Gute Tarnung

Mit der auffälligen Färbung signalisiert der Schönbär anderen Tieren, ungenießbar zu sein. In der Ruhestellung legt der etwa fünf Zentimeter große Schmetterling seine schwarzen Vorderflügel mit den gelben und weißen Flecken dachförmig übereinander und ist damit gut getarnt.

Der Schönbär hat eine sehr lokale Verbreitung. Einige Bundesländer führen ihn in der Vorwarnstufe der Roten Liste. In Hessen und NRW beispielsweise gilt er als stark gefährdet (Stufe 2). Insgesamt ging der Bestand der Art in Deutschland in den vergangenen drei Jahrzehnten stark zurück.

Wichtige Hilfsmaßnahmen für den Schönbären sind naturschonende Waldbewirtschaftung, der Erhalt von Hochstauden wie Brennnesseln und Disteln sowie der Verzicht auf Trockenlegungen. Im Jahr 2003 wurde erstmals der Schmetterling des Jahres durch die vom nordrhein-westfälischen Landesverband des Bunds für Umwelt und Naturschutz Deutschland gegründete BUND NRW Naturschutzstiftung ausgezeichnet. Es soll damit auf die den bedrohlichen Rückgang der Schmetterlinge und ihre Bedeutung hingewiesen werden.

Foto: Wikimedia Commons/Konrad Lackerbeck

Für einen Nachtfalter ungewöhnlich bunt: der Schönbär.

Seetüchtige Schiffstechnik

Typhoon ist nicht nur technisch ein Riese – Fracht für Krefeld

Ganz groß und doch klein genug – das ist die überraschende Formel, die den neuesten Gas-Tanker „Typhoon" der niederländischen Chemgas Shipping B.V. Rotterdam, ein Unternehmen der Reederei Jaegers Gruppe, beschreibt. Mit 99,95 Metern Länge, 14 Metern Breite und 6,21 Metern Höhe ist das Küstenmotorschiff gerade noch in der Lage, den Niederrhein zu befahren und wird im regelmäßigen Verkehr zwischen Krefeld und Nordnorwegen ab sofort auf der Wasserstraße zu den ganz Großen gehören. Gleichzeitig bedeutet die Abmessung des 2PG-Gas-Tankers mit „C"-Tanks von unter 100 Metern, dass er nahezu alle Seehäfen und Verladesteiger in Europa anfahren kann. Dabei ist der Neubau aber groß genug, um während der rund zweieinhalb Tage dauernden Fahrt der manchmal auch stürmischen Nordsee zu trotzen.

Modernste Technik im Maschinenraum des Neubaus.

Die gesamte Technik ist nicht nur sicherheitstechnisch auf dem allerletzten Stand: Dank der modernen Ausstattung mit hohem Automatisierungsgrad konnte die sonst bei Schiffen dieser Größe deutlich mehr als zehnköpfige Mannschaft auf sechs Mann reduziert werden. Allerdings wurde dabei nicht an der Sicherheit gespart, wie Jaegers betont: Die aus Westeuropa stammende Besatzung sei nicht nur hoch motiviert und entsprechend stolz auf ihr neues Schiff, sondern auch umfassend aus- und weitergebildet. Zudem wurde für die größtmögliche Sicherheit ein „papierloses System" geschaffen, das in allen Schritten auf die modernste Technik setzt.

Pionier auf dem Rhein

Die Ehre der Taufpatin hatte Susanne Lukaszewski. Die Typhoon soll zukünftig im regelmäßigen Verkehr zwischen Krefeld am Niederrhein und Nordnorwegen eingesetzt werden. Daneben stehen auch Verbindungen nach England auf dem Programm. Transportiert werden unter anderem Spezial-Gase, die zum Beispiel in der Aerosol-Herstellung Verwendung finden.

Mit dem vierten für den Herbst erwarteten Neubau sei in diesem Segment der Erneuerungsprozess abgeschlossen, erklärt Jaegers. Er sieht insgesamt einen Bedarf von rund 1,5 flussfähigen Kümos, den die Tochter Chemgas mit dann vier hochmodernen Schiffen problemlos wahrnehmen könne.

