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

Ulrich Gross hat als Hanseat das Rheinland erst schätzen dann lieben gelernt Seite 3

Ticker: Funky Beach erfolgreich +++ Sehenswerte Fotokunst +++ Logistische Erfolgsgeschichte +++ Schulschiff „Rhein" +++ Das drittgrößte Binnengewässer Europas +++ Sichere Transporte auf dem Rhein +++ Kreuzfahrthafen Düsseldorf +++

Sonne im Herzen und auf dem Dach

Grünwerke errichten Photovoltaik-Anlage im Hafen - „ein wichtiger erster Schritt"

Die Grünwerke GmbH, die Ende Mai gegründete Tochtergesellschaft der Stadtwerke Düsseldorf für regenerative Energien, legen eine beachtliche Bilanz für die ersten 100 Tage vor: Bereits drei große Photovoltaik (PV)-Anlagen wurden installiert. Eine befindet sich auf dem Dach des Unternehmens „ABC-Logistik" mitten im Düsseldorfer Hafen.

„Wir haben angekündigt, mit unserer Tochtergesellschaft in den kommenden zehn Jahren einen dreistelligen Millionenbetrag in erneuerbare Energien zu investieren – die neuen Photovoltaikanlagen mit einem Gesamtinvest von rund 1 Million Euro sind ein wichtiger Schritt auf diesem Weg", kommentiert Rainer Pennekamp, Vorstandsmitglied der Stadtwerke Düsseldorf, das Engagement im Bereich Photovoltaik.

„Wir haben drei Anlagen in Betrieb genommen, die mit einer Gesamtleistung von 385 Kilowatt genügend Strom erzeugen, um den Jahresstrombedarf von rund 110 Vier-Personen-Haushalten zu decken. Besonders erfreulich hierbei: Gleichzeitig werden, bezogen auf den deutschen Strommix, rund 195 Tonnen Kohlendioxid vermieden", so Pennekamp weiter. Die beiden anderen Anlagen befinden sich auf Dächern des Tennisclubs Rot-Weiß in Düsseldorf-Mörsenbroich und des Betriebshofs der Stadtwerke Düsseldorf. Dazu Pennekamp: „Wir freuen uns über die ‚Vielfalt' auf dem PV-Markt: Ganz unterschiedliche Unternehmen und Vereine zeigen Interesse an regenerativer Energie und besonders an Photovoltaik. In Kürze werden wir ein weiteres Projekt vorstellen können."

Die Grünwerke, die „grüne" Tochter der Stadtwerke Düsseldorf, stehen für das Engagement des Unternehmens im Bereich erneuerbarer Energien.

Weiter auf Seite 11

Hafen-Treffen

Zu ihrer jährlichen Mitgliederversammlung trifft sich der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) am Donnerstag, 30. September, in Berlin. Der öffentliche Teil des Treffens steht unter dem Motto „Politische Konzepte versus Unternehmensstrategien – Aktionsplan und Hafenkonzept in der Diskussion" und beginnt um 15 Uhr. Unter anderem referiert der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann über den „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – politische Ableitungen für das System Wasserstraße".

Schützen begeisterten die Neusser

Verdientes Glück mit dem Wetter hatten die Neusser Schützen, als sie wieder traditionell am letzten Wochenende im August durch die Straßen der Stadt zogen. Und wieder jubelten ihnen tausende Besucher von nah und fern auf ihrem langen Weg zu.

Fakten

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) hat wieder die wichtigsten statistischen Zahlen des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt in seinem Faltblatt „Daten und Fakten 2009/2010" veröffentlicht (www.binnenschiff.de, Rubrik „Presse").

Ausbau

Foto: Hafen Hamburg/Hettchen

Der Güterverkehr auf deutschen und europäischen Verkehrsachsen wird in den kommenden Jahren weiter wachsen und erfordert den Ausbau vorhandener Strecken sowie den Neubau von Verbindungen, so das Ergebnis einer Konferenz der Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM). Mehr als 180 Teilnehmer aus Industrie, Handel, Verkehrswirtschaft, Institutionen und Verbänden diskutierten über das Thema.

Zweimonatlich

Ab dieser Ausgabe erscheint die Hafen-Zeitung zukünftig alle zwei Monate. Die nächste Ausgabe erhalten Sie deshalb nicht im Oktober sondern erst wieder im November.

Das tägliche Leben

Die Häfen sind Teil des täglichen Lebens. Das beginnt morgens mit der Tageszeitung die auf Papier gedruckt wird, das über den Hafen angeliefert wird und mit Müsli, dessen Haferflocken im Hafen hergestellt wurden.
Das setzt sich fort mit dem Einkauf von frischen tropischen Früchten (ebenfalls aus dem Hafen) und der täglichen Arbeit, deren Produkte oft genug ebenfalls über unsere Kais laufen. Hafen ist beinahe immer und überall - auch wenn es nicht immer zu bemerken ist und nicht immer den Stellenwert besitzt, den wir unserer Meinung nach verdienen. Auch wir und die Mitarbeiter der Hafenfirmen sind Teil des täglichen Lebens. Denn jeder von ihnen lebt in seiner Stadt. Und beteiligt sich in vielfältiger Form am öffentlichen Leben. Als Individuum in Vereinen, der Politik oder ehrenamtlich in karitativen Vereinigungen. Es ist ein gegenseitiges Geben und Nehmen.
Aber auch als Hafen beteiligen wir uns, indem wir bestimmte Events und Initiativen unterstützen. Nicht wahllos und mit der Gießkanne, sondern wohl dosiert und überlegt. Denn wir möchten mit diesem Sponsoring etwas zurück geben. Denn erst diese Umgebung ermöglicht uns unseren Erfolg. Was wären wir ohne unsere Mitarbeiter, Nachbarn und Kunden.
Zusätzlich erwirtschaften wir Gewinn für die Eigentümer: Und genauso gerne und selbstverständlich überweisen wir auch jedes Jahr den jeweiligen Anteil an unserem Gewinn an unsere Mütter. ULRICH GROSS

Erfahrung teilen

Es gibt kaum einen Ort wo man die Tier- und Pflanzenwelt so einmalig erleben kann wie am frühen Morgen im Hafen. Wenn etwa ein kalter Spätsommersonnenaufgang das Wasser mit einem leichten Nebelhauch bedeckt. Oder wenn abends der endende Tag die Region in ein unvergleichliches blaues Licht taucht. Daneben ist es der Artenreichtum und die Sauberkeit, die unsere Becken bei Anglern so beliebt machen. Die Ursprünglichkeit und Romantik, die dann gerade von unseren Hafenbecken ausgeht steht nur im scheinbaren Widerspruch zu wieder steigenden Umschlagszahlen sowie der enormen Produktivität und Leistungskraft und Kreativität, die in dem Hafen stecken - und mit denen wir uns auch hinter keinem anderen Gewerbe- und Industriegebiet verstecken müssen.
Es gibt eben eine Zeit zum Arbeiten, wenn diese schnell und effizient erledigt ist, kehrt aber auch wieder eine scheinbare Ruhe ein. In der sich Tier- und Pflanzenarten wie kaum sonst wo in der direkten Nachbarschaft zum Menschen (und in Neuss auch in direkter Nachbarschaft zur City) sehr wohl fühlen.
Man muss eben unterscheiden: Wir sind kein Naturschutzgebiet. Aber wir und die zahlreichen anderen Firmen im Hafen wissen sehr wohl um die Wichtigkeit und die vielfältigen Aspekte umweltverträglichen und nachhaltigen Handelns.
Und dass Erfolg mehr ist als gute Zahlen. RAINER SCHÄFER

Seehäfen im Aufschwung

Positive Signale beim 20. Niedersächsischen Hafentag

Foto: Cuxport

An der Küste zeigen die Zeichen nach einem schweren Jahr wieder nach oben.

Knapp 500 Gäste zählte die Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen zum 20. Niedersächsischen Hafentag in Emden. In seiner Festrede setzte Niedersachsens Wirtschaftsminister Jörg Bode starke Akzente auf den Ausbau der Häfen als Grundlage von Wachstum und Beschäftigung. Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der veranstaltenden Seaports of Niedersachsen GmbH, eröffnete den Hafentag. Er betonte, dass die Betriebe in fast allen niedersächsischen Seehafenstandorten nach dem schwierigen Jahr 2009 im laufenden Jahr 2010 die Umschlagsergebnisse wieder deutlich verbessert hätten.
Beispielhaft nannte Bullwinkel dabei den Automobil-, den Forstprodukten- sowie den Windenergieumschlag. Letzterer spielt in den Häfen eine immer größere Rolle. „Die Umschlagbetriebe in den niedersächsischen Seehäfen sind die Logistikspezialisten für die On- und Offshore-Windenergieindustrie".
Erfreuliche Zahlen konnte Bullwinkel hinsichtlich der Investitionen in die Suprastruktur der niedersächsischen Seehäfen vermelden: Für die Jahre 2009, 2010 und 2011 werden die Logistik- und Betreibergesellschaften insgesamt über 382 Millionen Euro für Umschlagsequipment und Lagereinrichtungen aufwenden.
Niedersachsens Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Jörg Bode, sprach sich klar dafür aus, die Wirtschaft in Niedersachsen mit gezielten Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur sowie die Hinterlandanbindungen zu unterstützen.. Darüber hinaus will er die Internationalität der mittelständischen Unternehmen stärken.

Stadtwerke suchen wieder Nachwuchs

Die Stadtwerke Düsseldorf bieten auch im kommenden Jahr wieder jungen Menschen einen interessanten Ausbildungsplatz an. Vom Hauptschulabschluss bis zum Abitur - im technischen wie im kaufmännischen Bereich können Schulabgänger im September 2011 eine Ausbildung bei den Stadtwerken beginnen. Neu für diesen Ausbildungsjahrgang ist, dass Bewerbungen nur noch online entgegen genommen werden.
Alle erforderlichen Voraussetzungen sind aufzurufen unter http://www.swd-ag.de/unternehmen/karriere/index.php. Die Bewerbung muss bis zum 31. Oktober 2010 vorliegen.
Ausgebildet werden Anlagenmechaniker, Hauptschule Typ A, Elektroniker/-innen für Betriebstechnik, Fachoberschulreife, Fachangestellte für Bäderbetriebe, Hauptschule Typ A, Industriekaufleute, Fachoberschulreife, Mechatroniker/-innen, Fachoberschulreife.
Auf der interaktiven Web-Site www.grosses-leisten.de können sich Interessierte umfangreich über das Ausbildungsangebot der Stadtwerke Düsseldorf informieren.

Für ihr Schützenfest reisen die Neusser aus der ganzen Welt an, um den Aktiven zu bejubeln oder sich erneut in den Marsch einzureihen. Zugereiste sieht man dagegen eher selten im Zug. Eine dieser Ausnahmen ist Ulrich Gross.

Vom Schützen-Bazillus befallen

Schon das zweite Mal marschierte in diesem Jahr Ulrich Gross durch die Straßen der Stadt. „Das erste Mal ist Probemarschieren, beim zweiten Mal ist man aufgenommen", erklärt der Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen mit sichtlichem Stolz. Er ist jetzt ein Brasselsäck bei den Hubertusschützen.

Dem Nichtneusser sei an dieser Stelle erklärt, dass es sich um eine besondere Ehre handelt, in einen Zug aufgenommen zu werden. Dafür können sich Interessenten nicht einfach melden und einen Antrag unterschreiben. Noch dazu, dass Gross gar nicht aus Neuss stammt, noch nicht einmal aus der Umgebung. Gross ist gebürtiger Hamburger - und immer noch wohnhafter, wie er betont. Nicht dass die Neusser ausländerfeindlich sind, aber bei einem „Fischkopf" ist natürlich Vorsicht geboten. Genauso wie man den kühlen Hanseaten eher eine gewisse Zurückhaltung nachsagt.

