Neuss Düsseldorfer
HAFEN ZEITUNG | SEPTEMBER 2007 www.hafen-zeitung.de

Grünes Herz
Immer unterwegs im Dienst der Natur: Volker Suchomel
Seite 3

Ticker: Geschichte der Schifffahrt +++ Serviceteam ist immer schnell zur Stelle +++ Schräge Ansichten vom Rhein +++ Sicherheit und Ordnung im Hafen +++ Verlässliche Helfer +++ Zugpferd des Erfolges

Eisenbahn sucht Verstärkung

Die NE bildet im kommenden Jahr zwei junge Menschen zu Lokführern aus

Neue Kolleginnen oder Kollegen sucht die Neusser Eisenbahn (NE): Zum 1. August 2008 sind im Unternehmen zwei Ausbildungsplätze zum Eisenbahner/in im Betriebsdienst, Fachbereich Lokführer/in und Transport zu besetzen.

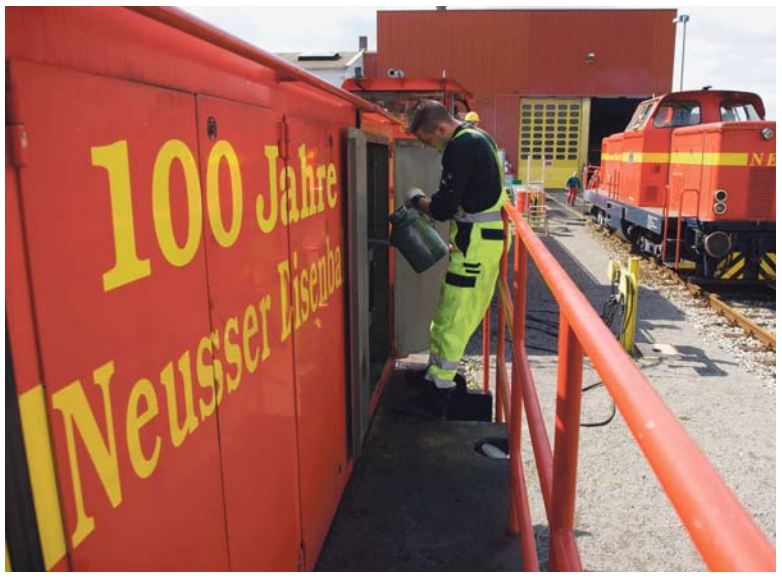
„Wir freuen uns, interessierten Jugendlichen erstmals diese Chance anbieten zu können", erklärt Frank Türger, Leiter der NE. Aufgrund des guten Wachstums und der guten Zukunftschancen der Eisenbahn generell expandiert das Unternehmen.

„Und deshalb benötigen wir neue Mitarbeiter, die uns in der nahen Zukunft bei der Bewältigung bestehender und neuer Aufgaben unterstützen." Eine interessante und abwechslungsreiche Aufgabe, wie Türger betont: Die NE betreiben regionalen wie überregionalen Eisenbahngüterverkehr im Ganzzugverkehr im Nah- und Fernbereich. „Die NE verbindet Engagement mit moderner Logistik und dem Know-how für den Eisenbahngüterverkehr. Die steigenden qualitativen Anforderungen des Verkehrsmarktes erfordern eine sinnvolle Auswahl der Verkehrsträger und innovative Transportlösungen", erklärt der Bahnchef.

Zu der breiten Leistungspalette gehören Zugleistungen auf öffentlichen Streckennetzen und Rangierleistungen in den Häfen Neuss und Düsseldorf.

Die mehr als 100 Mitarbeiter bieten daneben Kooperationsverkehre mit anderen Eisenbahnunternehmen auch im Verbund des Netzwerkes O.N.E.NRW und den Lokeinsatz auf Bahnbaustellen.

Weitere Pluspunkte für den innovativen Dienstleister sind die optimale Verbindung zur Rheinschiene über die Häfen Neuss und Düsseldorf sowie der trimodale Güterumschlag auf eigener Infrastruktur.



Übertrieben

Richard Schenz, Präsident der Österreichischen Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erklärte, den Verkehr als großen „Klimasünder" darzustellen sei übertrieben. Nur 0,5 bis 1,5 Prozent des Treibhauseffektes würden vom Menschen verursacht und könnten deshalb vom Menschen beeinflusst werden.

Von dieser Menge entfalle zum Beispiel in einem Land mit hohem Motorisierungsgrad wie Deutschland ein Fünftel auf verkehrsbedingte Emissionen. Zudem sei es in den vergangenen Jahren gelungen, Verkehrswachstum und CO_2-Emissionen zu entkoppeln.

Ein knallrotes Kraftpaket

Schnell und schnittig: Eindrucksvoll ist das Löschboot der Feuerwehr im Düsseldorfer Hafen. Der Dienst an Bord ist ein Knochenjob - auch wenn es nicht immer den Eindruck macht, wenn die Männer auch mal mit Gästen zu einer Ausbildungsfahrt ausrücken. (Seite 15)

Aufwärts

Erstmals ist ein Schiff mit einer Stellplatzkapazität von mehr als 10.000 Containern in Hamburg eingelaufen. Die „Cosco Asia" kann bis zu 10.062 Container aufnehmen, ist 349 Meter lang und 45,60 Meter breit. Das größte Containerschiff der Welt ist die „Emma Mærsk" (oben) mit Platz für mehr als 11.000 Container.

Unglücklich

Beim Wasserlassen ist in Köln ein Arbeiter in den Hafen gefallen: Erst hatte er sich wohl ein paar Kölsch gegönnt und war dann an den Kai getreten, um sich zu erleichtern. Dabei verlor er das Gleichgewicht und löste eine größere Rettungsaktion aus. Er kam mit Unterkühlung ins Krankenhaus.

Umsatzstark

Erstaunliche Zahlen veröffentlichte der Fachverlag Hoppenstedt: Die Mitarbeiter schätzen, dass nach dem Handel und der Autoindustrie die Spediteure und Logistiker hierzulande die Nummer drei beim Umsatz stellen. Mit etwa 2,5 Millionen Beschäftigten in 60.000 Firmen dürften 2007 rund 180 (2006: 170) Milliarden Euro umgesetzt werden.

Sauber bleiben

Wo gehobelt wird, fallen auch Späne, weiß der Volksmund richtig. Und in den Neuss Düsseldorfer Häfen wird derzeit an allen Ecken und Ende mit Hochdruck „gehobelt", sprich gearbeitet, wie die hervorragenden Zahlen beweisen. Nicht nur bei uns, sondern auch bei den zahlreichen Firmen, die an den Hafenbecken arbeiten.

Wir, die Firmen und alle Mitarbeiter geben sich jederzeit alle erdenkliche Mühe, Lärm, Staub und Gerüche auf das absolute Minimum zu beschränken. Die Einhaltung und nach Möglichkeit deutliche Unterschreitung der gesetzlichen Vorschriften und Auflagen liegt nicht nur uns am Herzen, sie wird auch von geschulten Mitarbeitern ständig überwacht. Aber auch unsere Partner, Feuerwehr, Polizei und Ordnungsamt, um nur einige zu nennen, haben immer ein offenes Auge, dass sich jeder im Hafen ordnungsgemäß verhält.

Aber jedem Menschen unterlaufen manchmal auch – bei bestem Wissen und Gewissen – Fehler. Das ist bedauerlich und soll auch keine Entschuldigung sein, ist aber nicht zu vermeiden.

Allerdings: Wenn uns ein Fehler unterläuft, so bemühen wir uns, die Folgen möglichst umgehend, vollständig und rückhaltlos zu beseitigen und so die Auswirkungen zu minimieren. Versprochen.

Aber selbst wenn alle Mitarbeiter im Hafen immer ein offenes Auge haben, manchmal geht auch uns etwas durch. Das ist dann keine Absicht, sondern ebenfalls nur menschlich. Dann sind wir Ihnen für Ihre Hinweise dankbar. Sagen Sie uns, wenn es ihnen stinkt, der Krach auf ihre Nerven geht oder irgend jemand Staub aufwirbelt. Wir kümmern uns dann drum. Auch versprochen.

ULRICH GROSS

Ein kleiner Beitrag

Die Häfen sind ein Unternehmen, das tief in der Region verwurzelt ist. Hier leben und arbeiten wir, hier finden sich viele Kunden, Zulieferer, Partner und Freunde. Der sehenswerte Erfolg unseres Unternehmens ist ohne sie undenkbar.

Deshalb engagieren wir uns auch in dieser Region. Denn wir wollen nicht nur profitieren, sondern auch unserer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht werden. Um den Menschen, mit denen wir zusammen arbeiten, von denen unser Erfolg direkt oder indirekt abhängt, etwas zurück zu geben. Keine große Summen, das ist uns bei allem Erfolg (leider) auch nicht möglich. Aber, wie wir hoffen, ein manchmal wichtiger Beitrag, der wiederum zum Erfolg unseres Sponsoring-Partners beiträgt.

Ein weiterer Grund ist, dass wir uns mit Werten und Ideen identifizieren. So unterstützen wir Sportvereine und kulturelle Einrichtungen weil Fairness, Einsatzwillen, Entschlossenheit zum Sieg und Mannschaftsgeist sowie Kreativität und Schaffenskraft Eigenschaften sind, die auch unsere Arbeit und unser Handeln prägen. Sie werden auf diesem indirekten Weg transportiert und ein Erfolg teilweise auch wieder ein bisschen mit NDH in Verbindung gebracht. Auch wenn wir uns natürlich nicht in den Vordergrund drängen möchten. Denn das ist auch nicht unsere Art.

RAINER SCHÄFER

Einsatz rund um die Uhr

Auch Frauen interessieren sich für den Traumberuf Eisenbahner: Organisationsstärke, Teamfähigkeit und Engagement gefragt

Eisenbahner – das ist nicht nur ein Traumberuf für viele Jungen, auch immer mehr junge Frauen träumen von einem Berufsleben auf den Schienen, die für sie die Welt bedeuten. Die Chance, diesen Traum zu verwirklichen, haben sie derzeit bei der Neusser Eisenbahn (NE), die für das kommende Jahr zwei Ausbildungsplätze anbietet.

Allerdings müssen Bewerber auch einige Anforderungen dieses anspruchsvollen Berufes erfüllen, wie Frank Türger, Chef der NE, erläutert: „Interessenten sollten einen Schulabschluss mit guten Noten insbesondere in den Fächern Deutsch, Mathematik und Physik mitbringen."

Erforderlich für den Beruf seien zudem Organisationsstärke, Kommunikationsfähigkeit, Engagement, Teamfähigkeit – aber auch Leistungsbereitschaft und Belastbarkeit.

Denn die Neusser Eisenbahner sind im Schichtdienst rund um die Uhr an beinahe 365 Tagen im Jahr für die Kunden im unermüdlichen Einsatz. „Was er oder sie nicht haben darf, ist eine Abneigung gegen Früh-, Spät-, Nachtdienst oder unregelmäßige Arbeitszeiten. Für uns sind die Wünsche und Bedürfnisse des Kunden entscheidend. Und natürlich müssen auch die gesundheitlichen Anforderungen erfüllt sein", stellt der Bahnchef klar.

Zudem sind ein Interesse an Technik, an der Funktionsweise von Geräten, von Maschinen und Anlagen, sowie Begeisterung für alle Themen rund um Eisenbahn wichtige Voraussetzungen für den Bewerber. Nachteilig ist eine Abneigung gegen Arbeit im Freien.

Auf die erfolgreichen Bewerberinnen oder Bewerber wartet dann eine anspruchsvolle, dreijährige Ausbildung.