Chemgas entwickelte sich in den vergangenen 45 Jahren von einem der Pioniere in der Gas-Tankschifffahrt auf dem Rhein zu einem der Marktführer auf dem Gebiet der Flüssiggastransporte. Das Unternehmen stellte sich stets neuen Herausforderungen. Dabei spielten die Sicherheit und der Umweltschutz immer eine ganz besondere Rolle. 2003 übernahm die Reederei Jaegers die Flotte.

Auch im Binnenschifffahrtsbereich werde Chemgas sein ambitioniertes Flottenerweiterungsprogramm fortsetzen, so der Geschäftsführer am Rande der Taufe. Ein 11,45 Meter breiter und 110 Meter langer Schubleichter ist bereits in Fahrt gegangen, ein zweiter, baugleicher soll im Herbst folgen. Zudem sind zwei neue besonders flachgehende Schubschiffe in Arbeit.

Bis ins letzte Detail durchdacht

Auf Sicherheit wurde größter Wert gelegt – Liegezeiten auf ein Minimum beschränkt

Neben dem imposanten Äußeren sind es zahlreiche andere, bis ins letzte Detail durchdachte Merkmale, die die den neuen Gas-Tanker „Typhoon" glänzen lassen. Trotz der kompakten Abmessungen passen 2700 Kubikmeter Ladung in die Tanks. Auch dann schafft der Gastanker noch bis zu 13 Knoten Geschwindigkeit und kann alle Navigationsgebiete anlaufen – dies nicht zuletzt, weil er in Übereinstimmung mit IMO, IGC-Code, ADN, ROSR, BPR, Marpol, Solas, ISPS und natürlich den Anforderungen der Kunden entwickelt wurde. Die Zertifizierung übernahm Bureau Veritas.

Die Typhoon anlässlich der Taufe in Ruhrort. Kurz darauf ging es das erste Mal nach Norwegen.

Fotos: Schrift-Steller

Drehbares Bugstrahlruder

Die „Typhoon" ist mit einem um 360 Grad drehbaren Bugstrahlruder mit 390 Kilowatt ausgerüstet, dass das Schiff bei Ausfall des Hauptantriebs 4,2 Knoten schnell macht. Als Hauptmaschinen dienen zwei Mitsubishi S6U-C2-MPTK mit jeweils 1007 Kilowatt.

Die Fracht wird in vier Tanks Typ C verladen, die jeweils 675 Kubikmeter Ladung aufnehmen können, die mit jeweils einer Svanehoy Deepwell Pumpe entladen werden. Weiter stehen zwei CSH-Gaskompressoren, zwei Lade-/löschleitungsanschlüsse im Mitschiff sowie ein weiterer im Bugbereich bereit.

Beheizte Ladungstanks

Für die notwendige Ladungstemperatur bei Frost sorgt ein Frachterhitzer Britannia Heat ex. Ein besonderes Detail stellt die bordeigene Stickstoffanlage dar: Sie versetzt die Mannschaft in die Lage, selbst das erforderliche Gas herzustellen, mit dem die Tanks zu Reinigungszwecken gespült werden, statt auf eine Landversorgung angewiesen zu sein. Der Kapitän eines der Schwesterschiffe schaffte es einmal, die Tanks zeitgleich mit dem Entladen unter Stickstoff zu bringen, was dazu führte, dass er nach erfolgreichem Entladen sofort ladebereit für ein neues Produkt war – eine bis dahin einmalige Leistung.

Die Stickstoffanlage ermögliche es den Besatzungen, die Liegezeit in den See- und Binnenhäfen auf das absolute Minimum zu reduzieren, wie Geschäftsführer Dr. Gunther Jaegers erklärt und betont: „Wir engagieren uns hier in einem sehr speziellen Markt."

Besondere Anforderungen

Der Hauptgrund für die Indienststellung der „Typhoon" und ihrer Schwesterschiffe das Alter der Vorgänger gewesen, so Jaegers weiter: Sie seien mit beinahe 25 Jahren zwar im Vergleich in der Binnenschifffahrt relativ jung, würden jedoch von den meisten Großverladern in diesem Marktsegment nicht länger akzeptiert.