Zehntausende Neusser und ihre Gäste jubelten auch dieses Jahr wieder den Schützen zu.

Impulsive Zusage

„Ich hatte die Brasselsäck über die Jahre bei der Verleihung des Ordens „Alabonnör" kennen gelernt und dabei festgestellt, wie locker, weltoffen und kameradschaftlich-freundschaftlich das Verhältnis in diesem Zug ist", berichtet Gross. Der Rest ergab sich dann für rheinische Verhältnisse erstaunlich schnell: Hans Mietzen und Leo Sztabelski überredeten ihn doch einmal als Zugereister probeweise das Leben in einem Zug zu erfahren. „Ich glaube nach dem fünften oder achten Bier habe ich dann leichtfertigerweise gesagt, ich nehme am Schützenumzug mit teil."

So richtig überzeugt waren die Schützenbrüder nicht - wie Gross schmunzelnd berichtet. „Bis zum Umzug 2009 haben alle geglaubt, ich kneife noch. Denn ein Fischkopf läuft doch nicht mit grüner Uniform und Holzgewehr durch die Straßen. Aber wenn ein Hanseat mal ja gesagt hat, dann steht er das auch unter großen Problemen zuhause durch. Denn meine Familie hat mich, als sie das hörte, fast zur Entmündigung eingereicht." Er verschweigt dabei, dass auch er in den Tagen vor seinem ersten Umzug hin und wieder einen leicht angespannten Eindruck hinterließ, schließlich ging es um DAS Schützenfest.

Doch schon vom ersten Moment an wichen alle Zweifel und Sorgen. „Ich war positiv beeindruckt, dass dieser Zug sich quasi vollautomatisch durch die Oberleutnante selbst aufstellt. Und dass alle an dem positiven Gelingen so interessiert sind, dass sich diese riesige Masse von über 6700 Leuten ohne größere Organisation und voller Enthusiasmus quasi selbst organisiert" erinnert er sich.

Und fährt fort: „Und dann ist es faszinierend an dieser Menge an Publikum vorbei marschieren zu dürfen." Nicht nur für einen Novizen ein unglaubliches Gefühl, zumal sich die Besucher aus Neuss, der Umgebung und teilweise der weiten Welt schon Stunden vorher mit Bollerwagen, Klappstühlen und Bierfässern positionieren, um als Zuschauer teil zu nehmen. „Die tolle Stimmung ist dann schon sehr beeindruckend. Und wenn man dann noch das Glück hat, dass einige Neusser Rösken jemanden dadurch positiv motivieren, dass sie ihn mit Blumen und Küsschen bedenken, dann ist das quasi der Nachbrenner."

Sozial engagiert

Es ist übrigens nicht die einzige soziale Aktivität des Geschäftsführers. So gehört er zu den Gründungsmitgliedern des „Verein für eine bessere Zukunft", der Geld für Kinder in Kolumbien sammelt. „Wenn man heute in einer Gesellschaft wie der unseren lebt, kann man nicht nur nehmen, man muss auch geben", lautet die feste Überzeugung von Gross. Für ihn gehört auch dazu, dass sich die Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH) in der Region engagieren und unterstützenswerte Projekte sponsern. Um etwas den Menschen zurück zu geben, den Unternehmenserfolg zu teilen und anderen Perspektiven zu eröffnen. Deshalb fördern und unterstützen die NDH im Rahmen der Möglichkeiten auch die Hochschule Neuss.

Die zwei Gesichter des Ulrich Gross - immer mit einem Lächeln.

Den Rheinländer hat der Hanseat sehr positiv kennen gelernt. Er sei, so das Lob des Nordlichtes, offen, kommunikativ, am Anfang ein wenig oberflächlich, aber herzlich. „Und wenn man ihn kennen lernt, weiß man ihn zu schätzen", erzählt Gross mit einem Grinsen und dann lerne man auch, wann welche Aussagen verlässlich seien.

Offen für Andere

Zumal es ihm nicht schwer gefallen sei, Kontakte zu knüpfen. Ganz im Gegenteil: „Du setzt dich in eine Gastwirtschaft oder stehst an einer Trinkhalle und hast sofort Kontakte." Wer nicht schüchtern ist, sei sofort im Gespräch mit dem Rheinländer, der allem Andersartigen offen entgegen trete. Und wie Gross gelernt hat: „Der Rheinländer ist eh eine bunte Mischung, die in den Jahrhunderten gewachsen ist. Wenn man bedenkt, wie viele Nationalitäten hier verschmolzen sind, dann ist der Rheinländer ein offener, integrativer Menschenschlag und das macht das Einleben unheimlich einfach."

Ob der Hanseat tatsächlich so unterkühlt und distanziert sei wie der Ruf, der ihm voraus eilt, mag Gross nicht beantworten. „Das muss der Rheinländer, im Kontakt mit dem so genannten Fischkopf, selbst herausfinden." Und schon ist da wieder das verschmitzte Lächeln auf seinen Lippen.

Er zumindest hat, in der Summe, den Wechsel nach Neuss nie bereut. „Ich fühle mich unheimlich wohl und wurde mit offenen Armen empfangen, akzeptiert, integriert und als Bestandteil der „Hansestadt" Neuss aufgenommen.

Neusser Eventhalle lädt zur Weihnachtsfeier

Besonderes Angebot als Dank - Funky Beach hat sich gleich im ersten Sommer einen Platz in den Herzen erobert

Der Sommer hat sich noch nicht endgültig verabschiedet, da klingeln in der Eventhalle Neuss schon die ersten Weihnachtsglöckchen: Der Stab um Tanja Simone ist derzeit schon voll in den Vorbereitungen für die ersten Weihnachtsfeiern. „Nachdem im vergangenen Jahr aufgrund der wirtschaftlichen Situation so manche Feier abgesagt werden musste, scheinen sich viele Firmen darauf zu besinnen, dass aufgeschoben nicht aufgehoben ist", berichtet sie von ersten Anfragen und sogar Buchungen. „Ich habe teilweise den Eindruck, dass sich einige Unternehmen auch mit einer schönen Feier für den außergewöhnlichen Einsatz während der letzten Monate bei ihren Mitarbeitern bedanken möchten", berichtet sie.

Der Funky Beach vor der Eventhalle Neuss war ein großer Erfolg - den die Macher auf jeden Fall 2011 wiederholen wollen.

Konzepte aus einer Hand

Dabei steht die Mannschaft der Eventhalle nach dem Motto „Moderne Location, moderne Konzepte - Alles aus einer Hand" gerne auch bereit, individuelle Ideen zu realisieren oder selbst außergewöhnliche Konzepte zu entwickeln.

„Als Dankeschön an alle, die uns bei den besonderen Herausforderungen in diesem Jahr unterstützt und mitgewirkt haben, nämlich unseren Kunden , haben wir aber auch etwas ganz Besonderes vorbereitet", berichtet die erfahrene Eventmanagerin: „Für jedes Budget das passende Catering. Verbringen Sie die schönste Zeit des Jahres mit Ihren Kollegen, Freunden, Geschäftspartnern oder Kunden in der Eventhalle Neuss. Und das „All Inclusive Flat-Paket" können wir bereits ab 85,00 Euro pro Person realisieren, wenn mindestens 100 Gäste zusammen kommen", freut sie sich.

In Kooperation mit ihrem Cateringpartner Marcel S. Strohmeyer aus Neuss hat sie dazu auserwählte Buffets vom Feinsten zusammengestellt. In der einmaligen Atmosphäre der Eventhalle Neuss, die im weihnachtlichen Lichterglanz erstrahlt, soll dann die Veranstaltung zu einem einzigartigen Erlebnis werden.

Festlicher Glanz

„Informationen gibt es unter www.eventportal-neuss.de oder kontaktieren Sie uns direkt. Per E-Mail info@eventportal-neuss.de, Telefon (02131) 4064880 oder mobil: 0177-7550956.

Ein Erfolg war auf jeden Fall der in diesem Jahr erstmals geöffnete „Funky Beach". „Das Angebot ist sehr gut angekommen, auch wenn der August mehr als bescheiden war", freut sich die Initiatorin. „Natürlich hätte es immer besser laufen können", meint sie mit einem Lächeln. „Aber das Angebot hat sich etabliert hat. Die Nachfrage ist definitiv vorhanden – und auch die Firmen waren sehr aufgeschlossen, etliche haben den Beach für Barbecue Partys und andere Veranstaltungen gebucht", erzählt sie. Auch über die zahlreichen Besucher im Tagesgeschäft, die sich oftmals sehr spontan zu einem Besuch entschlossen haben, kann sie sich freuen. Die Resonanz sei hervorragend gewesen, viele Gäste wären sehr erfreut gewesen, dass es endlich eine schöne Location in einer angenehmen Größe in der direkten Umgebung der Neusser Innenstadt gebe.

Foto: Zoo Krefeld

Der Krefelder Zoo ist immer einen Besuch wert - am 2. Oktober sollten sich aber vor allem große und kleine Forscher auf machen.

Zoo Krefeld lädt Forscher ein

Ein buntes Programm wartet beim Forscher- Und Artenschutztag im Zoo Krefeld am Samstag, 2. Oktober. Von A wie Artenschutz über B wie Bodenuntersuchungen bis Z wie Zoll ist für kleine und große Forscher was dabei.

Etwa die Nabu-Ausstellung „Willkommen Wolf" in der Zooscheune: Hier können die Besucher Wölfen zumindest auf dem Foto begegnen. Vorträge des Wolfsexperten Markus Bathen, Nabu, gewähren Einblicke in das Leben der Wölfe.

Aus der Vielfalt von über 50 Apfelsorten können sich die Besucher ihren Favoriten aussuchen und gleichzeitig das Ökosystem „Streuobstwiese" kennen lernen.

Kleine und große Forscher können sich an den zahlreichen Infoständen selber als Forscher betätigen oder Wissenswertes von den anwesenden Experten erfahren.

Tolle Preise gibt es bei der Verlosung zum „Forscher des Tages" zu gewinnen. Und selbstverständlich gibt es von 11 bis 17 Uhr wieder eine tolle Bastel-Aktion für Kinder und ein Gewinnspiel mit interessanten Preisen.

Die Faszination des Materials

Die Fotografin Susanne Dobler macht Aluminium zum Thema eines Fotokunstprojektes

Kaum ein Werkstoff hat die moderne Welt über so lange Zeit geprägt, wie das Aluminium. Ob Airbus, Bügeleisen oder Kaffeemaschine, Alufolie, Tetrapack, Getränkedosen oder Konserven, Automobil- oder Elektroindustrie. Luftfahrt – Aluminium ist aus unserem täglichen Alltag nicht mehr weg zu denken. Tagtäglich begleitet uns dieses Material in den unterschiedlichsten Formen. Es verfügt über die besondere Eigenschaft extrem formbar zu sein - flexibel und dennoch so edel und standhaft.

„Ich beschäftige mich schon lange nicht nur als Industriefotografin mit Aluminium", erzählt die Neusserin Susanne Dobler. Das künstlerische Ergebnis können Interessenten ab dem 29. Oktober im swissotel Düsseldorf/Neuss bewundern. Die Besucher der „Aluminium 2010"-Messe in Essen vom 14. - 16. September, die zuvor bereits einen Ausschnitt der Werke sehen durften, waren auf jeden Fall begeistert.

Bild: Susanne Dobler

Eine lange Verbundenheit

Susanne Dobler ist quasi mit Aluminium aufgewachsen, wie sie berichtet. „Aluminium war sozusagen ein Teil unserer Familie. Mein Vater ist wegen der Arbeit bei VAW (heute Hydro) von Bayern nach Neuss immigriert, mein Bruder ist dort heute noch tätig. Mein Vater hat uns Kinder immer extra auf alle Produkte hingewiesen, die aus oder mit Aluminium hergestellt wurden. Durch diese Verbindung zum Aluminium habe ich die verschiedenen Anwendungsmöglichkeiten und das stetige Vordringen dieses Metalls in unser alltägliches Leben immer sehr bewusst verfolgt und wahrgenommen. Natürlich fahre ich einen kleinen Audi A2 – aus Aluminium."