Lokführer ist nicht nur der Traumberuf vieler Kinder, sondern auch eine abwechslungsreiche Aufgabe.

Herzlichen Dank, liebe Leser

Ebenso freundlich wie konstruktiv waren die zahlreichen Rückmeldungen auf die erste Ausgabe der Hafen-Zeitung, die die Redaktion erreichten. Sie, liebe Leser, lobten vor allem Design, Informationswert und -dichte der Artikel und Meldungen sowie die Vielfalt der Themen, mit denen wir Ihnen offensichtlich eine Freude machen konnten. Das freut uns.

Mehr noch als die netten Mails und Briefe freuten uns die zahlreichen guten Anregungen, die bei uns unter *leserbrief@hafen-zeitung.de* eingingen oder uns per Post unter der Adresse *Leserbriefe Hafen-Zeitung, Andreas Fröning, Oststraße 194, 47057 Duisburg* erreichten.

Wir möchten Sie bitten, uns weiter Hinweise zu geben, wo sich etwas im Hafen tut, welche Menschen wir einmal porträtieren sollen, welche interessanten Neuigkeiten Sie gehört haben. Oder senden Sie uns Ihre Fragen, die Sie bislang nicht gestellt haben, die wir vielleicht einmal in der Zeitung beantworten können. Auch wenn wir nicht jeden guten Vorschlag sofort umsetzen können, wir lesen jeden Brief und nehmen uns Ihre Hinweise sehr zu Herzen. Denn Sie sind es, für die wir diese Zeitung schreiben. Die Hafenzeitung können Sie übrigens auch im Internet lesen: Unter www.hafen-zeitung.de finden Sie nicht nur den erfolgreichen Erstling, sondern zukünftig ab dem Erscheinungstag auch die jeweils aktuelle Ausgabe. Und natürlich einen Link, mit dem Sie uns schnell eine E-Mail schreiben können.

Düsseldorfer Wasserschutzpolizei setzt sich für den Umweltschutz ein – Photovoltaik-Anlage auf dem Dach der Wache modellhaft – Klar durchgreifen, damit es im Hafen ruhig bleibt – Luma-Piraten chancenlos

Unterwegs im Dienst der Natur

Mit dem schnellen Boot sind die Männer schnell am Einsatzort und haben ein hervorragendes Gefährt, um auf dem Rhein zu patrouillieren.

Auf der einen Seite der Rhein, die meistbefahrene Wasserstraße Europas, auf der anderen der Medienhafen und vorne die Einfahrt zum Düsseldorfer Wirtschaftshafen. Dazu wunderbar gelegen an einer der schönsten Flaniermeilen Düsseldorfs, spiegelt die Lage der Wache das Aufgabenspektrum der Düsseldorfer Wasserschutzpolizei wider.

Das ist für den Laien überraschend groß und vielfältig – und einer der Gründe, weswegen die 17 Männer rund um ihren Leiter Polizeihauptkommissar Volker Suchomel manchmal sagen, dass sie hier ihren Dienst tun „dürfen". Die erste Dienstgruppe beginnt pünktlich um sieben Uhr an der Stromstraße ihren Dienst. Zunächst gehen die Männer die aktuelle Lage durch, besprechen, was anliegt.

Dann legt das weiß-blaue Schiff von seinem Anleger unterhalb des Fernsehturmes ab. 40 Kilometer Rheinstrecke, zwischen Monheim-Baumberg und Wittlaer, sowie die Häfen Neuss und Düsseldorf werden vom Boot „WSP 2" „bestreift", wie es in der Fachsprache heißt.

Besondere Aufmerksamkeit

Immer wieder gehen sie an Binnenschiffen längsseits, sprechen mit der Besatzung, kontrollieren sorgfältig Schiff, Ladung und Mannschaft. Dabei richten die Männer ein besonderes Augenmerk auf gefährliche Güter und Container. Denen gilt auch an Land die besondere Aufmerksamkeit der Beamten. Hier achten sie vor allem auf die Lager- und Umschlagseinrichtungen.

Denn sie sind auch mit dem Streifenwagen unterwegs. Auf festem Grund kontrollieren sie zudem, ob sich Anlegestellen in einem ordentlichen Zustand befinden oder ob jemand auf dem Deich parkt und dort Schäden verursacht. Sie ermitteln zusammen mit der Hubschrauberstaffel bei Umweltdelikten, schauen aber auch weniger spektakulär in Rohre, ob nicht widerrechtlich Abwässer eingeleitet werden und nehmen bei Verdacht Proben.

Die schmucke Uniform mit den weißen Hemden sollte nicht täuschen: Für ihre Aufgabe machen sich die Männer notfalls auch schmutzig.

Die Wasserschutzpolizei ist heute zu recht stolz darauf, dass sie eine der ersten Behörden gewesen ist, die sich systematisch mit Umweltschutz beschäftigt haben.

Am Mittag übernimmt die zweite Schicht. Die überprüft zum Beispiel die Freizeitskipper im Düsseldorfer Medienhafen auf Alkoholkonsum – und zeigt sie bei Verstößen unnachgiebig an. „Dass wir in den vergangenen Jahren keine Probleme im Hafen hatten, liegt auch daran, dass wir klar durchgreifen", weiß Suchomel.

Auch bei leichtsinnigen Luma-Piraten, sind die Männer unnachgiebig, der Hafen ist schließlich ein Industriegebiet. Und natürlich helfen sie auch bei Unfällen, nehmen Anzeigen von Straftaten auf – genauso wie die Landkollegen.

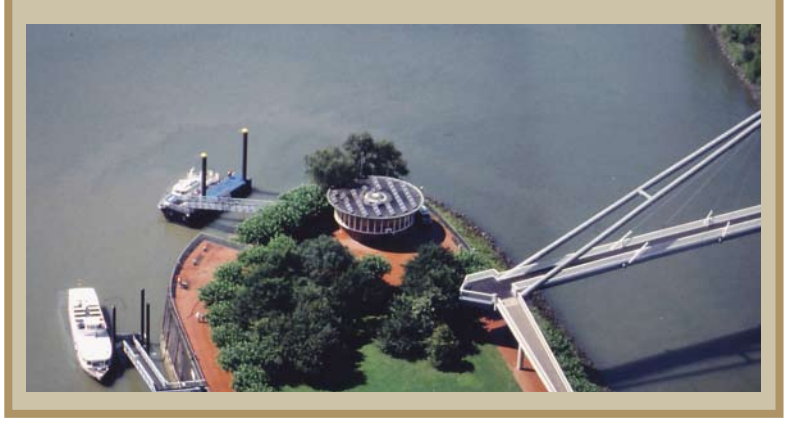
Aufgaben, die nicht nur menschliche Qualitäten erfordern, sondern auch eine besondere Ausbildung. Wer heute die schmucke dunkelblaue Uniform anziehen möchte, hat bereits eine Ausbildung und Erfahrung bei der „Landpolizei" hinter sich. Erst dann kann er die Versetzung auf eines der Schiffe beantragen. Um 22 Uhr ist die Schicht zu Ende. Danach anfallende Einsätze werden von den Beamten aus Duisburg übernommen.

mehr Infos unter:
www1.polizei-nrw.de/wasserschutz

Sonne auf dem Dach

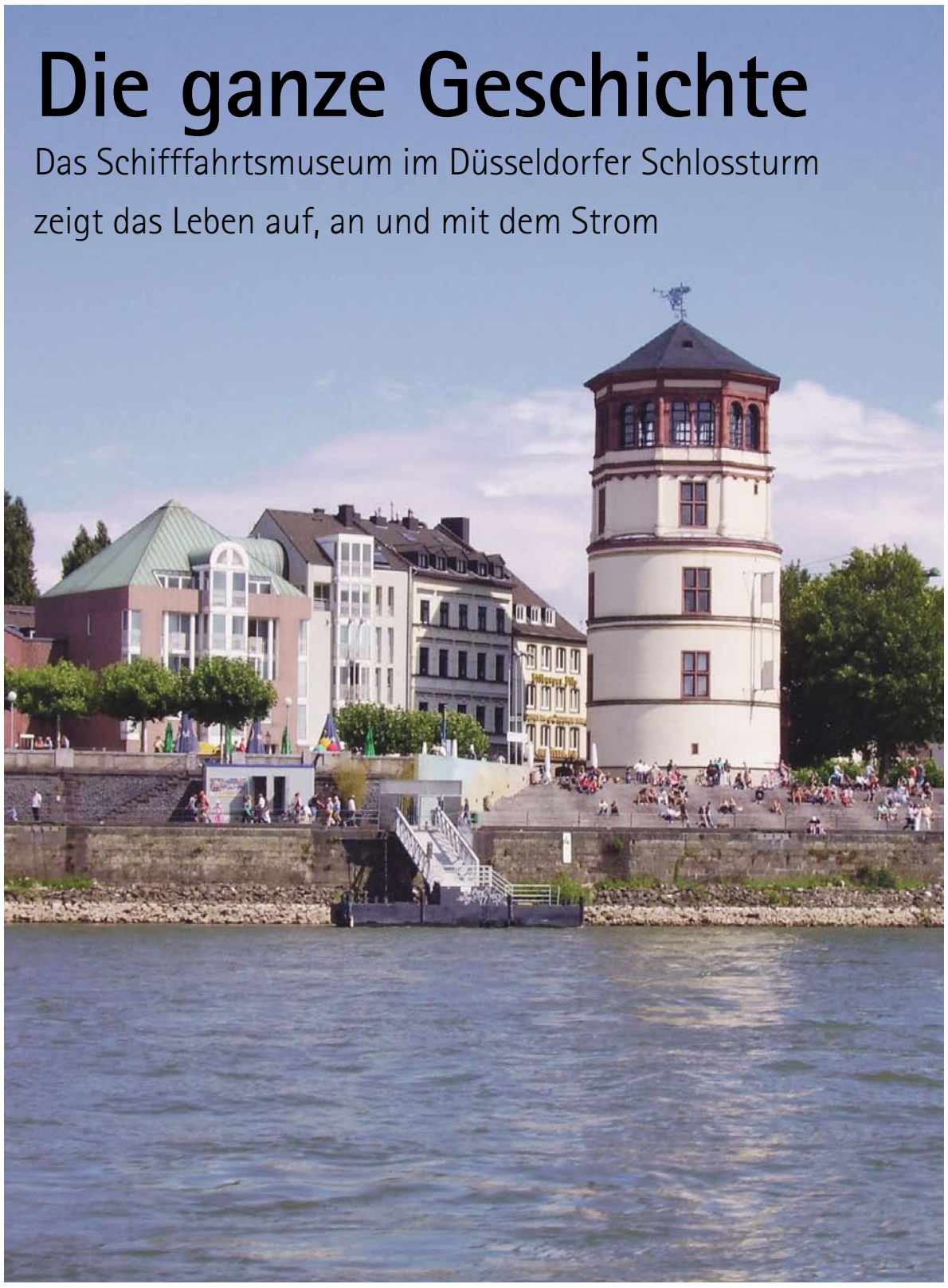
Umweltschutz bildet nicht nur einen Schwerpunkt der täglichen Arbeit bei der Wasserschutzpolizei, er liegt den Männern auch am Herzen. Deshalb gehen sie mit gutem Beispiel voran:

Auf dem Dach der Düsseldorfer Wache sind Photovoltaik-Zellen montiert. Die 50 Quadratmeter große Anlage liefert rund 4000 Kilowattstunden Strom jährlich. Auch das Einsatzschiff „WSP 2" trägt auf dem Dach Photovoltaik-Zellen. Nicht genug, um die kraftvollen Motoren anzutreiben. Aber ausreichend, um während der Liegezeiten Computer, Kaffeemaschine und andere elektrische Geräte mit Strom zu versorgen. Dann können die Männer beruhigt den Motor ausschalten, während er bei anderen an Bord noch weitertuckern muss.