Harry K. Voigtsberger neuer Verkehrsminister

Zuvor Direktor des Landschaftsverbandes – Dr. Günter Horzetzky und Horst Becker wurden zu neuen Staatssekretären bestellt

Minister Harry K. Voigtsberger übernahm am 15. Juli 2010 das neu gebildete Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Ihm zu Seite steht als Staatssekretär Dr. Günther Horzetzky. Parlamentarischer Staatssekretär für Verkehr ist Horst Becker.

Voigtsberger wurde am 10. Juli 1950 in Hindelang/Allgäu geboren, ist verheiratet und hat drei Kinder. Nach dem Realschulabschluss 1967 absolvierte er bis 1969 die Fachpraktische Ausbildung zum Metallflugzeugbauer bei Dornier und Messerschmidt in Augsburg.

Seit 1970 ist er Mitglied der SPD. Das Studium des Flugzeugbaus an der Fachhochschule Aachen schloss er 1973 als Flugzeugbauingenieur ab. Ein Studium der Politik-, Wirtschafts- und Erziehungswissenschaften an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen schloss er mit dem Zweiten Staatsexamen ab.

Foto: Ministerium für Bauen und Verkehr/Ralph Sondermann

Ministerpräsidentin Hannelore Kraft und Harry Voigtsberger.

Zwischen 1979 bis 1999 war er Mitglied im Rat der Stadt Aachen. Gleichzeitig arbeitete er von 1980 bis 1993 am Berufskolleg der Stadt Köln, dann bis 2003 als Schulleiter des Medienberufskollegs der Stadt Köln. 2003 wechselte er zum Landschaftsverband Rheinland als Kämmerer, Baudezernent sowie Erster Landesrat. Am 1. Juni 2008 wurde er zum Direktor des Landschaftsverbandes Rheinland (LVR) ernannt.

Als Staatssekretär im Ministerium steht ihm seit dem 16. Juli Dr. Günther Horzetzky zur Seite. Der am 3. August 1951 in Hamburg Geborene ist ebenfalls verheiratet und hat eine Tochter. In seiner beruflichen Karriere kann er unter anderem als Bundesvorstandssekretär des DGB, Vorstandsbereich Vorsitzender in Düsseldorf, als Sozialreferent an der Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in den USA, Washington DC zurückschauen. Horzetzky hatte von November 2002 bis Januar 2006 die Leitung der Abteilung 3 (Soziales, Bildung, Forschung, Umwelt, Verkehr, Verbraucherschutz, Landwirtschaft) des Bundeskanzleramts inne, bevor er von 2006 bis 2008 Leiter der Abteilung I. (Grundsatz) des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales, Berlin/Bonn war und zuletzt Staatssekretär im Bundesministerium für Arbeit und Soziales.

Der Parlamentarische Staatssekretär für Verkehr Horst Becker wurde am 22. Mai 1956 in Köln geboren. Nach einer Ausbildung als Speditionskaufmann arbeitete er auch als solcher, bevor er nach dem Abschluss der Fachhochschulreife an der Fachoberschule Wirtschaft Wirtschaftswissenschaft an der Universität Wuppertal studierte.

Von 1987 bis 1989 war er Geschäftsführer der Ratsfraktion Troisdorf der GRÜNEN, ab 1992 Geschäftsführer der GRÜN-Alternative in den Räten (GAR). Von 1999 bis 2004 arbeitete er bei der Rheinland-Verlags- und Betriebsgesellschaft (RVBG). Seit Mai 2004 ist er Angestellter beim Landschaftsverband Rheinland, wo er zurzeit beurlaubt ist. Zudem wurde er Juni 2005 in den Landtag Nordrhein-Westfalen gewählt.

Vorteile der Schifffahrt deutlich machen

Europäische Binnenschifffahrts Union legt den jährlichen Bericht vor – Informationen rund um Verkehrsträger

Mit eindrucksvollen Zahlen wartet der aktuelle Bericht der Europäischen Binnenschifffahrts Union (EBU) auf. Er ergänzt damit hervorragend das EBU-Papier „Gütertransport mit Power – Die Zukunft des Güterverkehrs und der Binnenschifffahrt in Europa 2010 - 2011". Während letzterer, wie der Titel schon sagt, auch in deutsch erhältlich ist, gibt es den „annual report" nur in englischer Sprache.