Besonders fasziniert sie, wie das Metall auch heute noch eine wichtige Rolle spielt, die jedoch den meisten Menschen gar nicht bewusst sei. Sei es nun als lebensrettende Folie im Verbandskasten, als Bestandteil von Automobilen oder als ebenso leistungsstarker wie leichter Baustoff für die Flugzeugindustrie. „Aluminium war immer ein Teil von meinem Leben und ist auch täglicher Bestandteil des Lebens von jedem von uns."

Durch meinen Beruf und meine Arbeit als Industriefotografin entdeckte sie diesen Werkstoff für sich immer wieder neu. „Ich finde es faszinierend die Farben, Formen und Strukturen des Aluminiums zu beobachten und zu entdecken. Dabei bietet Aluminium sowohl aufgrund der vielfältigen Daseinsformen (vom Barren über den Coil, Platten, Getränkedosen, Alufolie) als auch aufgrund der typischen Lichtreflexionen eine unglaubliche Vielfalt an Entdeckenswertem, was wir im Alltag allzu häufig übersehen."

Faszinierendes Farbspiel

Zur Umsetzung ihres Projektes hat sie dabei mehrere Aluminiumhersteller kontaktiert. Die Angesprochenen zeigten sich für die durchaus ungewöhnlichen Ideen der Fotografin sehr aufgeschlossen und ließen sie beinahe rückhaltlos gewähren. Auch für die Fotografin eine aufregende Arbeit: „Ich konnte die verschiedenen Materialformen, vom festen Aluminium, über verschiedene Coils und Barren und auch flüssiges Aluminium erleben. Und damit auch die jeweils unterschiedlichen Farben und Formen, die mich so fasziniert haben."

Blieb schließlich die Art der Präsentation - und auch da fand Susanne Dobler eine ebenso passende wie einmalige Lösung: Ihre Aluminium-Bilder bannte sie auf großformatige Alu-Platten. „Dadurch ist es noch einmal etwas Besonderes geworden".

Die erstmalige Idee, diese beiden Komponenten zu kombinieren, kam zumindest bei den Besuchern der Fachmesse „Aluminium 2010" in Essen hervorragend an. Selbst aus dem Ausland kamen Anfragen von Journalisten.

Kulinarischer Museumsrundgang

Einst war der Rhein ein wichtiger Nahrungslieferant. Die reiche Fischfanggeschichte in der Landeshauptstadt fand auf dem Maifischmarkt ihren jährlichen Höhepunkt. Ein historisch-kulinarischer Rundgang mit alten Fischrezepten durch das SchifffahrtMuseum im Düsseldorfer Schlossturm am Altstadtufer ab 15 Uhr am Sonntag, 3. Oktober, klingt mit köstlichen Fischdelikatessen in der Laterne des Schlossturms aus.

Interessenten werden gebeten, sich frühzeitig unter (02 11) 8 99 41 95 anzumelden, da nur eine begrenzte Zahl von Plätzen zur Verfügung steht. Ausnahmsweise kostet der Eintritt zehn Euro. Kostenlos ist dagegen die Führung für Kinder am Sonntag, 10. Oktober, ab 15 Uhr, bei der Helfer auf dem Rhein vorgestellt werden.

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.

Erfolgreich

Die Johs. Stelten GmbH & Co. KG ist Teil des Netzwerkes Lagerei & Logistik im Krefelder Hafen (NLL), deren Mitglieder gemeinsam als Partner für den Umschlag, die Lagerung und den Transport von Schütt- und Stückgütern sowie für alle damit zusammenhängenden Logistik-Leistungen im Rheinhafen Krefeld auftreten. Und das mit großem Erfolg, wie Heldt berichtet: Gemeinsam sei den vier beteiligten Unternehmen es gelungen, Aufträge abzuwickeln und Interessenten für Krefeld zu interessieren, die die einzelnen Mitglieder vor unlösbare Aufgaben gestellt hätten.

Kehrtwende

Auch für die Johs. Auch für die Johs. Stelten GmbH & Co. KG war das vergangene Jahr schwierig. Aber wie Geschäftsführer Marcus Heldt berichtet, sei es gelungen, durch flexibles Handeln die Auswirkungen aufzufangen. Inzwischen hat sich die Tendenz auch grundlegend gewandelt und stelle sich „wieder durchaus positiv" dar. Er ist zuversichtlich, bald an die guten Ergebnisse aus dem Jahr 2008 und davor wieder anknüpfen zu können.

Ausbildung

Für einen Betrieb, der einen so großen Wert auf die Qualität läge, sei eine eigene Ausbildung unerlässlich. Derzeit lernen in dem Krefelder Unternehmen zwei Kaufleute für Spedition- und Logistikdienstleistung sowie zwei Fachlageristen - und werden eine hochwertige und umfassende Ausbildung genießen.

Am Anfang stand Getreide

Krefelder Johs. Stelten GmbH begann als Dienstleister des Landhandels - heute stehen logistische Konzepte im Fokus

Die Krefelder Firma Johs. Stelten GmbH & Co. KG hat sich als Dienstleister für hochwertige Logistik - und Speditionsleistungen insbesondere im Bereich der Lebensmittelindustrie etabliert. „Angefangen bei der Lagerhaltung bis zum All–inclusiv–Logistikpaket bieten die Mitarbeiter überzeugende und marktgerechte Lösungen, die den individuellen Anforderungen der Kunden zu 100 Prozent entsprechen", erklärt Geschäftsführer Marcus Heldt.

Die Johs. Stelten GmbH & Co. KG (ehemals Johs. Stelten KG) wurde 1898 gegründet. Hauptaufgaben waren damals die Lagerung, der Handel und der Umschlag von Getreide-, Mehl- und Futtermitteln.

Durch den hohen Anspruch und eine sorgfältige zukunftsweisende Planung entwickelte sich aus dem Handelsbetrieb über die folgenden Jahrzehnte ein florierendes Speditions- und Logistikunternehmen, das sich mit der Erbringung jeglicher Verkehrsleistungen, ob zu Wasser, zu Land, in der Luft oder auf der Schiene beschäftigt.

Hinzu kommen die ständig erweiterten Aktivitäten auf dem Lagersektor, so dass heute eine Lagerkapazität von mehr als 38.000 Quadratmetern in verschiedenen Qualitäten sowie rund 15.000 Tonnen Silokapazität zur Verfügung stehen. Heldt: „In diesen Anlagen werden neben den marktüblichen speditionellen Dienstleistungen zusätzlich Abfüll-, Veredelungs- und Verpackungsaufgaben übernommen."

Der Lagerlogistikbereich wurde nach und nach auf die Bedürfnisse der Lebensmittelindustrie und verwandter Bereiche optimiert. Referenzkunden aus diesem Bereich sind unter anderem die Cargill Deutschland GmbH und Cargill Texturizing Systems GmbH & Co. KG, welche am Standort Krefeld tätig sind. Darüber hinaus nehmen weitere namhafte Konzernkunden, wie die Firmen Lanxess, Compo und Evonik, sowie weitere mittelständische Kunden die Logistikleistungen in und um den Krefelder Hafen in Anspruch.

Geschäft generiert

„Ich denke, dass wir durch die Zusammenarbeit zwischen den Häfen sowie die Bestrebungen der einzelnen Hafenfirmen und des Netzwerkes NLL am Standort Krefeld Neugeschäft generieren konnten und weiter generieren werden", zieht Geschäftsführer Marcus Heldt eine erfreuliche Bilanz. Und das zumeist ohne größere Basisinvestitionen. Denn bislang, so sein Eindruck, sei der Standort unter seinen Möglichkeiten geblieben.

Allerdings gibt er auch zu bedenken, dass sich in der Folge bekannte infrastrukturelle Defizite bei mehr Aktivitäten auch deutlicher bemerkbar machen würden.

Der Qualität verpflichtet

Mitarbeiter stellen Ansprüche der Kunden in den Vordergrund

Ein etwa 70-köpfiges Team steht bei der Firma Johs. Stelten GmbH & Co. KG für die Erfüllung der hohen Anforderungen der Verlader bereit. Mitarbeiter, so freut sich Geschäftsführer Marcus Heldt, die durch jahrelange Betriebszugehörigkeit und kontinuierliche Weiterbildung eine Qualifikation erworben haben, die der Kundschaft eine schnelle und problemlose Erledigung ihrer Transport-, Lager-, Logistik- und sonstiger -aufträge gewährleisten. „Qualität ist für uns der entscheidende Benchmark und ganz klar die Priorität", erklärt er. Um auch weiterhin den vielfältigen Anforderungen des Marktes gerecht zu werden und den Fortbestand des Unternehmens zu sichern sowie durch pünktliche, fehlerlose und preis-/leistungsoptimierte Dienstleistungen die Zufriedenheit der Kundschaft zu gewährleisten, wird ein Qualitätsmanagementsystem nach DIN EN ISO 9001:2008 im Unternehmen aufrechterhalten und gepflegt.

Sorgfältige Arbeit im Sinne des Kunden ist oberstes Gebot.

Die Mitarbeiter sind in Krefeld an drei Standorten aktiv: Am Hauptsitz an der Düsseldorfer Straße stehen auf dem etwa 16.000 Quadratmeter großen Grundstück etwa 8.000 Quadratmeter Hallenfläche mit angeschlossenen Rampen- und Flachläger sowie den erforderlichen Umschlags- und Bearbeitungseinrichtungen (Trocknung, Absack- und Verpackungsanlagen etc.) für Schütt- und Stückgüter zur Verfügung.

Höchste Ansprüche

B + K Group Unternehmensverbund organisiert von der Zentrale im Hafen aus Logistikketten in Deutschland und der ganzen Welt

„Wir wollen nicht die Besten sondern die Allerbesten sein". Klaus Lothar Krenge sagt es mit einem Lächeln, meint seinen Leitspruch für die Mitarbeiter der drei Unternehmen der B + K Group im Krefelder Hafen aber sehr ernst.

Und das aus gutem Grund: Die Bönders GmbH Spedition ist ein mittelständisches Unternehmen aus Krefeld, dass sich in den letzten 15 Jahren von einem klassischen Transportunternehmen zu einem komplexen Logistikdienstleister entwickelt hat.

„Im Zuge der immer weitergreifenden Globalisierung haben sich die Anforderungen jedoch speziell in den letzten Jahren gravierend verändert. Um am Markt weiterhin bestehen zu können, müssen intelligente Lösungen gefunden und Kooperationen eingegangen werden", erzählt der geschäftsführende Gesellschafter. Heute ist die Bönders GmbH Spedition Frachtführer mit 50 eigenen LKW und 45.000 m² Lagerfläche.

Als eigenständiges Unternehmen aber trotzdem Hand in Hand mit der Spedition, arbeitet die BKB Globe internationale Spedition GmbH. Sie hat sich der internationalen Transportorganisation verschrieben.

Kostenvorteil Hafen

„Im Rahmen unserer Möglichkeiten bemühen wir uns, internationale Verkehre über die Binnenhäfen zu leiten", erklärt Klaus Lothar Krenge mit Überzeugung. Neben Krefeld ist dabei Neuss ein wichtiges Glied in der Transportkette.

Der Krefelder Hafen und seine Nähe zu dem Firmensitz sowie die gute Kooperation mit anderen Unternehmen im Hafengebiet sei dabei auch ein ganz klarer Wettbewerbsvorteil, so der geschäftsführende Gesellschafter. „Unser Standort hat uns so manches Mal geholfen in dem harten Wettbewerb auf der vorletzten Meile kostenmäßig zu punkten", berichtet Krenge.