Die ganze Geschichte

Das Schifffahrtsmuseum im Düsseldorfer Schlossturm zeigt das Leben auf, an und mit dem Strom



Einst Teil des prächtigen Residenzschlosses, heute eine sehenswerte Ausstellung: das Schifffahrtsmuseum.

Im ältesten Teil der Stadt und unmittelbar an der Rheinufer-Promenade gelegen steht der Schlossturm, einst stattlicher Eckturm des ehemaligen Residenzschlosses, heute ein Wahrzeichen der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Seit 1984 ist hier das Schifffahrtsmuseum mit einer der ältesten Spezialsammlungen zur Binnenschifffahrt untergebracht.

Unter besonderer Berücksichtigung der Rheinschifffahrt bietet das Museum vom Kellergewölbe bis zur „Laterne", dem obersten Geschoss mit Café und außergewöhnlichem Rundblick auf Rhein und Altstadt, einen facettenreichen kultur- und schifffahrtsgeschichtlichen Querschnitt zum Leben auf, an und mit dem Strom.

Als Abteilung des Stadtmuseums Düsseldorf informiert das Schifffahrtsmuseum über grundlegende sozial- und wirtschaftsgeschichtliche sowie technische Aspekte der Binnenschifffahrt und gibt Aufschluss über die vielfältigen Verflechtungen der Stadt Düsseldorf und des Umlandes mit dem Rhein und der Schifffahrt.

Entwicklung der Häfen

Während eines Rundganges durch die verschiedenen Etagen der Ausstellung offenbart sich dem Besucher die ganze Vielfalt der Thematik.

So ist das erste Untergeschoss im wesentlichen dem Wasserbau, der Fischerei, der Ökologie und damit dem Lebensraum Rhein gewidmet. Das gesamte erste Obergeschoss ist einer individuell aktivierbaren Multimedia-Schau vorbehalten, welche informativ und auf großer Fläche sowohl die Geschichte des Düsseldorfer Residenzschlosses als auch die Entwicklung der Düsseldorfer Häfen präsentiert.

Eine im obersten Geschoss des Schlossturmes positionierte Kamera überträgt zudem die aktuelle Schifffahrt auf dem Rhein und das lebendige Geschehen auf der Rheinufer-Promenade direkt in das Innere des Multimediaraumes.

Im zweiten Obergeschoss dominieren vor allem Modelle von Segel,- Dampf- und Motorschiffen den Raum und vermitteln in anschaulicher Weise einen chronologischen Überblick zur historischen Entwicklung der Rheinschifffahrt. Darüber hinaus ist für den Besucher an zwei Computerstationen eine Vielzahl von lokal-historischen Fotos und Grafiken zu verschiedenen Themen der Schifffahrts- und Stadtgeschichte abrufbar.

Auf der Galerie des zweiten Obergeschosses, wo sich auch ein weiterer Besucher-Computer befindet, steht die Geschichte der Düsseldorfer Häfen im Fokus.

Das dritte Obergeschoss widmet sich vor allem den Themen Personenschifffahrt und Rheinreise sowe Fähren und Brücken und wird besonders durch das Großmodell der Staatsyacht von Kurfürst Johann Wilhelm von der Pfalz geprägt. Ein vierter Computer und zwei Hörstationen stehen dem Besucher für weitergehende Informationen zur Verfügung. Über das letzte Stück der Wendeltreppe gelangt man schließlich in die so genannte „Laterne", dem vierten und obersten Geschoss des Schlossturms. Der ideale Ort, um bei einem Rundblick über den Fluss einen Kaffee oder ein Stück Kuchen zu genießen.

Beziehung von Stadt und Strom

Angesichts der unterschiedlichen Ausstellungsbereiche und dank der unmittelbaren Lage am altstädtischen Rheinufer, der historischen Substanz des Bauwerkes und dem außergewöhnlichen Höhenblick auf die passierende Rheinschifffahrt, erschließt sich dem Besucher des Schifffahrtsmuseums in eindrücklicher Weise die direkte Beziehung zwischen Schifffahrt, Stadt, Strom und ehemaligem Schloss in Düsseldorf.

mehr Infos unter:
www.freunde-schifffahrt-museum.de

Vorträge in der „Laterne"

Der Rhein ist Deutschlands kulturhistorisch bedeutsamster Strom und zugleich einer der verkehrsreichsten europäischen Transportwege für die zunehmenden internationalen Warenströme.

In fünf Vorträgen stellt das Schifffahrtsmuseum in der „Laterne" des Schlossturms wichtige lokale und regionale Aspekte der Kultur- und Verkehrsgeschichte des Rheins vor. Ausgewählte Darstellungen zur historischen Entwicklung der Binnenschifffahrt auf anderen bedeutenden Strömen ergänzen dabei die Thematik.

Die Veranstaltungsreihe beginnt am Donnerstag, 27. September, um 19.00 Uhr, wenn Ulrike Stursberg unter dem Titel „Fährmann – hol über! Geschichte der Düsseldorfer Rheinfähren" erzählt. Am Donnerstag, 25. Oktober, berichtet ab 19 Uhr Martin Mauermann über „Gefährliches Binger Loch – Der Ausbau der Fahrrinne 1968-1974".

Sonntagsführungen

Immer sonntags um 15 Uhr bietet das Schifffahrtsmuseum Führungen zu besonderen Themen an. Der 23. September steht unter dem Titel „Kinder zuerst an Bord – Eltern herzlich willkommen" – eine Führung für Kinder bis zehn Jahre mit Katja Benner. Am 30. September heißt es „Vom Krahnenmeister zum Hotelier – Düsseldorf profitiert vom Rhein" mit Ulrike Stursberg und am 7. Oktober erneut „Kinder zuerst an Bord" mit Julia von Winterfeld. Am 14. Oktober leitet Eva Jörn, M.A, eine Führung durch die Ausstellung des Schifffahrtsmuseums.

Für Jugendliche ein eigener Platz im Hafen

Jugendzentrum „Greyhound Pier 1" bietet Abwechslung und Spaß in gemütlicher Umgebung

„Es macht einfach Spaß, hier abzuhängen, Leute zu treffen, richtig prima." In ihrer Freizeit zieht es die 13-jährige Marija Remenjok regelmäßig in den Hafen. In anderen Städten mögen es die Eltern nicht gerne hören, wenn ihre Kinder zum Spielen in ein solches Gebiet gehen. Nicht so in Neuss. Da gehört der Hafen sogar zu den ersten Adressen. Genauer das Hafenbecken 1. In einem Lagerhaus eröffnete vor zweieinhalb Jahren der Jugendtreff „Greyhound Pier 1". Seinen Namen trägt die Einrichtung in Anlehnung an ihren alten Standort, dem „Greyhound-Cafe" und wegen seiner Nähe zum Hafen „Pier 1". Die Einrichtung gehört zum Jugendamt der Stadt Neuss.

Das Jugendzentrum steht montags bis donnerstags von 13 bis 20 Uhr, freitags von 13 bis 18 Uhr und sonntags von 12 bis 18 Uhr Kindern und Jugendlichen offen. Sie können hier ihre Freizeit verbringen, Kontakte zu Gleichaltrigen knüpfen und erhalten auf Wunsch professionelle Hilfe und Beratung in Problemsituationen.

Die meisten Besucher sind zwischen 12 und 16 Jahre alt. Und sie kommen gerne: Der Jugendtreff bietet Spaß bis in den Abend, eigentlich immer ist etwas los. „Einfach reinkommen und machen", lautet das sehr ernst gemeinte Motto. Und: Der Eintritt kostet nichts, vielleicht beim ersten Mal ein wenig Mut. Aber es lohnt sich auf jeden Fall: In der großen Aktionshalle warten unter anderem Tischtennis und Kicker. An der Theke können die Besucher zu kleinen Preisen Getränke und diverse Süßigkeiten erwerben. Einen Basketballkorb gibt es auch. Schläger und Bälle für Tischtennis und oder der Basketball können die Besucher gegen einen Pfand (etwa das Portemonnaie) ausleihen. Zwei Mal pro Woche demonstriert eine Mitarbeiterin, wie die Kletterwand erklommen werden kann.

Ein abwechslungsreiches Angebot, aber auch Platz für ruhige Minuten bietet das „Greyhound Pier 1".

„Ich komme hier her, weil es einfach Fun macht", bekräftigt der 16-jährige Michael Hüttges. Am meisten Spaß hat er daran, mit dem Sozialarbeiter der Einrichtung den alten VW-Bus zu renovieren. „Aber hier ist alles ziemlich gut", lobt er. Überall in der Halle und rund ums Cafe warten gemütliche Ecken, in denen sich die Gäste zum Chillen, Quatschen oder auch Lästern zurückziehen können. Das Cafe wird im Winter in Betrieb genommen, wenn es in der großen Aktionshalle zu kalt wird. Hier gibt es genügend Sitzplätze und eine Theke, an der die Jugendlichen alles erhalten, was sie brauchen. Das Internetcafe zog aus dem Vorgänger-Domizil mit in den Hafen um. Hier können die Besucher am Computer surfen, chatten oder auch für die Hausaufgaben recherchieren. Ein weiterer Raum dient derzeit noch als Kreativ-Abteilung. Er wird demnächst umgestaltet und soll dann als Gruppenraum, für Hausaufgaben oder andere Dinge, die Stille erfordern, genutzt werden. Im Werkraum schließlich können nicht nur die Jungen reparieren oder basteln. Das „Greyhound Pier 1" ist vom Bundesamt für Zivildienst als Zivildienststelle anerkannt. Bewerbungen werden gerne entgegen genommen.