Wertvolle und relevante Informationen über die Binnenschifffahrt gibt die EBU in ihrem Report.

Themen illustrieren

Mit der Veröffentlichung strebt der Zusammenschluss ein hohes Ziel an, wie die Generalsekretärin Theresia Hacksteiner erklärt: „Mit dem Report wollen wir über die wichtigen Themen auf dem Feld der Binnenschifffahrt informieren und damit die Entscheidungsträger mit ebenso wertvollen wie relevanten Informationen in Hinblick auf die europäische Transportpolitik als auch das Verfassen des nächsten Weißpapiers unterstützen."

Die Binnenschifffahrt, so EBU-Präsident Dr. Philippe Grulois, sei nicht nur das Rückgrad der europäischen Wirtschaft. Vor dem Hintergrund der wachsenden Umweltdiskussion könne der Verkehrsträger auch einen wichtigen Beitrag leisten. Ideen sowie die Fakten dahinter werden nicht zuletzt auf guten Grafiken dem Leser vorgestellt.

Die Europäische Binnenschifffahrts Union wurde am 14. Dezember 2001 von acht nationalen Organisationen gegründet, die die Interessen der Binnenschifffahrt in sechs europäischen Ländern vertreten. Der Sitz der Vereinigung ist in Brüssel/Belgien und in Rotterdam.

Die EBU vertritt die Interessen der Binnenschifffahrt auf paneuropäischer Ebene und behandelt alle Fragen zur zukünftigen Entwicklung des Binnenschifffahrtssektors und der Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen.

Erfahrung austauschen

Zur Realisierung dieses Ziels kümmert sich die EBU um die Entwicklung der europäischen Verkehrspolitik, die Verbesserung der wirtschaftlichen Position der Binnenschifffahrt, die Kooperation mit nationalen und internationalen Institutionen und den Austausch von Information und Erfahrung.

Beide Publikationen können auch im Internet auf der Seite www.ebu-uenf.org heruntergeladen werden.

Logistik verstärkt in den Köpfen verankern

Bernd Neffgen: IHK möchte Region mit den Unternehmen und Institutionen logistisch noch attraktiver machen

Bernd Neffgen, Geschäftsführer Standortpolitik der Industrie- und Handelskammer (IHK) Mittlerer Niederrhein, stellte den Besuchern des dritten Neuss Düsseldorfer Hafentages in der Eventhalle Projekte vor, um den Raum zwischen Bonn und der niederländischen Grenze logistisch attraktiver zu gestalten. Er zähle mit 1500 Unternehmen und 20.000 Beschäftigten im Logistikbereich zu den Schwergewichten. Zudem werde jeder zweite Euro im Ausland verdient. „Und daran ist die Transportwirtschaft in hervorragender Form beteiligt. Denn wir sind ein Industriestandort."

Eine Region voller Möglichkeiten stellte Bernd Neffgen vor.

Entwicklung vorantreiben

Es gehe darum, sicherzustellen, dass die Firmen und Niederlassungen der Region erhalten bleiben und vor allem nicht geschwächt würden. „Es geht darum, dass wir gemeinsam die Entwicklung weiter vorantreiben."

Eine regionale Studie habe ein Verkehrswachstum bis 2030 von über 80 Prozent vorhergesagt, wobei die Bahn mit 70 Prozent, die Straße mit 129 Prozent und die Wasserstraße mit 36 Prozent veranschlagt wird. Wichtige Einflussfaktoren der Logistikbranche seien dabei die überlastete Infrastruktur, wachsende Umweltsensibilität, eine Zunahme im Welthandel bei gleichzeitig komplexeren Kundenanforderungen. Es gelte nun, für den Raum einen möglichst hohen Anteil der Wertschöpfung sicherzustellen. „Also: Was haben wir zu tun, welche Voraussetzungen müssen wir schaffen und wie können wir die Logistik so stark machen, dass der Raum noch stärker in den Köpfen der Transportwirtschaft verankert werden kann", erklärte Neffgen.