Sämtliche Dienstleistungen

Die Krenge & Bönders Immobilien GmbH schließlich stellt die erforderlichen Flächen und Gebäude für die beiden anderen Unternehmen bereit.

„Im Rahmen der B+K Group können wir somit sämtliche Dienstleistungen aus einer Hand anbieten", erklärt Krenge. Und nicht nur das: „Aufgrund unserer mittelständischen Struktur und der Eigenständigkeit der einzelnen Unternehmen kann der Kunde den für Ihn ganz individuellen Nutzen ziehen, um große, komplexe und auch internationale Aufgaben zu lösen."

Bei aller Selbstständigkeit und Autonomie greifen alle drei Unternehmen auf eine gemeinsame Buchhaltung und Verwaltung zurück - das hilft für den Kunden Kosten einzusparen.

Positiv

Das Binnenschiff ist nicht nur eine sichere und effiziente Transportmöglichkeit, für den Spediteur Krenge ist die Einbeziehung der Binnenschifffahrt auch Ausdruck seines nachhaltigen Handelns. Wo möglich werden deshalb entweder der Wasserweg oder die Schiene bei der Entwicklung logistischer Lösungen mit einbezogen - und damit natürlich auch die Binnenhäfen als natürliche Drehkreuze. „Wir haben oftmals sehr gute Erfahrungen gemacht, gerade im Containerimport nach Neuss. Die Kunden haben gar nicht gemerkt, dass wir nicht wie erwartet mit dem Lkw gefahren sind."

Flexibel

Die Flexibilität aus der Firmengruppe heraus hat die Mitarbeiter auch im durchaus schwierige Jahr 2009 sehr kundenorientiert bei den Kostenstrukturen agieren lassen. „So sind wir am Ende des Krisenjahres stärker aus den zwölf Monaten heraus gegangen, als wir hinein gegangen sind", berichtet Klaus Lothar Krenge.

Chancen

Ausbildung ist eine der Stärken der B + K Group. Derzeit lernen elf junge Menschen einen Beruf. Mit sehr guten Chancen: Die Besten werden übernommen, verspricht Krenge. Auch zwei Prokuristen haben schon in dem Unternehmen von der Pike auf gelernt, das sie nun mit leiten.

Stets neue Wege gesucht

Krefelder Spedition dehnte Aktionsradius immer weiter aus

Als Klaus Lothar Krenge nach 18 Jahren eine führende Position in einem Logistikkonzern verließ, war dies ein ungewöhnlicher Schritt. „Aber mein Herz schlug für den Mittelstand", erinnert sich der geschäftsführende Gesellschafter der B + K Group.

Durch einen Freund kam er zu der 1954 in Krefeld von Wilhelm Bönders gegründeten Bönders GmbH Spedition. „Wir haben damals als einer der ersten Mittelständler schon weitreichende Verbindungen aufgebaut", erinnert er sich mit einem Lächeln. Dieses Angebot wurde in der Folgezeit mit Dienstleistungen entsprechend der Wünsche der Kunden mehr und mehr zur Kontraktlogistik ausgebaut. „Und das zu einem Zeitpunkt, als es das Wort noch gar nicht gab.

Stückchenweise weitete sich damit auch das Tätigkeitsfeld bis ins Ausland aus. 1999 schlug deshalb die Geburtsstunde der BKB Globe internationale Spedition GmbH. Im Gegensatz zur Bönders GmbH eine „Sofaspedition", deren Mitarbeiter Leistungen bei anderen Firmen einkaufen und den Prozess mit hoher Kompetenz aus koordinieren. Oder wie die Kollegen manchmal scherzen, sich morgens mit dem Telefon auf dem Sofa bequem machen.

Krenge und Bergius erkannten, dass die Kunden froh waren, wenn sie ihnen neben dem reinen Transport auch andere Aufgaben abnahmen. Etwa ihnen die Zollformalitäten abnahmen oder ankommende Einzelteile zu fertigen Produkten zusammen bauen.

Investition in die Zukunft

Schulschiff RHEIN nutzte die Sommerpausen für Ausbauten

Abermals keine Sommerferienpause hat die Besatzung des Schulschiffes „RHEIN" im Homberger Hafen eingelegt: Wo sonst Binnenschiffer jedes Jahr bis zu 60 Fortbildungsveranstaltungen besuchen und die Auszubildenden während des Blockunterrichts am nahen Schiffer-Berufskolleg stilecht auf dem Wasser untergebracht, verpflegt und betreut werden, wurde in den vergangenen Wochen wieder kräftig geschraubt, gehämmert und gebohrt, wie Kapitän Lothar Barth erklärt.

Die beliebte Aus- und Weiterbildungseinrichtung des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschiffahrt e. V. (AdB) stößt derzeit an ihre Kapazitätsgrenzen: Nach einer fast schon dramatisch gesunkenen Zahl von Schiffsjungen und -mädchen (denn auch immer mehr Frauen zieht es auf das Wasser) vor zehn Jahren boomt die Nachfrage nach dem vielseitigen Ausbildungsberuf des Binnenschiffers.

Bei aller Freude über das wieder gekehrte Interesse an dem Beruf auf den Wasserstraßen Europas haben Barth und seine Mannschaft ernste Kapazitätsprobleme in der Kombüse bereits in der Sommerpause 2009 gelöst: Für eine Übergangszeit behalfen sich die Mitarbeiterinnen in der Küche, indem sie während der Essensausgabe weitere Portionen nachkochten.

Im vergangenen Sommer wurde dann der Küchenblock inklusive der Küchenutensilien wie Pfannen und Töpfe neu eingerichtet.

Allerdings blieb dann das Problem, dass die Teilnehmer nur in getrennten Räumen ihre Mahlzeit einnehmen konnten, weil bislang nur 96 Sitzplätze im Tagesraum der RHEIN 1 zur Verfügung standen. Bereits im Sommer 2007 wurden in der Verbindung der beiden Schiffe Fenster entfernt, zwei Wände aufgeschnitten, neue Türrahmen eingebaut und ein Steg in unmittelbarer Nähe der Bordküche eingebunden: Seitdem lässt sich zusätzlich zum Tagesraum auf dem Schulschiff RHEIN 1 auch der benachbarte Seminarraum auf RHEIN 2 auf kurzem Weg für die Verpflegungszeit nutzen.

In diesem Sommer startete Mitte Juli der Abriss der Rückwand. Die alte Decke wurde entfernt, ein neuer Boden eingezogen sowie Tische und Bestuhlung erneuert. Zusätzlich erhielt der Tagesraum eine neu gestaltete Rückwand mit einer modernen Mediaeinheit. Zusammen mit einer neuen, optimierten Anordnung der Tische und Stühle ergeben sich seit dem Start des 239. Schiffsjungen-/-mädchenlehrganges am 30. September 2010 120 Sitzplätze ohne, dass der Komfort der Teilnehmer leiden muss.

Umsetzung kommt gut voran

BDB und BÖB diskutierten das neue Abfall-Übereinkommen in der Binnenschifffahrt

Mehr als 80 Teilnehmer waren der Einladung des Bundesverbands der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. und des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen e.V. zu ihrer gemeinsamen Informationsveranstaltung über das „Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt" (CDNI*) am 18. August 2010 nach Duisburg auf das „Schulschiff RHEIN" gefolgt.

Das neue Übereinkommen stellt die Binnenschifffahrt vor große Herausforderungen.

Im Laufe der Veranstaltung wurde deutlich, dass die vollständige Umsetzung des CDNI in Deutschland noch einige ergänzende Maßnahmen durch das Bundesverkehrsministerium, die Bundesländer und die Markt Beteiligten erforderlich macht. Eine marktweite Kenntnis über die durch das CDNI begründeten Rechte und Pflichten ist derzeit noch nicht vorhanden. Zudem sind noch weitere nationale Rechtsgrundlagen zu schaffen.

Obwohl das CDNI bereits zum 1. November 2009 in Kraft getreten ist, wird es in der zweiten Jahreshälfte 2010 noch zu zwei Ausführungsverordnungen und einer Änderung des Ausführungsgesetzes kommen. Der 1. Januar 2011 ist dann der Stichtag, zu dem die letzten der jüngst gefassten Beschlüsse der Vertragsstaaten des CDNI in dessen Teil A mit den neuen Regelungen für Organisation und Finanzierung der Bilgenentölung wirksam werden. Für die Fahrgastschifffahrt, die in Teil C des CDNI behandelt wird, werden notwendige Übergangsregelungen rückwirkend in Kraft gesetzt..

Augenmaß angemahnt

Der Schwerpunkt der Veranstaltung lag auf Teil B des CDNI, das den Umgang mit Abfällen aus dem Ladungsbereich betrifft. Winfried Kliche aus dem für den Umweltschutz in der Binnenschifffahrt zuständigen Fachreferat im Bundesverkehrsministerium stellte klar, dass die Bestimmungen für diesen Teil des Übereinkommens seit dem Tag des Inkrafttretens gelten. Übergangsregelungen für infrastrukturelle Maßnahmen gelten für 5 Jahre, also bis zum 31. Oktober 2014. Kliche appellierte an die Verpflichteten, nicht bis zu diesem Tag zu warten, denn die damit verbundenen betrieblich-organisatorischen Verpflichtungen gelten schon heute.

Der Moderator der Veranstaltung, BDB-Geschäftsführer Jörg Rusche, mahnte an, Augenmaß bei der Umsetzung des CDNI walten zu lassen. Wichtig sei es, den Beteiligten Raum zu geben, sich mit den neuen Bestimmungen vertraut zu machen. Nur eine breite Akzeptanz des CDNI führe zu dem Ziel, das umweltfreundliche Image der Binnenschifffahrt weiter zu festigen.

Foto: Wikimedia Commons/Fabian Grunder

Der drittgrößte See Europas

Bodensee grenzt an drei Länder - die Römer benannten ihn nach den keltischen Siedlern

Gewässer entstand erst nachdem die Gletscher in der Eiszeit ein Kuhle gegraben hatten

Der drittgrößte Binnensee Europas grenzt gleich an drei Länder: Der Bodensee liegt im Süden Deutschlands, im Norden der Schweiz und im Westen von Österreich. Mit seiner riesigen Fläche von über 500 Quadratkilometern bestimmt er das Klima der ganzen Region und bietet Millionen von Menschen frisches und sauberes Trinkwasser. Das Seeufer zieht sich durch Deutschland auf über 173 Kilometer Länge, die Schweiz (72 km) und Österreich (28 km).

Drei Gewässer in einem

Der Bodensee ist an der größten Stelle 63 Kilometer lang und weist eine maximale Breite von 14 Kilometern auf. Die Tiefe beträgt 254 Meter. Bei einer Fläche von 536 Quadratkilometern verfügt er über 48.500.000.000 Kubikmeter Wasser. Noch beeindruckender ist sein Einzugsgebiet, das sich über 11.500 Quadratkilometer Fläche in fünf Staaten erstreckt. Hier leben 1,5 Mio. Einwohner.

Dabei ist die Bezeichnung Bodensee eigentlich irre führend: Unter diesem Namen werden die beiden Gewässereinheiten Obersee und Untersee zusammen gefasst, die durch den Seerhein verbunden sind. Streng genommen handelt es sich beim Bodensee also um zwei Seen und einen Fluss.

Hauptzufluss des Obersees ist der Alpenrhein, Abfluss des Obersees ist der Seerhein, der wiederum Hauptzufluss des Untersees ist. Abfluss des Untersees ist der Hochrhein. Der Alpenrhein und der Seerhein vermischen sich nur bedingt mit den Seewässern und durchströmen die Seen in meist gleich bleibenden Bahnen. Daneben gibt es zahlreiche kleinere Zuflüsse.

Rhein führt Wasser heran

Den Namen prägte erstmals Plinius der Ältere, der den See als Lacus Brigantinus nach dem damaligen Hauptort am See, Brigantium (Bregenz) bezeichnete. Dieser Name stammt von dem ursprünglich hier ansässigen keltischen Stamm der Brigantier.