„Es macht einfach Spaß. Ich treffe hier meine Freunde. Aber am besten ist das Internet", meint Denise Niederer. Wie die anderen Jugendlichen hat die 14-Jährige keine Berührungsängste, was den Hafen angeht: „Ist schon ganz gut hier", lautet ihr Fazit, ein wenig erstaunt, dass sie überhaupt jemand nach ihrer Meinung zum Hafen fragt. „Der Hafen, das ist doch eine ganz normale Sache", pflichtet Marija Remenjok bei.

mehr Infos unter:
http://www.greyhound-cafe.de/

POP am RHEIN

Pop am Rhein

Die Städte Düsseldorf und Köln starten am 16. September das Projekt „Pop am Rhein". Erstmals stehen hier die regionalen Aspekte des internationalen Phänomens Pop im Mittelpunkt. Den Kern des Projektes bilden je eine Ausstellung in Düsseldorf im Heinrich-Heine-Institut, bis 4. November, und in Köln. Weitere Informationen unter www.popam-rhein.de

Hier ist was los

Termine in Düsseldorf und Neuss

21. September 2007

Senioren-Party
„Mit 66 Jahren . . ."
KD Rheinschifffahrt, mit Live-Musik und Tanz, Anleger Burgplatz, Düsseldorf, 15.30 Uhr

Oldie Party
Oldies but Goldies,
KD Rheinschifffahrt, mit Disco, Anleger Burgplatz, 20 Uhr,
beide Male Anmeldung erforderlich unter Tel.:
(02 11) 3 23 92 63

„Unter 16"
Hip Hop, Disco, Charts, 12 bis 15 Jahre, „Greyhound Pier 1", Batteriestraße 1, Neuss, 18 bis 21 Uhr, (0 21 31) 17 09 20

22. September 2007

Trödelmarkt
6 bis 18 Uhr, auf dem Parkplatz Galopprennbahn, Neuss, Hammer Landstraße

DUB Deluxe
Party deluxe im 3001 mit Dub Deluxe (a.k.a. Sunloverz), 23 Uhr, 3001, Düsseldorf, Medienhafen, Tel.: (02 11) 6 6 9 69990

24. September 2007

Kino
„Yellow submarine", Vorfilm: Harakiri whoom, 21 Uhr, Filmmuseum/Black Box, Schulstr. 4, Düsseldorf. Reservierung erforderlich unter (02 11) 8 99 42 90

29. September 2007

Moonlight Shuttle
Weisse Flotte Düsseldorf, romantische Abendfahrt bei Kerzenlicht mit Klaviermusik und 4-Gang-Menü, 21 Uhr, Anleger Rathausufer, Düsseldorf. Anmeldung erforderlich, Tel.:
(02 11) 32 61 24

5. Oktober 2007

Film
Lastwagenkrieg (Niklas Stiller) Filmmuseum/Black Box , 21.30 Uhr, Schulstr. 4, Düsseldorf. Reservierung erforderlich, Tel.:
(0211) 8 99 42 90

Riverboat-Shuffle
KD Rheinschiffahrt, Jazz geht's los, Live-Musik, 20 Uhr, Düsseldorf, Anleger Burgplatz, Anmeldung unter (02 11) 3 23 92 63

6. Oktober 2007

Besichtigung
„Neuss Tour": Das historische Neuss – zu Fuß durch die Innenstadt, 10 Uhr,
Karten sind bei der Tourist Information erhältlich, Neuss, Büchel 6, Tel:
(0 21 31) 1 31 27 32 42

Trödelmarkt
11 bis 18 Uhr,
Neuss, auf dem Kirmesplatz, Hammer Landstraße

täglich

Stadtrundgang
mit Bootsfahrt durch den Medienhafen,
Treffpunkt 14.30 Uhr, Anmeldung bei der Tourist-Information Burgplatz, Düsseldorf,
Tel.: (02 11) 1 72 02 8 5

Guter Start

Die qualifizierte Berufsausbildung hat bei der Gottwald Port Technology GmbH lange Tradition. So starteten zum diesjährigen Ausbildungsbeginn am 1. August 19 junge Menschen ihre berufliche Laufbahn. Die Zahl der Auszubildenden bei Gottwald klettert dadurch auf 60. „Nur durch gezielte Ausbildung können wir unseren Bedarf an qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern langfristig sichern", erläutert Personalleiter Hans-Gerd Marks, der zusammen mit Werksleiter Michael Eilers die neuen Nachwuchskräfte begrüßte.

Auftrag

Der Port of Tyne hat für seinen Riverside Quay zwei Hafenschienenkrane G HSK 6424 B mit 4-Seil-Greifer bei Gottwald Port Technology (Gottwald) bestellt. Die Krane sollen im Oktober ausgeliefert und ab Ende 2007 rund um die Uhr für den professionellen Kohleumschlag an Handymax- und Panamax-Schiffen eingesetzt werden. Die zwei Hafenschienenkrane G HSK 6424 B zählen zur neuen Generation 5 und basieren auf 1000-fach bewährter Hafenmobilkrantechnologie.

Steigerung

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2006/2007 steigerte der Demag Cranes-Konzern sein Ergebnis deutlich gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Das bereinigte Konzern-EBIT erhöhte sich um 18,9 Prozent. Die gute Auftragslage hält weiterhin an: Der Konzern-Auftragseingang lag nach drei Quartalen 13,5 Prozent über dem Vorjahreswert.

Technologie aus Benrath

Erfolgsmodell Hafenmobilkran

wurde 1956 bei Gottwald erfunden

Beinahe jeder zweite weltweit im vergangenen Jahr verkaufte Hafenmobilkran kam aus Düsseldorf. Genauer aus dem Süden der Stadt, aus Benrath. Auf den rund 160.000 Quadratmetern Firmengelände entwickeln und fertigen die rund 800 Mitarbeiter der Gottwald Port Technology, einer Tochter der ebenfalls dort ansässigen Demag Cranes AG, Hafenmobilkrane, Hafenschienenkrane und Schwimmkrane, die weltweit in über 80 Ländern zum Einsatz kommen – in den Vereinigten Arabischen Emiraten wie in Kanada. Der Hauptmarkt ist allerdings Europa, allein in Antwerpen sind rund hundert Exemplare im Einsatz. Mehr als 1100 verließen im Laufe der letzten 51 Jahre Düsseldorf.

600 Tonnen Schwergewicht

Und es werden immer mehr, Umschlagsgeräte aus Benrath sind gefragt: Bereits im ersten Halbjahr 2007 hat Gottwald 45 neue Krane in Auftrag genommen, wie Marketingleiter Peter Klein berichtet. Bis zu 600 Tonnen kann ein Gigant wiegen, bis zu 200 Tonnen heben.

Erfahrene Kranführer schlagen unter guten Bedingungen mit ihnen pro Stunde über 1500 Tonnen Schüttgut oder weit über 30 Container um.

Doch auf dem Firmengelände entsteht noch mehr: ‚Automated Guided Vehicles' und ‚Automated Stacking Cranes'. Das sind futuristisch anmutende, vollautomatische Fahrzeuge beziehungsweise Stapelkrane, die in den Container-Terminals die Blechkisten ganz ohne Fahrer vom Kai zum Lagerareal bringen respektive das Containerlager bewirtschaften. Für diese zukunftsweisende Technologie ist Gottwald Systemanbieter, inklusive Consulting sowie Lieferung von Hard- und Software.

„Wir haben uns von einem Hersteller von Einzelgeräten zu einem Anbieter von integrierten Systemen entwickelt, der Flotten automatisierter Geräte entwickelt und liefert", so Klein. „Auf diesem Weg bauen wir unseren Vorsprung als Innovations- und Technologieführer aus."

Hafenmobilkran beim Umschlag im Hafen von Rio de Janeiro.

Gute Verbindung

Die im Vorjahr georderten 82 Hafenmobilkrane wurden oder werden alle über den Reisholzer Hafen verschickt", erklärt Marketingleiter Peter Klein. Eine entsprechend große Bedeutung habe der Hafen deshalb für das Unternehmen.

Per Küstenmotorschiff erreichen die in Düsseldorf gefertigten Baugruppen wie Unterwagen, Maschinenhaus, Turm und Ausleger der Hightech-Hebemaschinen die Zielhäfen in ganz Europa, wo sie dann endmontiert und in Betrieb genommen werden. Oder Binnenschiffe bringen sie zu den Häfen Rotterdam/Schiedam oder Antwerpen, von wo aus Seeschiffe sie zu den Häfen rund um den Globus transportieren.

Innovation und 1000 Patente

Demag Cranes produziert in 16 Ländern auf fünf Kontinenten

Die Gottwald Port Technology GmbH ist ein Tochterunternehmen der Demag Cranes AG, einem der weltweit führenden Anbieter von Industriekranen und Krankomponenten, Hafenkranen und Technologien zur Hafenautomatisierung. Services, insbesondere Instandhaltung und Modernisierung, sind ein weiteres Kernelement des Leistungsspektrums. Der Konzern ist aus einer Zusammenführung der Demag Cranes & Components GmbH (Geschäftsbereiche Industriekrane und Services) und der Gottwald Port Technology GmbH (Geschäftsbereich Hafentechnologie) unter dem Dach der Demag Cranes AG hervorgegangen. Seit dem 23. Juni 2006 ist die Demag Cranes AG an der Frankfurter Wertpapierbörse notiert.

Im Geschäftsjahr 2005/2006 erwirtschaftete der Konzern mit 5.680 Mitarbeitern einen Gesamtumsatz von rund 987 Millionen. Zum Bilanzstichtag wurden 19,2 Prozent des Umsatzes in Deutschland, 38,2 Prozent im europäischen Ausland, 22,2 Prozent in Nord- und Süd-Amerika, 12,3 Prozent in Asien und 8,1 Prozent in anderen Ländern erzielt.

Demag Cranes produziert in 16 Ländern auf fünf Kontinenten und betreibt über Tochtergesellschaften, Vertretungen und ein Joint Venture eines der umfassendsten weltweiten Vertriebs- und Servicenetzwerke der Branche. So ist der Konzern in mehr als 60 Ländern präsent und erreicht Kunden in mehr als 100 Ländern.

Mit über 1000 Patenten und überdurchschnittlich hohen Investitionen in Forschung und Entwicklung setzt Demag Cranes auf Innovation und Technologieführerschaft.

Immer schnell zur Stelle

Das Serviceteam hilft, wenn Not am Mann und schnelle Hilfe gefragt ist

Sie scheuen weder Wind noch Wetter, wenn es darum geht, schnell Schäden zu beseitigen.

Sie sind die „Feuerwehrtruppe" der Neuss Düsseldorfer Häfen: Die fünfköpfige Mannschaft des Serviceteams wird immer dann gerufen, wenn kurzfristige Einsätze anstehen. Wofür? „Für beinahe alles", erklärt Vorarbeiter Frank Böhme. Keine Übertreibung: Sie kümmern sich, wenn ein Autofahrer ein Straßenschild gerammt hat, wenn der Asphalt nachgibt, Pflastersteine verrutscht sind oder Absperrungen aufgestellt werden müssen. Und das im Handumdrehen.

Daneben stehen zahlreiche regelmäßige Arbeiten auf dem vollen Terminkalender, wie der Beschnitt von Pflanzen, die Wege und Zufahrten zuzuwuchern drohen, und die Betreuung der Immobilien der NDH. Das Team entkernt Büros ebenso fachmännisch wie es Müll aufsammelt, sortiert und dann entsorgt, steigt den Kollegen aufs Dach, um die Regenrinnen zu reinigen oder schleppt auch mal Möbel.

Vielfältige Aufgaben

„Wir sind für alle da, jeder kann uns bestellen", erklärt Böhme das einfache Prinzip. So betreut das Serviceteam verschiedene Unternehmen, die ihre Grundstücke von den NDH gemietet haben.

Eine Aufgabe, die vor allem Flexibilität erfordert. Und in die sich die Männer je nach bisherigem Berufsweg einbringen: Ein Kollege ist ausgebildeter Installateur, ein anderer Schlosser, Böhmes Fachgebiet sind Grünschnitt, Garten- und Pflasterarbeiten.

Für den schnellen Einsatz an jedem denkbaren Ort stehen in den Werkstatthallen an der Cuxhavener Straße, den sich die Männer mit den Schlossern und Elektrikern teilen, ein Pritschenwagen, ein Lkw mit Kran und ein Kipper. Bei allen Unwägbarkeiten der täglichen Arbeit möchte Böhme trotzdem nicht tauschen: „Es ist eine Aufgabe, die sehr abwechslungsreich ist und das ist es, was jeden Tag wieder Spaß macht. Wir kommen im gesamten Hafengebiet rum, da ist kein Tag wie der andere."

Auch wenn sie manchmal bei Wind und Regen raus müssen. Oder in die Kälte: Das Team übernimmt auf Straßen, Wegen, Bushaltestellen und den Treppenabgängen zu den Schiffsliegeplätzen den Winterdienst.

Zudem lobt Böhme, dass das Verhältnis zu den Mitarbeitern der technischen Abteilungen Spitze sei: „Wir arbeiten eng mit den anderen Kollegen zusammen, unterstützen und helfen uns. Das Betriebsklima ist wirklich sehr gut."