Die Industrie- und Handelskammern der Rheinlandinitiative hätten dazu ein Verkehrsleitbild entwickelt. Das sehe zum einen den erforderlichen Ausbau der Infrastruktur vor. Neben dem Eisernen Rhein und der Betuwe-Linie nannte Neffgen auch die Vertiefung des Rheins auf 2,80 Meter bis in den Raum Köln-Bonn und den Ausbau der Häfen.

Effizienz verbessern

Zum anderen gelte es, die Effizienz weiter zu verbessern, etwa durch die Vernetzung der Eisenbahn-Verkehrsunternehmen. Für den Erhalt des Know-hows in der Logistik müsse die Ausbildung und Qualifizierung der Menschen entsprechend ausgeweitet werden. Und schließlich müsse auch das Marketing intensiviert werden. Weitere Projekte seien ein zentrales Leercontainerterminal mit zusätzlichen wertschöpfenden Funktionen sowie der Verlagerung von alpenquerenden Verkehren auf Binnen- oder

ThyssenKrupp hat früh gehandelt

Stahlerzeugung ist inzwischen global ausgerichtet und beeinflusst somit die Warenströme

Eine Krise sei ein Ereignis, während dem sich die guten von den schlechten Geschäftsmodellen trennen, bei dem sich zeige, ob man vor der Krise schon seine Hausarbeiten gemacht hat, erklärte Dr. Christoph G. Reuter den Besuchern des dritten Neuss Düsseldorfer Hafentags. Der Projektleiter Restrukturierung NRW der ThyssenKrupp Stahl Service Center GmbH berichtete, dass das Unternehmen schon 2006 begonnen habe, im Rahmen der Strategie „Change before you have to" Veränderungen zu planen. „So können wir bei ThyssenKrupp Stahl Service Center nicht unterscheiden, was waren Maßnahmen, mit denen wir auf die Krise reagiert haben und was waren die Maßnahmen, die wir im Rahmen unserer Strategie geplant haben."

Das neu errichtete Stahl Service Center in Krefeld.

Stahlerzeugung sei heute ein globales Geschäft, das einigen Verschiebungen unterworfen sei. So habe sich China vom Importeur zum Exporteur gewandelt. Die Stahlherstellung finde zudem nicht an den Orten statt, wo die Rohstoffe auch gefördert werden: Signifikante Warenströme von Brasilien und Australien seien die Folge.

Zudem stünden beim Eisenerz einer Vielzahl von Stahlproduzenten drei große Förderer gegenüber, die Dreiviertel des Markts aufteilen und einen erheblichen Teil des Werts aus der Wertschöpfungskette abschöpfen. Das trage in nicht unerheblichem Maße zu der Volatilität des Markts bei. Die Folge seien zum einen Konzentrationen gewesen. Zum anderen habe sich ThyssenKrupp die Transportkette angesehen: Derzeit würden zwei Tonnen Erz aus Brasilien nach Duisburg geschifft, um dort eine Tonne Stahl herzustellen. Die Alternative sei, den Stahl in Brasilien herzustellen und dann Brammen zur Weiterverarbeitung nach Duisburg zu transportieren. „Deshalb haben wir vor der Krise schon gesagt, dass wir als neue Vorwärtsstrategie die Rohstahlerzeugung in Brasilien aufbauen, wo die Rohstoffe sind. Die Hälfte der Produktion geht nach Duisburg, die andere Hälfte zu einem neuen Werk in die USA, um dort die Automobilindustrie zu versorgen. Ich denke, dass wir pünktlich zum Ende der Krise jetzt richtig mit der neuen Strategie an den Markt kommen", so Reuter.

Eine Strategie, die eine große Herausforderung sei: Bislang fokussierte sich ThyssenKrupp auf eine Region, nun werde man ein internationaler Konzern mit der Herausforderung einer Global Supply Chain, der man sich auch mit Hafen- und Seeschiffskonzepten stelle. Neben dem Neu- und Ausbau von Hafenanlagen gehöre dazu auch ein IT-Konzept. So erfolge der Umschlag der Stahlcoils nicht mehr klassisch mit Ketten sondern per Magnettechnik.