Der Bodensee ist noch jung, ein Kind der Eiszeit. Gletscher formten das Bodenseegebiet während des Eiszeitalters in mehreren Vorstößen. Als sich vor etwa 16.000 Jahren der Rheingletscher nach der letzten Eiszeit zurückzog, hinterließ er ein Gletscher-Zungenbecken, das sich mit Wasser füllte und den Bodensee in seiner heutigen Form entstehen ließ. Damals war er allerdings noch fast doppelt so groß wie heute. Erst durch die Sedimente des Rheins wurde das Becken nach und nach aufgefüllt.

Beliebte Ziele für die Touristen

Besondere Lage sorgte für eine reiche Artenvielfalt im See und an den Ufern

Heute schwimmen im Bodensee etwa 35 Arten, vom Kleinfisch bis zum über 2 Meter großen Giganten. Als Besonderheit finden wir auch Arten, die in der Eiszeit aus dem Norden hierher gekommen sind, nämlich Felchen und Saibling. Andere, wie der Karpfen, sind erst später durch den Menschen in den See gelangt.

Der Fischfang war schon für die „Pfahlbauer" der Jungsteinzeit (ab ca. 3000 v. Chr.) eine wichtige Ernährungsquelle. Noch heute gibt es etwa 150 Berufsfischer am See. Für alle gelten die gleichen Vorschriften, z. B. Fang- und Schonzeiten oder Maschenweite der Netze. Die Basis dafür legten die Bodenseeanrainer schon 1893 in der „Bregenzer Übereinkunft".

Die Internationale Bevollmächtigtenkonferenz für die Bodenseefischerei (IBKF) wacht über Grundsätze, die der Erhaltung und Vermehrung des Fischbestandes dienen und bei Bedarf auch veränderten Bedingungen angepasst werden.

Foto: Wikimedia Commons

Ein besonderes Ereignis ist eine Schifffahrt über den Bodensee.

Der Bodensee hat für zahlreiche Wasservögel aus dem Norden eine große Bedeutung als Winterquartier. Arten, denen es hier nicht warm genug ist, legen einen Zwischenstopp ein, bevor sie dann weiter nach Südeuropa oder Afrika ziehen. Traditionell beobachten und zählen Vogelkundler die Vögel auf dem See. Insgesamt wurden über 400 Arten im Seegebiet nachgewiesen, davon über 30 Wasservögel, die sich regelmäßig am See einfinden.

Heute hat der Bodensee nicht zuletzt wegen der Naturverbundenheit eine besondere Rolle als eines der beliebtesten deutschen Ferienziele. Entsprechend verkehrt hier die größte europäische Flotte auf einem Binnengewässer. Die Gesamtheit aller Anbieter im öffentlichen Schiffsverkehr auf dem Bodensee wird auch als Weiße Flotte bezeichnet.

Das bekannteste Ausflugsziel auf der deutschen Seeseite ist die Blumeninsel Mainau – berühmt für die prachtvollen Park- und Gartenanlagen rund um das barocke Schloss der gräflichen Familie Bernadotte. Gegenüber liegt inmitten von Weinbergen Meersburg, dessen mittelalterliche Burg – es ist die älteste bewohnte Burg Deutschlands – und barocke Schlossanlagen die Silhouette der Stadt schon von Weitem prägen.

Besonders sehenswert sind zudem Konstanz, Überlingen, Wasserburg und natürlich die bayerische Inselstadt Lindau.

Lehnkering erweitert die Flotte

Moderner Gastanker LRG GAS 89 in Auftrag gegeben - in Zukunftsfähigkeit investiert

Mit der Beauftragung des Neubaus LRG GAS 89 setzt LEHNKERING die marktorientierte Modernisierung und Kapazitätserweiterung seiner Flotte fort.
Das neue Gastankschiff wird typgleich zur ebenfalls noch im Bau befindlichen LRG GAS 88 gebaut und soll als 18. Schiff die unternehmenseigene Spezialflotte verstärken. Die Bauzeit wird rund ein Jahr betragen, so dass das neue Tankschiff voraussichtlich im Juli 2011 in Dienst gestellt werden kann.

Foto: Lehnkering

Das Schwesterschiff des Neubaus ist bereits erfolgreich auf dem Rhein unterwegs.

Auftrag nach Holland

Den Auftrag für den Neubau der LRG GAS 89 erhielt einmal mehr die niederländische Werft TeamCo Shipyard, die bereits für den Abbau der LRG GAS 87 zuständig war und aktuell mit dem Abbau der LRG GAS 88 beschäftigt ist. Als Schiffsklassifikationsgesellschaft wurde, wie auch bei den Schiffen LRG GAS 85, 86, 87 und 88, BUREAU VERITAS beauftragt.
„Mit dem erneuten Schiffsneubau in kürzester Zeit investieren wir weiter in die Zukunftsfähigkeit unserer Flotte. Denn es zeigt sich immer deutlicher, dass wir mit unserer Annahme richtig gelegen haben, dass der Markt nachhaltig wachsen wird. Durch die konsequente Fortführung unseres strategischen, innovativen Schiffsneubauprogramms setzen wir damit auch ein klares Signal an den Markt", so Robert Baack, COO des Unternehmensbereiches Shipping Logistics & Services (SLS) bei LEHNKERING.

Für alle Gase geeignet

Auch beim neuen Gastanker werden die Gasdruckbehälter von der deutschen Firma Gronemeyer & Banck gefertigt. Sie sind erneut jeweils 33,60 Meter lang und haben einen Durchmesser von 4,80 Metern sowie ein Fassungsvermögen von jeweils 582 Kubikmetern. Damit der Schiffsneubau alle künftigen Kundenanforderungen erfüllt, sind die Tanks für den Transport aller unter Druck verflüssigten Gase geeignet. Da diese großvolumigeren Tanks größer sind, als das für eine normale Doppelhüllenbauweise zulässig ist, wird auch dieser Schiffsrumpf (Kasko) mit einem erhöhten Anfahrschutz ausgestattet. Abermals kommt dabei mit der sogenannten „Scheldehaut" eine besondere Konstruktion zum Einsatz. Für den Antrieb sorgen zwei moderne Maschinen mit 634 KW und geringem Treibstoffverbrauch. Der Binnentanker wird kanalgängig und ist somit nicht nur auf de Rhein somit auf Nebenwasserstraßen einsetzbar.

Schwerpunkt Chemie

LEHNKERING gehört mit einem Umsatz von rund 550 Millionen Euro und über 2.600 Mitarbeitern zu den führenden Logistikdienstleistern in Nordwest- und Zentraleuropa. In den Schwerpunktbranchen Chemie und Stahl verfügt das Unternehmen in den Bereichen Logistics & Services seit mehr als 135 Jahren über umfangreiche Erfahrung.
Als neutraler Dienstleister und Partner bietet LEHNKERING seinen Kunden individualisierte Lösungen, bestehend aus klassischen Logistikdienstleistungen (Logistics) und umfangreichen Mehrwertdienstleistungen (Services).

Beste Planungsgrundlage

Wasser- und Schifffahrtsdirektion West legt neuen Bericht vor

Der ganz neue Verkehrsbericht 2009 der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD West) kann ab sofort im Internet unter www.wsd-west.wsv.de/Service/Publikationen/Verkehrsberichte abgerufen werden.
Er zeigt wie sich der Schiffsverkehr auf Niederrhein und westdeutschen Kanälen über einen längeren Zeitraum bis zum Berichtsjahr entwickelt hat. Dafür wurden statistische Daten ermittelt, grafisch aufbereitet und analysiert.
Im aktuellen Bericht spiegeln die rückläufigen Verkehrszahlen die konjunkturelle Entwicklung des Jahres 2009 wieder. Auch wenn der Niederrhein mit rund 152 Mio. Gütertonnen weiterhin die verkehrsreichste Wasserstraße Europas bleibt, sind im Wasserstraßenbereich der WSD West zum Teil stark rückläufige Tendenzen zu erkennen. Allerdings lassen die Zahlen des zweiten Halbjahres 2009 schon einen leichten Aufwärtstrend erkennen, der sich im Jahr 2010 fortsetzen dürfte.

Wasserstraßen spielen eine wichtige Rolle.

Und nach wie vor sind rund 70 Prozent des Güterverkehrs der 2009 in Deutschland auf Binnenschiffen befördert wurde, auf dem Rhein im Bereich zwischen Orsoy (nördlich von Duisburg bei Rhein-km 793,8) und der niederländischen Grenze (Rhein-km 857,7) bewegt worden.
Der Verkehrsbericht 2009 liefert auch Zahlen zu den verkehrsregelnden Maßnahmen, die die WSD West für einen sicheren Schiffsverkehr getroffen hat. Er informiert zudem über Förderprogramme, die für Hafenwirtschaft und Schifffahrt Fördermittel bereithalten, die bei der WSD West beantragt werden können.
Umgekehrt machen Zahlen deutlich, welche Leistungen die Binnenschifffahrt in Form von Schifffahrtsabgaben erbringt.
Die Betrachtung der transportierten Gütermengen, Schiffszahlen und die Entwicklung der Schiffsgrößen über mehrere Jahre hat jedoch nicht nur informativen Charakter: Die Zahlen geben wichtige Hinweise für die langjährige, bedarfsgerechte Planung von Investitions- und Unterhaltungsmaßnahmen an Bundeswasserstraßen. So müssen zum Beispiel Strecken mit besonders hohem Verkehrsaufkommen vorrangig ausgebaut, intensiver unterhalten oder Engstellen beseitigt werden.

Ökologisch sinnvolle Dienstleistung

ABC Logistik beteiligt sich mit zwei großen Dachflächen an dem Photovoltaik-Programm

„Seit 1962 gibt es in Deutschland Atomkraftwerke, seitdem stellt sich die Frage der Sicherheit und nach der Endlagerung von Atommüll", erklärt Holger te Heesen, Geschäftsführer der ABC-Logistik, warum er sich bereit erklärt hat, zwei Photovoltaik-Anlagen auf die Dächer an der Cuxhavener Straße und Am Fallhammer bauen zu lassen. Für den Geschäftsführer ist das Projekt der Grünwerke die Gelegenheit, sich an der Schaffung alternativer Energien zu beteiligen: „Wir bedanken uns bei den Stadtwerken Düsseldorf und den Neuss Düsseldorfer Häfen, dass wir helfen durften, durch die Schaffung von etwa 3.000 Quadratmetern Solarzellen auf den Dächern unserer Lagerhallen mindestens 27 Familien ein Leben lang Energie zu liefern", erklärt te Heesen.

Sirko Stahnke (Stadtwerke) Holger te Heesen (ABC-Logistik)und Alexander Voigt (NDH, v.l.n.r.)

Der umweltfreundliche Logistiker möchte nun jeden möglichen Quadratmeter auf Nutzungsmöglichkeit prüfen lassen, denn es zähle jedes Kilowatt. Nur ein Ausdruck eines tief verwurzelten Umweltbewusstseins in dem Düsseldorfer Unternehmen. Dessen Dienstleitungen wurden schon immer auch unter ökologischen Gesichtspunkten erbracht, zum Beispiel Leerfahrten vermieden, sinnlose Fahrten abgelehnt, sowie eine intelligente Routenplanung eingeführt um Fehlfahrten zu reduzieren und natürlich Fahrzeuge mit höchsten Schadstoffklassen eingesetzt.

Auch der Standort Düsseldorf Hafen sei 1996 bewusst gewählt worden, unter anderem, weil der gesamte Verkehr der LKW fast immer gegen den Berufsverkehr läuft.

Investitionen realisieren

Bereits dadurch seien schon 150.000 Liter Treibstoff gespart worden – und werden es auch weiterhin. Was wiederum entsprechende Emissionen vermeidet.