Nicht zum Opfer werden

Verbände fordern Änderungen im Entwurf für NRW-Hafensicherheitsgesetz – Diskussion um Kosten entbrannt

Sicherheit ist immer ein zentrales Anliegen – aber wer soll zahlen?

Der Gesetzentwurf für ein Hafensicherheitsgesetz in Nordrhein-Westfalen hat heftige Diskussionen ausgelöst. Als einziges Bundesland wartet NRW mit einem Konzept auf, wonach die Überwachung der Hafensicherheit in Zukunft auf einen privaten „Betreiber" übertragen werden soll. „Während die Bundesländer Hamburg und Bremen Sicherheit mit der vorhandenen Sicherheitsarchitektur als innerbehördliche Aufgabe ohne zusätzliche Kosten gewährleisten können, will NRW neue, mit Kosten für den Hafenbetreiber verbundene Zuständigkeiten schaffen", kritisierte der Geschäftsführer des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB), Karl Michael Probst, nach der Anhörung im Landtag.

Dies sei auch rechtlich problematisch, denn ein privatrechtlicher Betreiber solle zur Gewährleistung öffentlicher Sicherheit „gezwungen" werden.

Nach dem NRW-Entwurf soll der Hafenbetreiber als „Beliehener" einen Gefahrenabwehrplan erstellen und der Behörde zur Vorlage bringen. Diese entscheidet dann über Maßnahmen, die gegebenenfalls das Eigentum der Hafenanlieger betreffen. Die geforderte Überwachung der Hafenanlagen könne in diesem Ausmaß jedoch nur die Polizei leisten, betonte Probst.

Appell an den Landtag

Der BÖB hatte sich in den vergangenen Monaten mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und dem Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLV) unter Einbindung aller regionalen Arbeitsgruppen, für eine Änderung des Gesetzentwurfes eingesetzt. Stellvertretend für die Verbände appellierte BÖB-Geschäftsführer Probst bei der Anhörung im Landtag an die Abgeordneten, sich für entsprechende Änderungen im Gesetzentwurf stark zu machen und grundsätzlich eine Konzeption wie in Hamburg oder Bremen anzustreben – zum Erhalt der Wirtschaftsfähigkeit der NRW-Hafenstandorte im Wettbewerb.

Dabei präsentieren sich die Verbandsmitglieder kompromissbereit. Sie sind zu einer frühzeitigen und ständigen Zusammenarbeit mit der Behörde jederzeit bereit – entsprechende Kompromissvorschläge hatten BÖB, VDV und DSLV bereits formuliert und im Vorfeld der Anhörung den Parlamentariern vorgelegt.

Nach Ansicht der Verbände gehören die Sicherheitsaufgaben zu den klassisch-hoheitlichen Aufgaben, die auch weiterhin durch die öffentliche Hand wahrzunehmen seien. Zudem würden im Falle eines konkreten Bedrohungsszenarios ohnehin die eingespielten Mechanismen staatlicher Gefahrenabwehr greifen. Die im Vorfeld durch die Wirtschaftsbeteiligten geleistete Arbeit wäre hinfällig. Eine effektive und schlanke Arbeitsteilung zwischen staatlichen Stellen und Privatwirtschaft werde hiermit ausgeschlossen.

Der NRW-Vorschlag geht den Verbänden zufolge weit über die Vorgaben der EU-Richtlinie hinaus. Neben der staatlichen werde eine zweite „privatisierte" Sicherheitsarchitektur in den Häfen eingeführt. Dies verschlechtere die Position der NRW-Häfen im Standortwettbewerb signifikant. Die EU-Hafensicherheitsrichtlinie soll zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in den Häfen dienen und sollte bundesweit bereits bis zum 15. Juni 2007 umgesetzt werden.

Kaffee und ein Lächeln

Das „Windige Eck" ist seit Jahrzehnten der Treffpunkt im Düsseldorfer Hafen

Eine der besten Adressen im Düsseldorfer Hafen. Außer dem Menü erhalten Gäste immer ein Lächeln.

Warum man unbedingt einmal im „Windigen Eck" vorbei schauen sollte? „Wegen unseres Hafenmenüs", meint Michael Schmäing wie aus der Pistole geschossen und ohne den geringsten Zweifel.

Zu Recht: Das Gericht (zwei Frikadellen mit Currysauce und Brötchen für 3,40 Euro, in der Spezial-Version zusätzlich noch mit Majo und Zwiebeln) genießt im Hafen verdientermaßen einen legendären Ruf. „Es ist unsere Spezialität, die wird hier bereits seit 33 Jahren verkauft", erklärt der gelernte Fleischermeister und schiebt einem Gast einen Kaffee über die Theke.

Zur Ruhe kommt der 44-Jährige nie, ständig schauen neue Kunden in seinem Imbiss an der Ecke Am Fallhammer/Hamburger Straße vorbei.

Erfunden hat er das „Hafenmenü" allerdings nicht: Es ist eine Idee von seinem Vorgänger, Herrn Trenkel. Er und Schmäing hatten sich kennengelernt, weil der Gastwirt seine Zutaten immer in der Fleischerei einkaufte, in der Schmäing arbeitete. Wegen der guten Qualität. „Da habe ich ihn irgendwann mal angesprochen, wenn Du mal aufhören willst, kannst Du mir ja Bescheid sagen. Das muss ja nicht heute oder morgen sein."

Unkompliziert und ehrlich

Tatsächlich übernahm er dann das „Windige Ecke" gerade einmal zwei Jahre später – und deutlich früher, als gedacht. Bereut hat er seinen Schritt noch nie, keinen einzigen Tag, wie er beteuert: „Ich mag die Leute hier. Sie sind nicht kompliziert und schickie-mickie, sondern gerade heraus, offen, ehrlich, unverbogen. So, wie wir im Hafen eben sind."

Egal, so betont der Wirt, ob es sich um Arbeiter, Trucker auf der Durchfahrt oder Büroangestellte handelt. Für sie steht er gerne morgens um 1.30 Uhr auf, damit er pünktlich um vier Uhr das Rolltor hoch fahren und den ersten heißen Kaffee ausschenken kann. Eine Zuneigung, die auf Gegenseitigkeit beruht. 16.35 Uhr, eigentlich hat das „Windige Eck" schon seit fünf Minuten geschlossen, da kommt noch ein Lkw-Fahrer reingehuscht. „Hallo Mirko", begrüßt ihn Schmäing, schiebt ihm wie selbstverständlich Kaffee mit Milch und Zucker und eine Tageszeitung über die Theke. „Bist spät heute." „Ja, es hat früher nicht geklappt", meint Mirko ein bisschen entschuldigend und steigt dann wieder in den Truck, mit dem er Überseecontainer transportiert. „Man weiß von den Kunden eben, wie sie ihren Kaffee möchten. Ich kenne viele mit Namen", erklärt Schmäing neben der guten Speisekarte sein Erfolgskonzept. „Und das Schöne ist auch, dass sie meistens mit einem Lächeln weggehen. Das ist mein Ziel."

Aber auch die Auswahl kann sich sehen lassen. „Gutbürgerlich bis modern", nennt der Wirt das: Brat- und Currywurst, Frikkos, Fritten, Salate, Schnitzel, Kaffee, Getränke, aber auch Suppen und natürlich Zeitungen und Zigaretten.

Und belegte Brötchen. Die liefert er auch schon mal für kleine Feiern in die Büros im Hafen. Dick belegt und lecker. Oder zusammen mit Schnitzel und anderem, wenn mal eine größere Veranstaltung bei einem Unternehmen ansteht.

Doch anschließend zieht es ihn ganz schnell wieder ins „Windige Eck". Wie jeden Werktag seit 15 Jahren.

Ansichten vom Rhein

UIZ zeigt bis Ende des Monats sehenswerte Ausstellung

Ganz schön schräg präsentiert sich noch in diesem Monat das UmweltInfoZentrum (UIZ) am Düsseldorfer Rheinufer.

In den Räumen der denkmalgeschützten alten Bastion zeigt das städtische Katasteramt seine eindrucksvolle Sammlung mit Schrägluftbildern. Und die belegen: Düsseldorf ist eine schöne Stadt, eine dynamische und vielfältige Stadt, eine Stadt im Wandel, was die ungewöhnliche Perspektive besonders gut zeigt. Ein Motiv taucht dabei immer wieder auf: der Rhein.

Die Ausstellung ist ein sehr guter Anlass, noch einmal in dem besuchenswerten Zentrum vorbeizuschauen, bevor sich Ende des Monats die Türen während der kalten Jahreszeit bis zum kommenden Mai schließen.

Und sie ist der krönende Abschluss der zwölften und wieder einmal erfolgreichen Saison. Von Mai bis September können Besucher seit der Eröffnung im April 1996 direkt am Fluss zu wechselnden Themen Ausstellungen, Vorträge und Mitmachaktionen erleben.

Im Programm setzen die Mitarbeiter monatlich Schwerpunkte, um wichtige Themen besonders ausführlich behandeln zu können. Mal sind es Tiere, dann wieder zum Beispiel Luft oder Wasser. Für die Besucher nicht nur eine Chance, sich zu den Schwerpunkten tiefer gehende Informationen zu erhalten, sondern auch einmal bislang unbekannte Themen für sich zu entdecken.

Partner bei der Programmgestaltung sind neben dem Umweltamt Düsseldorf das Jugendamt, das Vermessungs- und Katasteramt sowie das Garten-, Friedhofs- und Forstamt. Auch andere städtische Ämter und Tochterunternehmen, die Verbraucher-Zentrale NRW sowie Umweltverbände und -initiativen liefern Beiträge zum Programm.

Besucherinnen und Besucher erhalten auf Wunsch persönliche Auskünfte, insbesondere zu Umweltthemen und Lokaler Agenda, dürfen aber auch gerne in aller Ruhe in der Vielzahl von Informationsschriften stöbern, die hier ausliegen. Das UIZ erreichen Interessierte von der Düsseldorfer Altstadt aus über die Rheinuferpromenade bis auf Höhe der Schulstraße. Dort führt eine Treppe hinunter auf die Untere Rheinwerft. Unmittelbar an der Treppe liegt das UIZ in den Räumen der Alten Bastion.

Die Türen öffnen sich samstags und sonntags von 14 bis 19 Uhr. Während den Öffnungszeiten beantworten die Mitarbeiter unter der Telefonnummer (02 11) 8 63 93 97 Fragen, ansonsten unter (02 11) 8 92 50 03. Saisonunabhängig steht das Düsseldorfer Umwelttelefon unter (02 11) 49 49 49 bei Umweltfragen aller Art zur Verfügung.

Am Schnittpunkt der Seerouten

Schon immer liefen Schiffe vieler Nationen den Hafen Singapur an

Singapur besteht aus der gleichnamigen Hauptinsel sowie weiteren 63 Inseln vor ihrer Küste. Der Stadtstaat liegt etwa 137 Kilometer nördlich des Äquators. Die Hauptinsel misst rund 42 Kilometer in ost-westlicher Ausdehnung und 23 Kilometer in nord-südlicher Ausdehnung. Singapurs Gesamtlandmasse beträgt einschließlich der kleineren Inseln 697,1 Quadratkilometer.