Von dem großen Gewinn, Gutes zu stiften

Manfred Wierichs übergab seine Firmengruppe an eine Stiftung – Absicherung der Mitarbeiter gewährleistet

Die selbst gegründete und über Jahrzehnte aufgebaute Firmengruppe zu 90 Prozent in eine gemeinnützige Stiftung geben. Diesen ungewöhnlichen Schritt ging ab 2003 Manfred Wierichs. Der gebürtige Neusser gab seine CC Unternehmensgruppe in Krefeld mitsamt der 16 Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften ab und gründete eine nach ihm benannte Stiftung. Deren Zweck: gemeinnützige und soziale Projekte sowie Engagement im Umweltschutzbereich unterstützen. Ein in Deutschland seltener Schritt.

Manfred Wierichs bei der Arbeit.

Bewährte Tradition

Wer Geltungsdrang oder Eitelkeit hinter dem Schritt vermutet, wird bei einem Besuch im Krefelder Hafen, wo die Unternehmensgruppefirmiert, Besseren belehrt: „Stiftungen gibt es seit ein paar Hundert Jahren", sieht sich Wierichs in einer guten Tradition.

Vor allem das aufstrebende Bürgertum sammelte Geld, dessen Zinsen dann für einen „guten Zweck" verwendet wurde. Sei es für die soziale Absicherung bedürftiger Menschen, den Aufbau eines Museums oder die Gründung eines Zoos. Wierichs fällte seinen Entschluss Ende der 90er Jahre. Er hatte finanziell erreicht, was er wollte. „Das war der Moment, wo ich mehr und mehr an meine Umgebung gedacht habe, dass die Arbeitsplätze erhalten bleiben, und an das Wohl der Menschen, die hier gearbeitet haben und noch arbeiten."

Völlig klar war für den Unternehmer aus Leidenschaft, dass ein Verkauf des Unternehmens und das anschließende Verprassen des Gewinns unter gar keinen Umständen in Frage kämen. Und er erklärt: „Ich wurde mir klar darüber, dass ich die Unternehmungen erhalten will, die Arbeitsplätze für die Zukunft sichern und gleichzeitig sicherstellen, dass das Geld dem zu Gute kommt, was man als einen guten Zweck bezeichnet."

Teilen als Bereicherung

Und er fährt nachdenklich fort: „Vielleicht ist das eine Grundeinstellung. Wenn man im Leben erfahren hat, dass Teilen eine Bereicherung ist. Und vielleicht muss man ein gewisses Alter – und ich bin jetzt 70 – und eine gewisse Zufriedenheit erreicht haben. Man hat eine bestimmte innere Einstellung, ich bin mit dem Erreichten zufrieden. Und es funktioniert", fügt der Neusser mit einem Lächeln an.

Die Firmen aus der CC Unternehmensgruppe müssen dabei weiterhin ihre Steuern abführen und nur die Ausschüttung nach bezahlten Abgaben an gemeinnützige Zwecken bleiben steuerfrei, wie Wierichs erklärt. Darüber wachen der Staat und das Finanzamt. Und auch der verantwortliche Stiftungsvorstand hat diese strengen Regelungen stets genau im Blick.

Und es ist ein Entschluss, der für die Ewigkeit ist: Einmal aufgestellt, wird die Stiftung – globale Wirtschaftskatastrophen oder das Zusammenbrechen der Weltwirtschaftssysteme einmal ausgenommen – Jahr für Jahr weiter ihren guten Zweck erfüllen.

Es bedeutet aber auch: Einmal unterschrieben, hat Wierichs keine Möglichkeit mehr auf das Vermögen. Als Stifter behält er es sich allerdings vor, hin und wieder Vorschläge für eine mögliche Verwendung der Gelder zu unterbreiten. So hält er einen Umweltschutzpreis für sinnvoll – und bei der Unternehmensgruppe auch für naheliegend.