Zudem: „Auch Kundenberatung findet oft vor dem Hintergrund, Reduzierung von Schadstoffen statt. Und die Mitarbeiter werden zum Energiesparen angehalten und zum Beispiel Licht wird, wenn es nicht gebraucht wird ausgemacht", nennt te Heesen ein kleines praktisches Beispiel, dass sich über die Jahre aber summiert. Die Photovoltaik-Anlage Cuxhafener Straße hat eine Leistung von 130 kWp, die 1.184, Module nehmen eine Fläche von 1.292 m² ein. Am Fallhammer erzeugen 532 Module 59 kWp auf rund 580 m².

Rückblickend, erklärte Sirko Stahnke von den Stadtwerken Düsseldorf AG, war die gute Zusammenarbeit zwischen den NDH, ABC-Logistik und Grünwerken der Erfolgsfaktor für eine schnelle Realisierung im sich verändernden Umfeld dieser erneuerbaren Energieerzeugung. Die guten Voraussetzungen bei den gewerblichen Unternehmen im Hafen für die Installierung von Photovoltaik-Anlagen und die Ressourcen der Stadtwerke Düsseldorf sollen auch künftig dazu führen, dass der Hafen mit weiteren Projekten ein Schwerpunkt in der Solarstromerzeugung in Düsseldorf wird. Die Stadtwerke Düsseldorf und die Grünwerke bieten selbstverständlich jedem Interessenten eine unverbindliche Dachprüfung und Beratung zur Nutzung der Solarenergie und anderer umweltfreundlicher Energiearten, insbesondere auch der Möglichkeiten zur Effizienzverbesserung, an. Stahnke steht als Ansprechpartner für diese persönliche Beratung gerne zur Verfügung.

Ein Bett im Reisighaufen

Igel fühlen sich in Holzhaufen am allerwohlsten - jetzt werden Reserven angefuttert

Wer Igel fit für den Winter machen will, sollte seinen Garten fit für Igel machen, denn Gärten sind für die stacheligen Tiere wichtige Lebensräume. Das empfiehlt der NABU – Naturschutzbund Deutschland e.V. Schon ab Mitte Oktober wird das Nahrungsangebot deutlich knapper, die Alttiere beginnen ihr Winternest zu bauen und Jungigel versuchen noch weiter an Gewicht zuzulegen.

Das ideale Winterquartier besteht aus einem Haufen aus totem Holz, Reisig und Laub. Ihre Winterquartiere suchen die Igel bei anhaltenden Bodentemperaturen um null Grad auf. Schutz gegen Kälte finden sie in Erdmulden, unter Hecken oder eben in Reisighaufen. Neben natürlichen Unterschlupfmöglichkeiten kann man zusätzlich ein Igelhäuschen aufstellen. Wer Tieren einen dauerhaften Platz bieten möchte, kann den Reisighaufen mit einer Basis aus Feldsteinen versehen.

Manche verspätete Jungigel sind dann noch tagsüber unterwegs, um sich weitere Fettreserven anzufressen. Diese Tiere sollten nicht aus falsch verstandener Fürsorge aufgenommen werden. Nur wenn ein Igel auffallend unterernährt oder krank ist, sollte er versorgt oder einer Igelstation übergeben werden. Unterkühlte Igel werden gewärmt mit einer in einem Frotteehandtuch umwickelten, lauwarmen Wärmflasche.

Foto: Wikimedia Commons/Olivier

Der Garten ist für den Igel das ideale Quartier

Gefüttert werden sollte nur nicht verderbliches Hundetrocken- oder Softfutter, keinesfalls Speisereste oder Dosenfutter. Frisst der Igel in der Nacht nach der Aufnahme nicht, muss der Tierarzt aufgesucht werden.

Ab Mitte November schlummern die meisten Igel von kurzen Unterbrechungen abgesehen bis in den März oder April.

Da die schlafenden Tiere bei Störungen nicht reagieren, also nicht fliehen können, heißt das für den Garten: Einmal geschaffene Unterschlupfe während des Winterhalbjahres bitte nicht mehr umsetzen. Vorsicht gilt auch beim Beseitigen von Sträuchern, beim Mähen unter tief liegenden Zweigen, beim Umgang mit Motorsensen und Balkenmähern.

Kreuzfahrt ab Düsseldorf

TUI steigt mit Neubauten massiv in den Flusskreuzfahrtmarkt ein

Mit der glanzvollen Taufe der TUI SONATA kündigte jetzt das Touristik-Unternehmen TUI an, dass es massiv in den Markt der Flusskreuzfahrten einsteigt. Dr. Volker Böttcher, CEO von TUI Deutschland, erklärte, dass nach der erfolgreichen Markteinführung der TUI MAXIMA vor zwei Jahren die Flotte bis Ende April nächsten Jahres auf sechs Schiffe wachsen und vor allem anspruchsvolle Gäste sowie die neue Zielgruppen der Jüngeren gewinnen soll. Eine wichtige Rolle spielt dabei Düsseldorf, das für verschiedene Routen als Kreuzfahrthafen genutzt werden soll.

Foto: Schrift-Steller

Die TUI SONATA kurz nach der Taufe und der ersten Fahrt.

Gehobene Ausstattung

Die jetzt getaufte TUI SONATA ist ein Vier-Sterne-Plus-Schiff. Genauso wie seine beiden Schwesterschiffe TUI ALLEGRA und TUI MELODIA, die im kommenden Frühjahr in Dienst gestellt werden sollen, bietet das Schiff 93 Kabinen auf drei Decks. Sie verfügen als Außenkabinen bei einer Größe von 12 bis 15 Quadratmetern überwiegend über einen französischen Balkon und ein Bad mit Tageslicht. Zu der gehobenen Ausstattung gehören Restaurants auf zwei Ebenen, die Lounge mit Bar, Vinothek, Wiener Cafe, Raucherlounge mit Humidor sowie eine Lido-Terrasse. Die Gäste können auch auf dem Sonnendeck Platz nehmen oder den Wellnessbereich mit Whirlpool, Wärmeliegen, Panorama-Sauna und Fitness-Bereich nutzen. Bordshop und Bibliothek sind ebenso selbstverständlich.

Geräuschlose Rheinfahrt

Auf dem Neubau kommt die TwinCruiser-Technik zum Einsatz, wobei alle Aggregate, die Geräusche oder Vibrationen verursachen, auf einem eigenen Schwimmkörper ausgelagert sind. Zudem sind die Kabinen jeweils eine in sich abgeschlossene Einheit. Das macht die Schiffe deutlich ruhiger als ein Hotel an Land. Die Zimmer ermöglichen durch die Glasfront einen ungehinderten Blick nach außen. Und die individuell regulierbare Rain-Fall-Klimaanlage ist so konstruiert, dass kein Zug entstehen kann. Weiter wurde bei der Ausstattung auf eine überall hochwertige Ausstattung sowie möglichst viele öffentliche Räume Wert gelegt.

Die TUI SONATA hat den Investor Premicon AG rund 20 Mio. Euro gekostet und wurde in Stralsund gebaut. Das Schiff ist 135 Meter lang und hat bei einer Breite von 11,40 Metern eine Höhe bis zum Hauptdeck von 3,05 Metern und bis zum oberen Deck von 5,45 Metern. Das Gewicht beträgt ca. 1.700 Tonnen und die Geschwindigkeit bis zu 22 Stundenkilometer. Für die 186 Passagiere und 44-köpfige Crew können 107 Kubikmeter Brennstoff sowie 251 Kubikmeter Frischwasser an Bord genommen werden.

Der nautische Betrieb auf der Flotte wird durch Mitarbeiter der Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG (KD) gewährleistet. Das älteste Unternehmen für Flusskreuzfahrten hat eine entsprechende Mannschaft, deren große Erfahrung sich auch darin widerspiegelt, dass es in den letzten Jahren beinahe keinerlei technische Ausfalltage gegeben habe.

Schiffsreisen liegen voll im Trend

Kreuzfahrtflotte wächst kontinuierlich - Donau beliebt, der Rhein erlebt Renaissance

Eine aktuelle repräsentative Emnid-Umfrage im Auftrag der TUI belegt: 42 Prozent der unter 30-Jährigen können sich vorstellen, eine Flussreise zu machen. Bei den Befragten im Alter von 50 bis 59 Jahren sind es sogar 48 Prozent. Bereits eine Flusskreuzfahrt unternommen haben allerdings nur acht Prozent der Umfrageteilnehmer.

Foto: TUI

Die neuen TUI-Angebote versprechen Qualität und Komfort auf unvergesslichen Fluss-Reisen.

Steigerung um 198 Prozent

Auch der Markt entwickele sich entsprechend: Seit 1999 stiegen die Passagiernächte von rund 1 Mio. um 198 Prozent auf über 3 Mio. im vergangenen Jahr. Dabei konnte trotz der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen von 2008 bis 2009 noch einmal eine Steigerung von 6,3 Prozent erreicht werden, während gleichzeitig der Umsatz der Gesamtreisebranche um 4 Prozent sank, wie Dr. Volker Böttcher, CEO von TUI Deutschland, erklärt: „Unser Markt hat sich vom Trend entkoppelt." Das hatte Auswirkungen auf die Flotte: Waren es vor 40 Jahren noch rund 30 Schiffe sind heute schon über 200 im Einsatz. Sie werden von 22 Unternehmen gechartert und vermarktet.

Allerdings, so kündigte der Geschäftsführer an, werde sich das TUI-Programm von dem anderer Anbieter deutlich unterscheiden. Marktbefragungen hätten ergeben, dass sich auch jüngere Menschen eine Flussreise vorstellen können - entsprechend soll das Ambiente weg von Donauwalzer und Tanztee und hin zu individuellen Ausflugsangeboten und Kursen.

Das beliebteste Ziel ist nach wie vor die Donau, gute Zuwächse verzeichneten aber auch die anderen deutschen Wasserstraßen, insbesondere der Rhein erlebe eine Renaissance. Entsprechend wird die Flotte ab der nächsten Sommersaison auf Rhein, Main, Donau und Mosel unterwegs sein. Abfahrtsorte am Rhein sind Düsseldorf und Frankfurt, an der Donau legen die Schiffe in Passau und Wien ab. Und fahren dann, wie tatsächlich im Delta bis zum Rande des Schwarzen Meeres.

Viele Extras enthalten

Die zwölftägige Flusskreuzfahrt „Rheinkultur" mit dem Vier-Sterne-Plus-Schiff TUI SONATA zum Beispiel ist bei Buchung bis zum 31. Dezember 2010 ab 951 Euro pro Person in der Zwei-Bett-Außenkabine mit Vollpension buchbar. Stationen der Reise sind Düsseldorf, Amsterdam, Rotterdam, Köln, Rüdesheim, Mannheim, Speyer, Kehl, Basel, Breisach, Mainz und Koblenz. Das festliche Kapitänsdinner, die Benutzung des Wellnessbereichs, das umfangreiche Unterhaltungsprogramm an Bord und der Transfer zwischen Bahnhof und Schiff sind im Preis enthalten.

Von Norwegen direkt bis nach Krefeld

Chemgas Shipping ist auf den Transport von Gasen aller Art spezialisiert - eine einzigartige Flotte von elf Spezialschiffen

Wie sicher und umweltschonend die Binnenschifffahrt die Versorgung auch mit anspruchsvollsten Rohstoffen gestaltet, beweist jeden Tag die Reederei Chemgas Shipping. Das Unternehmen aus der bekannten deutschen Reederei Jaegers Group transportiert Spezialgase von Norwegen und England direkt nach Krefeld. Und das seit Jahren ebenso verlässlich und sicher wie von den meisten Menschen entlang der Fahrtroute unbemerkt.

Reedereichef Dr. Gunther Jaegers ist stolz auf die Flotte.