Strategische Zwischenstation

Erstmals erwähnt wird Singapur in einem chinesischen Bericht aus dem 3. Jahrhundert als „Puluo-chung", die „Insel am Ende einer Halbinsel". Im 14. Jahrhundert gehörte sie zum Sri-Vijaya-Reich. Dank ihrer Lage am Schnittpunkt der Seerouten vor der malaiischen Halbinsel liefen die Insel die unterschiedlichsten Schiffe aus aller Herren Länder an: chinesische Dschunken, indische Frachter, arabische Dhaus, portugiesische Fregatten und buginesische Schoner. Im 18. Jahrhundert suchten die Briten nach einer strategischen Zwischenstation, um die Flotte ihres wachsenden Imperiums auszurüsten, mit Proviant zu versorgen und zu schützen sowie den in die Region vorstoßenden Holländern zuvor zu kommen. In diesem Umfeld gründete Sir Stamford Raffles den Handelsstützpunkt Singapur, dessen Freihandelspolitik Geschäftsleute aus ganz Asien und sogar aus den USA und dem Nahen Osten anzog.

1824, nur fünf Jahre nach der Gründung des modernen Singapur, war die Bevölkerung von zuvor 150 auf 10.000 angewachsen.

1832 wurde Singapur zum Regierungszentrum der „Straits Settlements" Penang, Malacca und Singapur. Die Eröffnung des Suezkanals im Jahre 1869 sowie die Ankunft von Telegrafen und Dampfschiffen erhöhte Singapurs Bedeutung als Zentrum für den wachsenden Handel zwischen Ost und West.

alle Fotos dieser Seite: en.wikipedia.org

Ankernde Schiffe vor dem Hafen von Singapur.

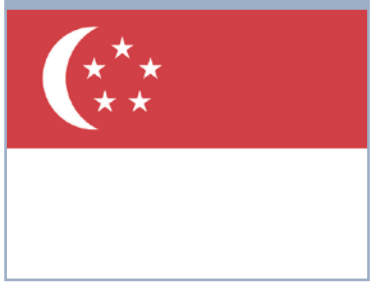
Während des Zweiten Weltkrieges war Singapur Schauplatz schwerer Kämpfe. Nach dem Krieg wurde die Stadt britische Kronkolonie. Ein wachsendes Nationalbewusstsein führte 1959 zur einer eigenständigen Regierung und 1965 wurde Singapur eine unabhängige Republik.

Reiseinformationen

Informationen über Singapur als Urlaubs- und Reiseziel gibt es beim Singapore Tourism Board in der Hochstraße 35/37 in 60313 Frankfurt am Main. Die Mitarbeiter sind unter der Telefonnummer (069) 920 77 00 zu erreichen sowie per Fax (069) 297 89 22 und E-Mail info@stb-germany.de. Zahlreiche Informationen finden sich auch auf der englischsprachigen Internetseite: www.visitsingapore.com.

Jedes Jahr kommen rund 13 Millionen Besucher in die Stadt. Auch wenn sich viele von ihnen nur auf der Durchreise befinden, ist der Tourismus eine wichtige Einkommensquelle. Zudem bietet die Stadt zahlreiche Attraktionen, die einen Besuch lohnen.

Legende



Der Name der Stadt Singapur setzt sich zusammen aus den beiden Wörtern Singha und Pura, die aus dem Sanskrit übersetzt „Löwe" und „Stadt" bedeuten. Einer Legende nach musste ein hinduistischer Prinz aus Sumatra im 14. Jahrhundert in das damalige Temasek, die „Stadt am Meer", flüchten. Dass er auf seinem Weg in der Nähe seines Zieles im dichten Dschungel einen Löwen erblickte, veranlasste ihn zu der Namensgebung – auch wenn das Tier wahrscheinlich ein Tiger war, da in dem Teil Asiens keine Löwen leben.

Beziehungen

Die konstruktive Rolle Singapurs in der Regionalorganisation ASEAN, seine außergewöhnliche Stabilität und seine regionale Bedeutung machen es laut der deutschen Botschaft zu einem wichtigen Partner der deutschen Außenpolitik: „Bei der Förderung der politischen Beziehungen zwischen den europäischen und den asiatischen Ländern wird Singapur als Motor und Vermittler geschätzt." Die bilateralen Beziehungen seien gut und basierten auf einer engen Zusammenarbeit.

Der größte Hafen der Welt

Verbindungen zu 600 Orten in 123 Ländern auf sechs Kontinenten

Die Lage an einigen der meist befahrenen Wasserstraßen der Welt führte dazu, dass Singapur sowohl was die Größe, den Güterumschlag als auch die Umladung betrifft, als größter Hafen der Welt gilt.

Unter anderem wird an den Kais jedes Jahr rund die Hälfte des weltweit transportierten Petroleums umgeschlagen. Als größter Containerhafen der Welt werden hier jedes Jahr rund 24,8 Mio. TEU (Container-Equivalente) bewegt – das ist etwa ein Viertel der gesamten in Umlauf befindlichen Blechkisten.

Der Hafen besteht aus mehreren Anlagen: dem größten Frachthafen, dem Port of Singapore, dem Jurong Port, dem Keppel Harbour zwischen Pulau Brani und Sentosa sowie dem Serangoon Harbour.

Die Anlagen verwalten zwei Betreiber: die heute privatisierten Port of Singapore Authority Corporation, PSA International, sowie die Jurong Port Pte Ltd (Jurong Port). Die rund 1000 Liegeplätze in den sechs Container- und drei Allround-Terminals werden von rund 300 Kranen bedient.

Derzeit bestehen Schifffahrtsverbindungen zu rund 600 Häfen in 123 Ländern auf sechs Kontinenten.

Das Land verfügt kaum über nennenswerte eigene Ressourcen, so dass alle Rohstoffe zunächst per Schiff eingeführt und nach der Weiterverarbeitung wieder über den Seeweg abtransportiert werden müssen. Daneben gehört der Hafen von Singapur zur Kategorie der Transshippment- oder Umschlaghäfen, der über die Versorgung des Stadtstaates hinaus vor allem eine wichtige Verteilungsfunktion für den gesamten südostasiatischen Raum erfüllt. Bis heute versteht sich der Stadtstaat als Drehscheibe des asiatischen Handels.

Ansprechpartner

Botschafter der Bundesrepublik Deutschland in Singapur ist Folkmar Stoecker. Die Adresse seines Amtssitzes lautet Embassy of the Federal Republic of Germany, #12-00 Singapore Land Tower, 50 Raffles Place, Singapore 048623. Die Botschaft ist unter der Rufnummer (0065) 65 33 60 02 zu erreichen sowie per E-Mail unter germany@singnet.com.sg.

Den Rhein immer im Blick

Hans-Achim Theelen weiß, wann und wo an der Wasserstraße Hochwässer drohen

Entlang des Rheins geben die Pegel wie hier in Krefeld gut sichtbar Auskunft, wie hoch der Wasserstand gerade ist.

Von seinem Büro in Duisburg-Homberg hat Hans-Achim Theelen nicht nur einen malerischen Blick auf die Mündung der Ruhr in den Rhein. Über die Bildschirme seiner Computer und die zahlreichen Meldungen behält er die gesamte Wasserstraße auf nordrhein-westfälischem Gebiet im Auge: „Wir hier in Duisburg sind zuständig für den Rhein als Wasserstraße innerhalb Nordrhein-Westfalens. Speziell für die Gewässerkunde, die Überrpüfung von Wasserstand, Geschwindigkeit und Durchfluss."

Wenn irgendwo am Fluss der Pegel steigt oder sinkt, weiß es der Gewässerkundler des Wasser- und Schifffahrtsamtes Duisburg-Rhein als einer der ersten. So auch, als vergangenen Monat der Rhein nach ergiebigen Regenfällen steigende Wasserstände aufwies.

Jeden Morgen erhält Theelen die aktuellen Daten von Konstanz an flussabwärts. Sie sind auch im Internet unter www.elwis.de nachzulesen. „So sehe ich, was los ist", erklärt er. Die Werte zu farbigen Graphen auf Millimeterpapier verbunden ergeben regelrechte Wellen, in denen das Wasser vom Bodensee kommend Richtung Meer fließt.

Derzeit ist der Fluss relativ ruhig. Und auch die beiden Wellen Mitte und Ende vergangenen Monats können den Experten noch nicht aus der Ruhe bringen. Das ändert sich erst, wenn in Koblenz der Wasserstand 4,50 Meter überschreitet und ein Ansteigen auf über fünf Meter zu erwarten ist. Aber das passiert im Durchschnitt nur ein Mal pro Jahr.

Dann jedoch setzt der Hochwassermeldedienst ein, das heißt, alle, die sich beim Amt eingetragen haben, werden benachrichtigt. „Wir erarbeiten eine Hochwasservorhersage über 24 Stunden, so dass wir den voraussichtlichen Pegelstand im Dezimeterbereich vorhersagen." Dabei unterstützen ihn und seine Kollegen Computerprogramme, aber die Gewässerkundler greifen auch auf ihre langjährige Erfahrung zurück: „Die Fließzeit des Wassers ist einigermaßen bekannt. Um die Vorhersage zu erstellen, rufe ich die Pegel am Mittelrhein aus Mainz und von der Mosel aus Trier ab und sehe mir die Vorhersage des Deutschen Wetterdienst an, wo Niederschlagsgebiete sind oder erwartet werden." Die Niederschläge können zum Beispiel dazu führen, dass die nicht mit Messstationen ausgerüsteten Nebenflüsse des Rheins wie Düssel, Wupper und andere dem Fluss weitere Wassermengen zuführen.

Dann muss es an manchen Tagen schnell gehen: Grundlage der Vorhersagen sind die 5-Uhr-Werte, um 5.15 Uhr erfolgt der Abruf der Pegelwerte, der gegen 5.30 Uhr ausgewertet ist. Zwischen 7 und 8 Uhr steht dann eine entsprechende Vorhersage.

Daten, auf die schon viele Menschen warten. Zwar ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nur für die Schifffahrt zuständig. Die Daten gehen jedoch an alle, die mit dem Rhein zu tun haben, und an alle Anlieger-Städte mit ihren Katastrophenabteilungen, Feuerwehren, aber auch an die Wasserschutzpolizei, die Bundeswehr, die Hafenbetriebe und die Kollegen in den Niederlanden.

Täglich im Dienst der Schifffahrt

Der Außenbezirk Neuss stellt die Handbreit Wasser unter dem Kiel sicher

Für die Männer des Außenbezirks Neuss im Wasser- und Schifffahrtsamt Köln bedeutet der Wasserstand der vergangenen Wochen noch keinen Grund zur Aufregung, winkt Josef Zimmermann ab. Für den Wasserbauwerkmeister und seine 20 Kollegen beginnt ein Hochwasser bei sieben Metern und darüber: „Dann fängt es für uns an, interessant zu werden."

Täglich sorgen sie dafür, dass „ihren" 42 Kilometern Rhein, die Schifffahrt immer mindestens die sprichwörtliche Handbreit unter dem Kiel hat. „Die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehres" heißt das im gesetzlichen Auftrag. Und beinhaltet das ganze Spektrum vom Unterhalt der Ufer bis zu der Fahrrinne mit einer Breite von 150 und einer Tiefe von 2,5 Metern plus dem gleichwertigen Wasserstand, einer Marke, die nur an 20 Tagen im Jahr unterschritten wird.

Die Männer der Außenstelle arbeiten kräftig, damit die Schiffe auf dem Rhein ungestört fahren können.

Der Außenbezirk ist eine Art Autobahnmeisterei, zuständig für Schilder oder Ufer mit Strombauwerken wie den ins Wasser reichenden Steinwällen. Der Arbeitsbereich setzt sich unter der Flussoberfläche fort: Zwei Mal pro Jahr wird das komplette Flussbett mit Peilbooten erfasst und ein Profil erstellt. Bei Bedarf wird abgebaggert, wie derzeit vor dem Düsseldorfer Altstadtufer. Das übernehmen Spezialunternehmen, die Außenstelle überwacht den Fortschritt, übernimmt die Ausschilderung und regelt den Verkehr.