Zukunft gesichert

Für Dieter Kersting, einen der Geschäftsführer der CC Unternehmensgruppe, stellt das Modell ein gelungenes Beispiel für eine mögliche Unternehmensfortführung im Mittelstand dar: „Den Erben wird eine Last von den Schultern genommen. Sie sind in einer zweiten Familienstiftung mit bedacht – allerdings nur für den Bedarfsfall."

Zumal die Unternehmensgewinne zunächst verwendet werden, um die Geschäfte zu sichern und auszubauen. Erst anschließend – die Beträge, die früher an die Gesellschafter ausgeschüttet wurden – wird an die Stiftung überwiesen. Die dann in aller Stille Gutes tut.

Bild: Ralf Andrae

Ein neues digitales Hafenhandbuch

Egal, ob Nordsee oder Ostsee: Mit dem Boot ist es ein echtes Vergnügen, die deutschen Küsten zu erkunden. Doch wo soll am Abend der Anker geworfen werden? Die iPhone-App MarinaGuide kennt 200 deutsche Häfen und zeigt die Gastliegeplätze in der direkten Umgebung an. Dabei präsentiert die App Fotos vom Hafen und stellt auf Knopfdruck die direkte Verbindung zum Hafenbetreiber her.

Das Programm versteht sich als digitales Hafenhandbuch, das zurzeit Informationen zur Verfügung stellt. Es listet nach dem Aufruf der Suchfunktion „Hafen in der Nähe" stets die Häfen auf, die am nächsten gelegen sind, und bietet passend zu ihnen eine ausführliche Beschreibung, eine Kartenübersicht und ein Foto aus der Vogelperspektive an. MarinaGuide 1.0 (29,2 MB) liegt ab sofort im iTunes AppStore vor. Die App kostet 14,99 Euro und steht in deutscher Sprache in der Rubrik „Navigation" bereit.

Impressum

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

Redaktion und Verlag: *Schrift-Steller, A. Fröning u. S. Ondrazek GbR* ■ *Antoniusstraße 18* ■ *45 470 Mülheim a. d. Ruhr* ■ *info@schrift-steller.de* Chefredakteur: *Andreas Fröning* ■ *Telefon: (01 51) 52 56 56 34* ■ *andreas@schrift-steller.de* Art Direction und Produktion: *Sascha Ondrazek* **Foto:** *Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)*

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

Köln feiert

Die Hafenbahn im Hamburger Hafen erreicht bereits wieder das Niveau des Rekordjahrs 2008. „Wir haben sogar im Krisenjahr 2009 unseren Anteil am Transportvolumen innerhalb des Hamburger Hafens, aber auch im Vergleich zu den anderen Häfen der Nordrange verbessert", betont Jens Meier, Geschäftsführer der Hamburg Port Authority (HPA). Die Hafenbahn habe sich auch in der Krise als stabiler Umschlagsfaktor im Hamburger Hafen bewährt.

Umzug

Die Zentrale der Bahn-Gütertochter Schenker wird in ein bis zwei Jahren nach Frankfurt und nicht, wie teilweise vermutet, in den Duisburger Hafen ziehen. Das teilte das Unternehmen mit. Im Zuge dessen sollen auch die teilweise noch verstreuten Geschäftszweige stärker gebündelt werden.

Gefährlich

Die Polizei warnt aus aktuellem Anlass vor den Gefahren, die an Gewässern von vorbeifahrenden Schiffen ausgehen: In Krefeld Uerdingen wurden zwei junge Männer, die nur hüfttief im Rhein standen, von dem Sog eines Frachters erfasst und in den Fluss gezogen, wo sie vermutlich ertranken. In Süddeutschland überraschte die Welle eines anderen Schiffes auf dem Rhein bei Karlsruhe einen Angler und zog ihn ins Wasser. Der Mann konnte sich retten, seine 3000 Euro teure Ausrüstung ist weg. Ein Spaziergänger wurde ebenfalls erfasst und musste sich an einem Schild festhalten, um nicht in den Fluss gezogen zu werden.

Den Hafen in die Tasche stecken

Hamburg stellt nicht nur Hafenplan online – auch mit mobilen Geräten abrufbar

Der Hamburger Hafen informiert umfassend über alle Aktivitäten - auch im Internet.