Weltweiter Marktführer

Ein Erfolgsgeheimnis ist dabei die derzeit elf Seeschiffe umfassende Flotte der Chemgas Shipping, von denen fünf so bemannt sind, dass sie auch Binnengewässer befahren können, wie Jaegers erklärt.
Bei den Schiffen handelt es sich um so genannte „pressurised Kümos". Das sind Küstenmotorschiffe, deren besonders wandungsstarke Drucktanks nicht gekühlt werden sondern unter Druck stehen, wenn sie chemische Gase und Flüssiggas transportieren.
Sollte es einmal zu einer Havarie kommen - der letzte Unfall mit einem Gastanker ereignete sich allerdings Ende der 60er Jahre - wäre damit eine Explosion ziemlich unwahrscheinlich.
Gleichzeitig können diese Schiffe von ihren Starthäfen aus direkt bis zum Ziel an den Binnengewässern durchfahren, ohne dass ein Umladen in einem der Seehäfen erforderlich ist, was Zeit und Geld kosten würde.

Zeit und Geld gespart

„Mit dieser Flotte sind wir derzeit einzigartig auf der ganzen Welt" freut sich Reederei-Geschäftsführer Dr. Gunther Jaegers.
Die Idee zu den durchgängigen Verkehren entstand vor rund einem Vierteljahrhundert, wie er sich erinnert. Dabei ist der Transport von Gasen aller Art per Schiff natürlich keine Seltenheit, weder über die Weltmeere noch auf den Binnenwasserstraßen. Zum einen ist es ein extrem sicherer Transportweg.

Günstig und verlässlich

Denn die Mannschaften werden nicht nur hervorragend ausgebildet sondern auch ständig weiter geschult. Die Kapitäne und Besatzungen der Chemgas, die Krefeld ansteuern, verfügen dabei sogar sowohl über die erforderliche Spezialausbildung, um auf dem Rhein Gefahrgüter bewegen zu dürfen, als auch über die entsprechenden Zertifikate für den Seeverkehr.
Zum anderen ist kein anderer Verkehrsträger so umweltschonend und damit gleichzeitig so günstig wie die Schifffahrt. Was zusammen mit der hohen Verlässlichkeit wiederum den Kunden zu Gute kommt.

Für Aufgabe extra entwickelt und gebaut

Spezialkonstruktionen sind extrem sicher - 20 Millimeter starke Drucktanks - Spülung mit Stickstoff

Die Idee, Küstenmotorschiffe aus dem europäischen Ausland direkt bis nach Krefeld fahren zu lassen, wurde vor rund einem Vierteljahrhundert geboren, wie sich Reederei-Chef Dr. Gunther Jaegers erinnert. „Wir hatten damals ein solches Schiff zur Verfügung und haben es ausprobiert", wie sich der Duisburger erinnert. Mit Erfolg.

Modernste Anlagen und Sicherungssysteme zeichnen die Typhoon und die anderen Schiffe aus.

Fünf Schiffe

Heute kann er dazu auf sieben Schiffe zurück greifen, die extra für diesen Zweck entwickelt und gebaut wurden. Allerdings sind nur fünf auch mit dem entsprechenden Personal bemannt.
Denn die Vorreiter-Schiffe von damals sind schon lange nicht mehr im Dienst, sondern wurde längst durch Neubauten abgelöst. Zum einen liegt in der Seeschifffahrt die Lebensdauer eines Fahrzeuges bei maximal 25 Jahren. Zum anderen reagiert Chemgas Shipping natürlich sofort auf neue Entwicklungen in der Technik oder vorbeugend auf sich abzeichnende Gesetzesänderungen. So werden die Mannschaften heute im Gegensatz zu ihren Kollegen aus den Anfängen inzwischen von aufwendiger Technik unterstützt - allerdings ohne von ihr abhängig zu sein, wie Jaegers betont.
Wie sehr sich die Technik gewandelt hat, sieht man an den beiden 2008 in Dienst gestellten Kümos „Thrasher" und „Tempest" sowie der vor einigen Wochen getauften „Typhoon", der noch diesem Herbst das Schwesterschiff „Twister" folgen soll.
Während die ersten beiden mit einer Breite von 11,45 Metern durch die gängigen Schleusen passen und in die Kanäle einfahren können, sind die diesjährigen Täuflinge 14 Meter breit. Dank dem Archimedischen Prinzip (je breiter desto weniger Tiefgang) sind sie dadurch für die wechselnden Wasserstände auf dem Fluss weniger anfällig.
Allen Schiffen gemeinsam ist der grundlegende Gedanke nach maximaler Sicherheit. Von der Natur aus als Doppelhüllenschiffe ausgelegt sind die heutigen Drucktanks 20 Millimeter dick. „Generell sind in der Seeschifffahrt ganz andere Stahlstärken üblich als bei Binnenverkehren - unsere Schiffe fährt keiner kaputt" versichert Jaegers.

Zusätzliche Qualifikation

Nach dem Entladen werden die Tanks mit Stickstoff ausgespült. Die Typhoon und die Twister haben dafür sogar eine eigene Anlage an Bord. Das verhindert, dass sich Ladungsreste doch einmal entzünden könnten. Bei der Auswahl der Mannschaften wird auf zahlreiche Zusatzqualifikationen größter Wert gelegt. Und eine extrem strenge Auswahl getroffen.

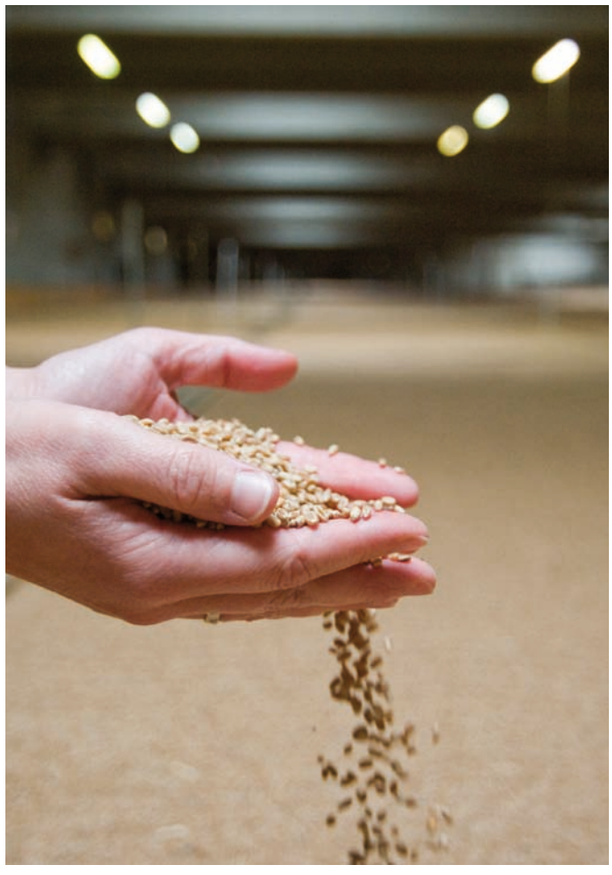
Krefelder bringen die Scheffel ins Trockene

Leistungsfähige Trockenanlage im Krefelder Hafen ist für manche Landwirte die Rettung nach feuchter Ernte

In den letzten Wochen waren die Mitarbeiter der Lagerhaus Pegels GmbH & Co. KG beinahe rund um die Uhr im Einsatz. Da das erste Mal seit einigen Jahren wieder Massen von Regen den Bauern die Ernte verhagelten, waren die Krefelder Spezialisten gefragte Leute. Denn am Niederrhein und im Rheinland sind sie die Einzigen, die in der Kapazität und in dem Umfang feuchtes Getreide trocknen können.

Ständige Kontrollen

Eine Aufgabe von größter Bedeutung, wie Geschäftsführerin Susanne Pegels erklärt: „Bei jeder Anlieferung von Getreide während der Ernte werden verschiedene Qualitätsparameter bestimmt, die sich zum einen auf die Backeigenschaften, aber auch die Feuchtigkeit beziehen. Und das ist ein wesentlicher Einflussfaktor bei der Lagerung." Knapp gesagt: Kämen die Körner zu feucht in die Silos, wären Pilzbefall, ein Einsetzen der Gärung sowie Fäulnis mögliche Folgen. Und dann wäre die Ernte hin.



Gut getrocknet kann das Korn weiter verarbeitet werden.

Zudem hat die Feuchtigkeit auch Einfluss auf die Qualität: Auch das beste Korn ist nach falscher Lagerung nicht mehr als hochwertige Backzutat Lagerung weder als hochwertige Backzutat noch als Viehfutter zu gebrauchen.

Spezielle Anlage

Die Lösung klingt einfach, ist aber eine Aufgabe für Spezialisten: Einfach gesagt werden die feuchten Lieferungen trocken geföhnt. Doch das erfordert neben den dafür speziell gebauten Anlagen nicht nur viel Energie sondern noch viel mehr Fingerspitzengefühl und Erfahrung um das Getreide nicht zu rösten. Dazu entnehmen die Krefelder Fachleute während der Trocknung immer wieder Proben.

Für die Landwirte bedeuten der Energieeinsatz beim Trocknen und der Gewichtsverlust durch die austretende Feuchtigkeit natürlich zusätzliche Kosten.

Gestiegene Preise

Die werden aber schnell wieder dadurch aufgefangen, dass die Getreidepreise durch die schlechte Ernte besser sind als in vergangenen Jahren. Zudem wissen die Landwirte, dass eine feuchte Ernte so gut wie nichts wert wäre. Und deshalb kamen sie in den letzten Wochen sogar über das übliche Rheinland und den Niederrhein hinaus nach Krefeld, um hier ihre Scheffel Korn ins Trockene zu bringen. Die wiederum waren als Mitglied des Netzwerk Lagerei & Logistik (NLL) im Krefelder Hafen froh, den Kunden in einer Notsituation kompetente Unterstützung geben zu können.

Gleichheitsgebot nicht verletzten

Haberland: Grundsteuerreform darf Logistikwirtschaft nicht unverhältnismäßig treffen

Die anstehende Grundsteuerreform hat den Neusser Unternehmer Günter Haberland aufgeschreckt. Per se begrüßt der Geschäftsführer eines Hafenunternehmens natürlich, wenn die Überarbeitung aus verwaltungstechnischen Gründen eine deutliche Vereinfachung gegenüber dem alten Verfahren bringen sollte.

Willkür vermeiden

Er findet jedoch schon im Vorfeld auch mahnende Worte: „Dies ist im Grundsatz zu begrüßen, darf jedoch nicht dazu führen, dass bedeutende Unterschiede völlig vernachlässigt werden und damit das Gleichheitsgebot verletzt wird, indem wesentlich Unterschiedliches willkürlich gleich behandelt wird."

Günter Haberland sieht die Steuerreform mit Sorge

Nach Zeitungsberichten sei in der Überlegung, dass Wohngebäude mit 20 Cent je Quadratmeter Wohnfläche multipliziert mit dem jeweiligen Hebesatz der Gemeinden belastet werden könnten, für gewerblich genutzte Gebäude werde eine doppelt so hohe Belastung avisiert.

„In der wirtschaftlichen Realität trifft dies die Logistik-Branche übermäßig hart", hält nun Haberland dagegen. Und erklärt den Grund hierfür: „Die Unternehmen halten für Handel und Industrie Lager(hallen)flächen vor, deren Mietpreise etwa die Hälfte der ortsüblichen Vergleichsmiete im Wohnungssektor betragen - zumindest im Raum Düsseldorf. Damit würden diese im Verhältnis zum wirtschaftlichen Ertrag vier Mal so hoch belastet wie Wohngebäude, was sicherlich nicht sachgerecht ist."