Und schließlich begutachten und überprüfen die Experten auch die Steiger zum Beispiel für die Personenschifffahrt. Für ihre Arbeit stehen den Männern mehrere Fahrzeuge zur Verfügung. Vor allem ein Stromaufsichtsboot mit einer Peilanlage und ein Verkehrssicherungsschiff mit Kran und Schubeinrichtung, mit dem sie auch einen Bau-Nachen mitnehmen können. Die „Neuss" ist das Arbeitsschiff der Männer. An Land setzen sie wahlweise den Radlader, den Unimog, zwei VW-Busse oder die beiden Pkw ein.

Die tägliche Arbeit beginnt um 6.45 und endet um 15.30 Uhr – sagt zumindest der Plan. Denn für den Fall, dass etwa nach einem Unfall Gefahr droht oder die Unterstützung der Männer gefragt ist, wie nach dem Unfall eines Containerschiffes bei Köln, steht immer ein Mann in Rufbereitschaft, der über eine Telefonliste die Kollegen alarmiert. „Dadurch sind wir rund um die Uhr einsetzbar." Und wie Zimmermann mit Stolz anfügt: „Bis jetzt waren wir immer da, wenn wir gebraucht wurden."

Sicherheit und Ordnung als Ziel

Peter Theisen verspricht: „Wir kümmern uns um einen sauberen Hafen"

Hafen und Rhein sind für Peter Theisen „ganz normales Stadtgebiet, wie jedes andere Gebiet auch". Was für den stellvertretenden Leiter des Düsseldorfer Ordnungs- und Servicedienstes (OSD) bedeutet, dass seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den Arealen genauso viel Aufmerksamkeit schenken wie jedem anderen Viertel. Nicht mehr und nicht weniger. Auch wenn sie um die besondere Attraktivität von Flussufer und Kaimauer genau wissen.

Allerdings stellen Hafen und Rhein wegen der Vielzahl der Menschen, die hier leben, arbeiten oder ihre Freizeit genießen, und der verschiedenen Anlieger den Ordnungsdienst vor so vielfältige Aufgaben wie kaum ein anderes Gebiet.

Auch im Hafen sorgen die Mitarbeiter des Ordnungs- und Servicedienstes für Sicherheit und Ruhe.

Vielfältige Aufgaben

So betreuen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum einen Bürger und Gewerbetreibende, aber auch Großveranstaltungen, schauen bei Gaststätten und Restaurants vorbei, sehen am Rheinufer nach dem Rechten und zeigen uniformierte Präsenz, damit niemand auf dumme Gedanken kommt. „Wir nehmen auch die Getränkestände bei Veranstaltungen ab und achten darauf, dass die Lärmbestimmungen eingehalten werden." Sie messen auch schon mal den Schallpegel von Gaststätten. „Es ist alles im grünen Bereich. Seit dem vergangenen Jahr haben wir keine Beschwerden mehr. Was das unerlaubte Ausdehnen von Terrassen und den Lärm angeht, ist es wirklich ruhig im Hafen geworden."

Daneben kümmern sich die Mitarbeiter um einen sauberen Hafen. Theisen zählt die Probleme aus: „Das beginnt beim Wegwerfen von Müll, geht über Kippenschnipper und Hundehaufen, bis hin zu Gewerbeabfällen, die wild deponiert werden."

Ziel aller Bemühungen ist es, den Bürgern ein Leben in einer sicheren und geordneten Stadt zu ermöglichen. „Ein Stück Lebensqualität zu schaffen und zu erhalten", wie der stellvertretende Abteilungsleiter erklärt. Dazu wurde vor beinahe zehn Jahren der kommunale Ordnungsdienst ins Leben gerufen. Rund 120 Mitarbeiter – ein Drittel davon Frauen – gehen täglich bis 1.30 Uhr jeweils zu zweit in wechselnden Schichten auf Streife. Mit ihren blauen Uniformen und den blau-weißen Streifenwagen sind die „OSDler" im gesamten Stadtgebiet unterwegs. Ihren Einsatz koordiniert die Leitstelle in der Brinckmannstraße. Ein Schwerpunkt, den die Mitarbeiter mehrmals am Tag ansteuern, ist der Strand an der Bremer Straße. Ein Gelände, dass das Amt seit zwei Jahren im Griff hat. Heute gilt es vor allem, Besitzer frei laufender Hunde zu ermahnen.

Bei ihrer Arbeit setzen die Frauen und Männer vor allem auf Dialog, erklären und werben um Verständnis. „Wir gehen auf die Bürger zu, wenn sie etwa am Rheinufer grillen. Das tolerieren wir im Kiesbett, solange die Natur nicht beschädigt wird, und weisen darauf hin, dass anschließend der Müll entsorgt werden muss", erläutert Theisen. Dazu ließ das Amt auch Müllcontainer aufstellen.

Die Mitarbeiter nehmen aber auch die Personalien auf und sollte am nächsten Tag doch Abfall rumliegen, wird ein Verfahren eingeleitet. Dann, und wenn sich der Verursacher bei Verstößen uneinsichtig zeigt, drohen Bußgelder – und die können ziemlich hoch sein. „Wir können zum Beispiel kein Lagerfeuer tolerieren, wenn dadurch Wald in Mitleidenschaft gezogen wird oder andere Schäden an der Natur verursacht werden."

Die Leitstelle des Ordnungs- und Servicedienstes ist werktags ab 7 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen ab 9 Uhr bis jeweils 1.30 Uhr unter der Telefonnummer (02 11) 8 99 40 00 zu erreichen.

mehr Infos unter:
www.duesseldorf.de/buergerinfo/32/index.shtml

Foto: Photocase.com

Ein schlanker Körper und das breite Maul zeichnen den Hecht aus.

Ein ganz toller Hecht

Räuber frisst alles, was ihm zwischen die Zähne kommt

In unseren Gewässern ist sein Ruf sprichwörtlich und das nicht nur im Karpfenteich: der europäische Hecht, lateinisch Esox lucius, was so viel wie „schillernder Wolf" bedeutet.

Mit einer Länge von bis zu 180 Zentimetern und einem Gewicht von bis zu 25 Kilo lauert der schlanke Räuber in Flüssen, Seen und Teichen regungslos in der Nähe des Ufers zwischen Wasserpflanzen und Schilf. Dabei tarnt ihn sein grün-bräunliches Schuppenkleid hervorragend. Je nach Vorkommen kann dieses Farbkleid dunkler oder heller ausfallen – Beispiele für seine hervorragende Anpassungsfähigkeit.

Schwimmt eine Beute vorbei, stößt er blitzschnell vor und greift sie sich mit seinen mehreren hundert spitzen Zähnen. Dabei sind Hechte nicht wählerisch: Sie verspeisen Fische aller Art und beinahe jeder Größe, stellen aber auch Fröschen, Schlangen, kleineren Säugetieren oder Wasservögeln nach.

Allerdings beschränkt sich die Jagdweise nicht nur auf das Auflauern der Beute: In einigen großen Seen wurden Exemplare dabei beobachtet, dass sie auf der Suche nach Fischschwärmen auch durch das Freiwasser patroullierten.

Der Körper des Hechtes ist torpedoförmig und läuft in einem leicht nach oben gerichteten, extrem breiten Maul aus. Die Rückenflosse liegt im Vergleich zu anderen Fischen sehr weit hinten am Körper, wodurch Hechte sehr wendig sind. Schnell sind sie mit ihrem muskelstarrenden Körper sowieso.

Die Regeln einhalten

Im Hafen werden viele Probleme nach kurzer Absprache Hand in Hand gelöst

Das Hafengebiet erstreckt sich über eine große Fläche – da ist Teamarbeit bei der täglichen Arbeit wichtig.

Dass auf den Hafenbecken alles mit rechten Dingen zugeht, darüber wacht in Düsseldorf die Untere Hafenbehörde, ein Teil des Ordnungsamtes. „Unsere Aufgabe ist es, als Aufsichtsorgan auf alles, was im Hafen passiert, zu schauen", erklärt Helmut Fischer, als Sachgebietsleiter beim Ordnungsamt für die Untere Hafenbehörde zuständig.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stellen sicher, dass Anlieger wie Besucher sich an Gesetze und Verordnungen halten und „eben alles in geregelten Bahnen abläuft." Etwa dass Jetski-Fahrer nicht meinen, sie müssten die Becken in Rennstrecken verwandeln. Die städtischen Mitarbeiter werden aktiv, wenn ein Sturm einen Pavillon ins Wasser weht oder Bürger größere Gegenstände über die Kaikante werfen. „Dann haben wir als Hafenbehörde die Befugnis, den Verursacher aufzufordern, die Sachen zu beseitigen oder wenn Gefahr im Verzug ist, dann »angeln« wir auch mal selber", berichtet der Sachgebietsleiter. Oder er verständigt die Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH).

Die tägliche Arbeit der Behörde ist vor allem durch Teamarbeit geprägt: So stehen die Mitarbeiter in einem sehr engen Kontakt mit den NDH und dort vor allem mit den Hafenmeistern. Gegenseitig unterstützen sie sich bei den täglichen Arbeiten. Dann fischen die Hafenmeister schon mal im Rahmen der Amtshilfe das Zelt wieder aus dem Becken, das aufmerksame Bürger der Unteren Hafenbehörde meldeten.

Sehr enge Zusammenarbeit

Auf die NDH-Mitarbeiter werden zukünftig noch einige zusätzliche Aufgaben im Zuge der Beleihung übertragen: Sie sind mit Hoheitsaufgaben betraut, erhalten Dienstausweise und können gegen Verstöße vorgehen. Egal wer dann den Schaden beseitigt, dem Verursacher drohen Strafen und Bußgelder von bis zu 50.000 Euro. Dabei ist das verbotene Jetski sogar noch relativ „günstig", es kostet beim ersten Mal um die 200 Euro. Kein Selbstzweck: Die Bußgelder sollen dafür sorgen, dass sich eine solche Gefahrensituation nicht wiederholt.

Auch zu den anderen Akteuren im Hafen wie der Wasserschutzpolizei oder dem Löschboot halten die Mitarbeiter des Ordnungsamtes engen Kontakt. „Die Zusammenarbeit ist sehr zufriedenstellend. Hier geht vieles Hand in Hand, auch bei kritischen Dingen reicht oft ein Anruf und dann bekommt man die Dinge schnell in Griff."

Die Untere Hafenbehörde ist zudem Ansprechpartner für Bürger, die im Hafen eine Veranstaltung auf dem Wasser planen. Etwa wenn ein Partyschiff seine Runden drehen will und eventuell Lärm verursacht, Segler zu einer Regatta auslaufen oder Drachenboote sich Rennen liefern. Oder für den Veranstalter, der von einer Hafenbrücke aus bei einem Wettbewerb Golfbälle in das Becken schlagen lassen wollte. Einige Wünsche mussten zur Sicherung der Berufsschifffahrt abgelehnt werden.

Helmut Fischer ist für die Bürger zu den normalen Geschäftszeiten werktags ab 7 Uhr unter der Telefonnummer (02 11) 8 99 32 72 zu erreichen. Anschließend und am Wochenende ab 9 Uhr steht bis 1.30 Uhr die Leitstelle des Ordnungsamtes unter der Rufnummer (02 11) 8 99 40 00 für Anfragen zur Verfügung. Aber auch Polizei und Wasserschutzpolizei nehmen jederzeit Meldungen entgegen.