Pünktlich zu den Hamburg Cruise Days erweiterte Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) den Hafenplan im Internet auf www.hafen-hamburg.de/hafenplan um neue Funktionen und Informationen. Im Online-Hafenplan können Internetbesucher nun auch per Smartphone sehen, wo sich ihre Traumschiffe im Hafen befinden. Drei neue Funktionen warten auf die Besucher der Homepage: Points of Interest, Schiffe in verbesserter Darstellung und Terminals. Mit der neuen Funktion Points of Interest bietet die Marketingorganisation des Hamburger Hafens Besuchern der Homepage nun auch Informationen rund um hafennahe touristische Themen. Die Points of Interest umfassen zahlreiche Attraktionen und Sehenswürdigkeiten. Untergliedert in die Bereiche Hafenrundfahrten, Rundgänge und Busrundfahrten sowie Veranstaltungen, Museen, Sehenswürdigkeiten, Aussichtspunkte, Unterhaltung, Gastronomie und Parkmöglichkeiten finden Interessierte schnell das für sie passende Angebot im Hafen. Die Kurzbeschreibung der Points of Interest informiert schnell über Wissenswertes. Schiffe zeigt der neue Hafenplan an ihrem aktuellen Liegeplatz an. Neben der Lage der Schiffe im Hafen sind weitere Informationen und Bilder verfügbar. Die Schiffsdatenbank von HHM verfügt derzeit über mehr als 3000 professionell erstellte Schiffsbilder. Die Darstellung der Terminals unterscheidet die Kategorien Sauggut, Stückgut, Flüssigladung, Greifergut, konventionelles Stückgut sowie Passagierterminals. Mit einem Klick finden sich hier nützliche Daten und Fakten. Der neue Hafenplan ist ab sofort über die Homepage von HHM abrufbar.

Die Entwicklung intensiv begleiten

Oberbürgermeister Gregor Kathstede besucht als Aufsichtsratsvorsitzender den Hafen

Am 8. Juli wurde Oberbürgermeister Gregor Kathstede vom Aufsichtsrat der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG zum neuen Vorsitzenden gewählt. Schon wenige Tage später nutzte er die Gelegenheit zum Gespräch mit Geschäftsführung und Abteilungsleitern, um sich über die aktuelle Entwicklung im Rheinhafen und Planungen vor Ort zu informieren. „Der Hafen Krefeld nimmt in seiner neuen Gesellschaftsform eine sehr gute Entwicklung. Wir werden alle Anstrengungen unternehmen, um diesen Weg erfolgreich weiter fortzusetzen. Ich freue mich darauf, als Aufsichtsratsvorsitzender noch intensiver hieran mitwirken zu können", betont Kathstede.

Der Oberbürgermeister oder ein von ihm beauftragter Vertreter der Stadtverwaltung ist geborenes Mitglied des Aufsichtsrats. Bisher übernahm diese Aufgabe Manfred Abrahams, der schon das Verfahren zur strategischen Partnerschaft begleitete und der seit 2008 Vorsitzender des Gremiums war. Dessen Wechsel nach Düsseldorf erforderte eine Nachbesetzung und die Neuwahl des Vorsitzenden.

Der neue Aufsichtsratsvorsitzende mit den Geschäftsführern.

„Der Rheinhafen ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Stadt. Besser als mit der Übernahme des Aufsichtsratsvorsitzes durch den Oberbürgermeister kann man das nicht dokumentieren", freut sich Geschäftsführer Rainer Schäfer auf die Zusammenarbeit mit dem Rathaus in den nächsten Jahren.

Bei der anschließenden Rundfahrt durch das Hafengebiet konnte sich der Oberbürgermeister einen eigenen Eindruck von der rasanten Entwicklung des Rheinhafens verschaffen. Das Containerterminal kannte er bereits von der Eröffnung 2009. Hafenkopf, ThyssenKrupp und das Wendebecken bildeten weitere Stationen der Rundfahrt, bei der auch das Thema Luftreinhalteplan auf der Agenda stand. Hier konnten ihm die Geschäftsführer Maßnahmen der Hafenanlieger zur Staubreduzierung praktisch vorstellen.