Rechtzeitige Anmerkung

Haberland hofft nun, dass er mit seiner Warnung im Vorfeld vor den sich ergebenden Belastungen noch rechtzeitig kommt. Denn Leittragende seien nicht nur die Unternehmen im Hafen, sondern jeder Bürger. „Jede Verteuerung von Lagerflächen trägt dazu bei, dass weiterhin Lkw auf den Autobahnen als „rollende Läger" genutzt werden, was sicherlich nicht im Sinne einer Verkehrspolitik sein kann, die sich auch den Schutz der Umwelt als Ziel gesetzt hat."

Möglichkeiten erschöpft

Zudem hat die Logistikwirtschaft wie kaum ein anderer Bereich in den vergangenen Monaten unter den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen leiden müssen und bereits alle Kosteneinsparungsmöglichkeiten realisiert. Spielräume bestehen nicht mehr. Erhöhte Abgaben müssten deshalb in vielen Fällen an die Kunden und damit letztendlich an die Verbraucher weiter gegeben werden.

Zeebrügge hat nun Anschluss an Neuss

Neuer Liniendienst mit dem Binnenschiff verbindet Westhafen mit dem Hinterland - Terminal gut angelaufen

Ein ganz neuer Liniendienst per Binnenschiff hat jetzt das erste Mal das Neuss Intermodal Terminal angesteuert: „Wir haben in Kooperation mit der belgischen Binnenschiffs-Reederei PortConect und Maersk Line dieses Angebot ins Leben gerufen, dass den aufstrebenden Seehafen Zeebrügge noch besser an das rheinische Hinterland anbindet", freut sich Terminal-Geschäftsführer Tim Behncke. Und auch wenn das Schiff auf seiner wöchentlichen Fahrt auch andere Häfen ansteuert, so war doch Neuss die erste Wahl.

Gut zu tun haben die Mitarbeiter des Neuss Intermodal Terminal auch Dank des neuen Liniendienstes

PortConnect, so berichtet Behncke, habe seit längerer Zeit den Bedarf für einen regelmäßigen Container-Dienst auf dem Rhein in das deutsche Hinterland gesehen. Die Maersk Line als großes Frachtunternehmen habe sich daraufhin entschieden, die nicht mehr bestehende Zugverbindung zwischen Zeebrügge und Neuss und in gemeinsamer Absprache mit PortConnect auf das Binnenschiff umzustellen. PortConect hatte wiederum von dem neuen Umschlagsplatz im Neusser Hafen am Rhein erfahren. Das neue Angebot bietet zahlreiche Vorteile, wie der Terminalchef berichtet: So bleibt die Umweltfreundlichkeit des Transportes erhalten. An Bord des Schiffes eröffnen sich durch die Größe ganz neue Kapazitäten. Denn die neue Verbindung ist kein reiner Maersk-Dienst, sondern ein Binnenschiff, auf dem das Unternehmen als einer von verschiedenen Kunden mitfährt: „Wir sind froh, dass Interessenten nicht mehr auf den Zug mit seiner limitierten Kapazität, sondern ein 350 TEU fassendes Binnenschiff im einem festen Fahrplan zurück greifen können, das jede Woche samstags Halt macht und fleißig Container bringt."

Entsprechend unterstützt die Mannschaft der Neuss Intermodal Terminal auch PortConnect bei dem Vertrieb für dieses Angebot, welches das Unternehmen zusammen mit H&S Container Line in freundlicher Kooperation organisiert.

Nicht, dass sich Behncke und seine Mannschaft über mangelnde Arbeit beschweren können: „NIT ist gut bis sehr gut angelaufen. Operativ können wir uns nicht beschweren, die Mengenentwicklung verläuft deutlich steiler als erhofft. Für das junge Team, das derzeit noch in der Entwicklungsphase an einigen Stellen damit beschäftigt ist, die optimalsten operativen Abläufe entweder zu finden oder ihnen den Feinschliff zu geben, bedeutet das, hin und wieder an der Kapazitätsgrenze zu arbeiten.

Nachaltiges Handeln dokumentiert

Häfen und Güterverkehr Köln veröffentlicht aktuellen Bericht 2007 - 2009 im Internet

Ökonomisches Bewusstsein, ökologisches Handeln und gesellschaftliche Verantwortung – diesem Dreiklang hat sich die der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) in ihrem Unternehmensleitbild verpflichtet. Und in diese drei großen Felder ist auch der Nachhaltigkeitsbericht 2007-2009 unterteilt, der in diesen Tagen erschienen ist.

Foto: HGK

Die Menschen stehen im Hafen im Mittelpunkt.

Wichtige Themengebiete

Der zweite Nachhaltigkeitsbericht beinhaltet eine Darstellung der Aktivitäten und Leistungen der HGK im Hinblick auf die nachhaltige Entwicklung der drei wichtigsten Themengebiete. Nachzulesen sind die erzielten Fortschritte des Unternehmens und die Ausrichtung auf die Zukunft.

„Die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens ist nicht nur am ökonomischen Erfolg zu messen", so die beiden Vorstände Dr. Rolf Bender und Horst Leonhardt in ihrem Vorwort. „Vielmehr ist es notwendig, erstklassige Leistung mit der Verantwortung für Menschen und Umwelt zu verbinden. Daran halten wir auch in konjunkturell schwierigen Zeiten fest." Als Unternehmen der öffentlichen Hand sei sich die HGK zudem ihrer Leistungsverpflichtung und Verantwortung gegenüber ihrem Umfeld bewusst. Mit der durch den Hafen bereit gestellten Infrastruktur für den Hafenumschlag und den Eisenbahngüterverkehr unterstütze das Unternehmen den umweltverträglichen Transport von Gütern.

Papier sparen

Nicht zuletzt tritt die HGK so für eine Verlagerung von Verkehren ein.

Nachhaltiges Handeln beginnt beim Papier-Verbrauch. Deshalb findet sich den aktuellen HGK-Nachhaltigkeitsbericht als PDF unter der Adresse www.hgk.de im Internet.

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*

Gekentert

Ende August kenterte bei Rhein-km 742,5 bei Düsseldorf die „Gorch Fock". Vier der fünf Bootsinsassen konnten sich unverletzt ans Ufer retten. Den letzten sowie das Boot barg die Feuerwehr Düsseldorf. Dabei handelte es sich nicht um den Großsegler, sondern um ein kleines, offenbar mit den vielen Personen überladenes Segelboot. Die Wasserschutzpolizei hatte bereits am Nachmittag untersagt, aus dem Hafen zu fahren, weil das Schiff schon für zwei Personen zu klein war.

Umzug

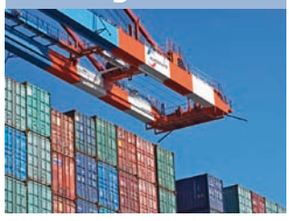


Foto: Hafen Hamburg

Eine Rekordmarke wurde Ende August am EUROGATE Container Terminal Hamburg erreicht: Innerhalb von 40 Jahren wurden 33.333.333 Standardcontainer (TEU) umgeschlagen. Der Jubiläums container kommt von der Reederei United Arab Shipping Company und wurde auf das Schiff AL SAFAT verladen.

Ausgebaut

Bargelink.com, der Internetmarktplatz für die europäische Binnenschifffahrt, hat eine neue Version seines Systems in Betrieb genommen. „Mit der jetzt gestarteten Version 6.0 hat Bargelink.com ein komplett neues Betriebssystem erhalten. Nach fast 10 Jahren Betrieb mussten wir diesen Schritt machen, um für die Zukunft gerüstet zu sein", sagt Axel Götze-Rohen, Geschäftsführer des Unternehmens.

Die im Januar 2001 gestartete Plattform bündelt Angebot und Nachfrage der gesamten europäischen Binnenschifffahrt. Aktuell greifen knapp 2000 Unternehmen über Bargelink.com auf rund 1581 Binnenschiffe zu.

Containerriesen halten in Neuss

OOCL eröffnet ein neues Büro im Neusser Hafen

Foto: OOCL

Beinahe 75 Jahre Berufserfahrung haben jetzt ein Büro in der Danziger Straße im Neusser Hafen bezogen: Die dreiköpfige Mannschaft der Niederlassung der Orient Overseas Container Line Ltd. (OOCL) ist von Düsseldorf nach Neuss gewechselt. Hier, so erklärt Kai Stünckel, Leiter der Zweigniederlassung, sei die Mannschaft deutlich näher am Geschäft. Dabei kann die Niederlassung sich nicht über mangelnde Arbeit beschweren. „2009 war auch für uns ein schwieriges Jahr, so wie für den gesamten Markt", berichtet Stünckel. Doch in den zurückliegenden Monaten sei es bereits gelungen, diese Verluste wieder aufzuholen.

Zu den Kunden der Zweigniederlassung gehören kleine und mittelständische Speditionen und Direktkunden mit Schwerpunkt auf der Chemie, dem Maschinenbau oder der Automobilbranche. „Aber auch sonst eigentlich jeder, der Container in das Ausland versenden möchte oder von dort erwartet", erklärt Stünckel.

Typische Aufgaben sind die Bearbeitung von Tendern, die allgemeine Angebotserstellung, das Hinterlegen aller Vereinbarungen in den Systemen sowie die allgemeine Kundenpflege.

Zumal die Zuständigkeit der Zweigniederlassung, Nordrhein-Westfalen von Münster bis Koblenz inklusive einer kleinen Ecke Hessens, eine der wirtschaftskräftigsten Regionen Europas ausmacht - „mit einem inzwischen wieder deutlich zunehmenden Logistikbedarf." Das Team bleibt bei aller Hektik aber immer dem Unternehmensleitspruch treu und nimmt jeden Auftrag persönlich.

Wegbereiter der weltweiten Logistik

Vor 200 Jahren wurde die Konservendose erfunden - Reisen ohne Mangelerscheinungen

Ohne das Internet und die modernen Informationstechnologien wäre die weltweite Logistik nicht möglich. Allerdings auch nicht ohne eine heute selbstverständlich erscheinende Erfindung: Die Konservendose. Sie wurde vor 200 Jahren am 25. August 1810 erfunden. Und ermöglichte fortan auch weiteste Reisen.

Jahrhundertelang waren vor allem lange Seereisen ein sehr gefährliches Unterfangen: An Bord ernährte man sich von Stockfisch, Zwieback und fauligem Wasser. Mangelerscheinungen wie etwa Skorbut auf Grund von fehlenden Vitaminen waren die Folge. Doch auch an Land bereitete die Lebensmittelversorgung Probleme. So war es der frisch gebackene Oberbefehlshaber der französischen Armee, Napoleon, der 1795 einen Preis von 12000 Goldfranc für ein Verfahren aussetzte, mit dem man Nahrungsmittel haltbar machen und die Soldaten unabhängig von Plünderungen ernähren konnte. Verschiedene Tüftler machten sich an die Arbeit, doch war es der Pariser Konditor und Zuckerbäcker Nicolas Appert, der die Idee hatte, Nahrungsmittel in luftdichte Behälter zu schließen, dann zu erhitzen und so haltbar zu machen.

Foto: Wikimedia Commons/Rainer Zenz

Kommt alles in die Dose - und dort bleiben die Vitamine erhalten.

Die zunächst verwendeten Glasflaschen waren jedoch schwer und zerbrechlich. Also kam der britische Kaufmann Peter Durand noch im gleichen Jahr auf die Idee, Blechkanister zu verwenden - die Geburtsstunde der Konservendose. Zwei andere Briten gründeten 1813 die erste Konservenfabrik - zur Versorgung der britischen Armee.

Bei den ersten Büchsen wurde der Deckel übrigens noch mit Blei an die Dose gelötet - was bei mehreren Konsumenten der Lebensmitteln zu Vergiftungen führte. Auf das Problem wurde man unter anderem nach der Arktisexpedition von Sir John Franklin aufmerksam, deren Mitglieder zwar keine Mangelerscheinungen hatten, aber nach drei Jahren Dosennahrung eine schwere Bleivergiftung aufwiesen.