Immer ein gutes Bild

Mitarbeiter kontrollieren ständig das Hafengebiet

„Grundvoraussetzung für unsere Arbeit ist, dass die Infrastruktur ständig in einem guten und ordnungsgemäßen Zustand ist". Deshalb sorgen Jan Sönke Eckel, Leiter der Hafenbetriebe der Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH), und die rund 60 Mitarbeiter der Abteilung dafür, dass der Hafen immer ein gutes Bild abgibt.

Für sie – wie die anderen Mitarbeiter der NDH – eine Selbstverständlichkeit: „Als Hausherr achtet man natürlich darauf, dass es sauber ist." Allerdings auch eine gesetzliche Verpflichtung: Als Hausherr ist NDH grundsätzlich für die Verkehrssicherheit verantwortlich. Wenn etwa Uferbereiche nicht begehbar sind oder andere Gefahren drohen. „Wir müssen unsere Bereiche regelmäßig kontrollieren", erklärt der Prokurist.

Ein Mitarbeiter ist zum Beispiel damit beauftragt, die Häfen abzufahren, Probleme zu dokumentieren, zu melden und anschließend die Beseitigung festzuhalten.

Sorgfältige Dokumentation

Das betrifft Schäden in Kai- und Lagerbereichen ebenso wie die Treppen in den Uferwänden für die Schiffer. Aber auch auf abgerissene Geländer oder illegale Müllablagerungen haben die Mitarbeiter im Auge. Die Verkehrssicherheitspflicht bezieht sich aber auch auf die Wasserflächen: NDH stellt sicher, dass sämtliche nautischen Bereiche für die Schifffahrt befahrbar sind.

„Sollte das einmal nicht der Fall sein, werden die betroffenen Stellen über das Wasser- und Schifffahrtsamt und eine entsprechende Beschilderung bekannt gegeben."

Denn mit ihrer Arbeit sind die Mitarbeiter nicht allein: „Behörden wie die Wasserschutzpolizei, das Wasser- und Schifffahrtsamt und die Hafenbehörde unterstützen und helfen uns bei der Aufgabe, aber die Hausherrenpflicht haben wir und nehmen sie auch gerne an", stellt der Leiter der Hafenbetriebe klar. Eine Zusammenarbeit, die dank jahrelanger Kooperation sehr gut funktioniert. „Wir im Hafen helfen uns, wenn Bedarf ist. Es bestehen sehr gute Kontakte", erklärt Eckel das gute Klima nicht nur innerhalb des Betriebes.

Damit die Menschen im Hafen gut und vor allem mit Gewinn arbeiten können, sorgen die Mitarbeiter der NDH ständig für Sicherheit.

Zuwächse erfordern leistungsstarke Häfen

IHK diskutierte Verkehrsprognosen: Mobile Bürger und mehr Konsum werden die Straßen überfüllen

Wie mobil wird NRW im Jahr 2030 sein? Sehr, wenn es die Infrastruktur zulässt. Das ist das Ergebnis einer Diskussion, zu der die IHK Düsseldorf gemeinsam mit der Niederrheinischen IHK zu Duisburg, Wesel, Kleve und dem ADAC eingeladen hatte. Nach Meinung der Experten geht es vor allem darum, die erwarteten sehr erheblichen Steigerungen in den Verkehren zu bewältigen. Und dabei komme den Häfen eine ganz besonders große Bedeutung zu, betont Dr. Oliver Neuhoff von der Abteilung Handel, Dienstleistungen, Regionalwirtschaft und Verkehr bei der IHK in Düsseldorf.

Rund 90 Interessenten kamen, um den hochkarätigen Referenten zuzuhören. Und sie wurden nicht enttäuscht. Das komplexe Thema betrachteten die Fachleute aus den drei großen Blickwinkeln Personenverkehr, Güterverkehr und den Veränderungen im innerstädtischen Leben sowie im Kaufverhalten mit seinen Effekten auf den Verkehr.

Eine Prognose: Auch wenn die Gesellschaft durchschnittlich immer älter werde, so würden die „Senioren der Zukunft" einen gestiegenen Mobilitätsanspruch bei wachsendem Konsumverhalten zeigen. Das werde nicht nur zu mehr Autofahrern, sondern auch zu einem gestiegenen Versorgungsverkehr in den städtischen Räumen führen. Mit anderen Worten: Es wird enger auf den Straßen. Gleichzeitig, so eine andere Vorhersage der Experten, werde die internationale Arbeitsteilung noch weiter zunehmen, der sich ohnehin rasant entwickelnde Güterverkehr noch einmal deutlich wachsen. „Und da man weiß, dass es auf den Straßen auch aufgrund anderer Faktoren ohnehin schon enger wird, muss man davon ausgehen, dass die Häfen, die jetzt schon eine unheimlich wichtige Funktion wahrnehmen, noch viel wichtiger als ohnehin schon werden", erläutert Neuhoff.

Kapazitäten umlenken

Sprich: Um die Straßen für den zunehmenden Personenverkehr frei zu halten, sollten Güter verstärkt auf die Schiene oder die freien Kapazitäten der Wasserstraße umgelenkt werden. Bahn und Schiff sind aber zur idealen Verknüpfung auf den trimodalen Schnittpunkt Hafen angewiesen, wo alle Güter erst aufgenommen und dann auf regionaler Ebene verteilt werden können. Die logische Schlussfolgerung: „Es ist unbedingt notwendig, dass die Häfen ihre Funktion als absatznahes Logistikzentrum beibehalten und ausbauen können."

Deutliche Zeichen der anstehenden Entwicklung lassen sich in der Region Düsseldorf und Umgebung bereits jetzt feststellen, wie Neuhoff berichtet. In den Neuss Düsseldorfer Häfen hat der Containerumschlag in den vergangenen Jahren stetig zugenommen – und ein Rückgang ist derzeit nicht zu erkennen. Ganz im Gegenteil: Für die Seehäfen rechnen Fachleute und Hafenmanager damit, dass sich der Containerumschlag in den nächsten zwei Jahrzehnten mindestens verdoppeln könnte. „Das sind sehr eindrucksvolle Prognosen. Aber schon in der Vergangenheit hat sich oft gezeigt, dass die Vorhersagen eher früher als später eintraten."

Als Folge müßten zusätzliche Kapazitäten für den Schienenverkehr geschaffen werden, etwa die Fernverbindungen zu den Seehäfen wie Betuwe-Linie und Eiserner Rhein unbedingt auch auf deutschem Gebiet ausgebaut werden. Und es müsse unbedingt eine flächendeckende Vernetzung sicher gestellt werden, greift der IHK-Experte eine Forderung des Panels auf. Dessen Mitglieder hatten die beiden Eisenbahnlinien als existenziell notwendig bezeichnet.

Gleichzeitig wurde eine Anbindung der Neuss Düsseldorfer Häfen an die beiden Schienenadern gefordert: Nur so ließen sich die im Hafen umgeschlagenen Mengen schnell und sinnvoll verteilen. Und nicht nur in der Region sollte der Anschluss gewährleistet sein: „Es muss eine flächendeckende Vernetzung der weiteren Binnenhäfen absolut gewährleistet sein", so ein Diskussionsteilnehmer.

Aber die Häfen, so eine Befürchtung, stünden angesichts konkurrierender Nutzung und knapper Flächen vor schwierigen Herausforderungen. Auch hier müsse den Logistikstandorten der Rücken gestärkt werden.

Foto: photocase.com

Der LKW wird die erwarteten Verkehrszuwächse nicht aufnehmen können – bald schon drohen lange Staus

Eiserner Rhein

Als „Eiserner Rhein" wird die Schienenstrecke zwischen Antwerpen und dem Duisburger Hafen bezeichnet. Sie geht auf die historische Strecke der Rheinischen Eisenbahn zurück, auf der 1879 die ersten Züge verkehrten. Die Verbindungen wurde jedoch nach Ende des Zweiten Weltkrieges weitgehend aufgegeben.

Auf Anregung der EU-Kommission wurde die Strecke als Bestandteil der europäischen Eisenbahnverbindung Lyon/Genua–Basel–Duisburg–Rotterdam/Antwerpen im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze prioritär eingestuft. Seit dem 15. März wird der niederländisch-belgische Teil wieder für den Güterverkehr genutzt. Nach der Instandsetzung des Streckenabschnitts Budel–Weert fahren bis zu acht Güterzüge pro Woche zwischen Antwerpen und Duisburg. Um das Potential der Achse zu nutzen, ist jedoch ein weiterer Ausbau erforderlich.

Betuwe

Nach 15-jähriger Bauzeit nahmen die Niederländer am 16. Juni eine der modernsten Güterzugverbindungen Europas in Betrieb. Die Betuwe-Route verbindet den Hafen Rotterdam mit Emmerich und verknüpft damit den größten Tiefseehafen Europas besser mit dem europäischen Schienennetz. Die für den Güterverkehr vorgesehene Strecke spart bis zu anderthalb Stunden. Mit Inbetriebnahme der Betuwe-Route will die niederländische Regierung den Anteil des Schienengüterverkehrs aus dem Hafen Rotterdam bis 2010 verdoppeln.

Zugpferd des Erfolges

3000 PS treiben die G 2000 an

Sie ist größte, stärkste und beste Lok, die derzeit für die Neusser Eisenbahn (NE) unterwegs ist: die G 2000. Mit einer Leistung von 2.440 kW (das sind 3000 PS), einer maximalen Geschwindigkeit von 120 Stundenkilometern, einem Tankvolumen für hohe Reichweiten von 5.000 Litern und einer Dienstmasse von 87 Tonnen, ist die G 2000 variabel einsetzbar und bietet dem Betreiber alle Vorteile eines innovativen Lokkonzeptes. Mit einer Länge von 17,4 Metern basiert sie auf einer geschweißten Plattform mit Rammschutz und Verschleißelementen an der Stirnseite zum Schutz des Führerhauses und des Rahmens.

„Die G 2000 ist unsere Paradelok, mit der wir unter anderem im Ganzzugverkehr drei Mal pro Woche mit durchschnittlich 25 Wagen von Neuss nach Deuna im Nordwesten Thüringens und am gleichen Tag wieder zurück fahren", erklärt Ilie Grigorean, stellvertretender Betriebsleiter der NE. Auftraggeber der Transporte ist die Dyckerhoff AG in Wiesbaden, für die Zement aus dem ostdeutschen Werk in den Neusser Hafen transportiert wird. Daneben wird die gewaltige Zugmaschine für Kalk-Transporte von den rheinischen Kraftwerken in den Hafen eingesetzt.

Gewaltige Aufgaben, die die starke Leistung der Maschine absolut fordern. „Mit ihrer Leistung ist die G 2000 für die Abwicklung des schweren Güterverkehrs besonders im regionalen Güterverkehr prädestiniert", erläutert der stellvertretende Betriebsleiter. Aber die Allround-Lokomotive kann noch mehr: Die zwei asymetrischen Endführerstände geben der G 2000 nicht nur ihr Erscheinungsbild, sondern ermöglichen auch den Einsatz im Rangierdienst, wozu eine Funkfernsteuerung eingebaut wurde.

Als technische Besonderheit ist die G 2000 mit dem für den Verkehr in den Niederlanden erforderlichen Zugsicherungssystem ATB ausgerüstet an die dortige Infrastruktur angepasst.

Jeder Vorschlag wird geprüft

Mancher Wunsch nach Sponsoring muss unerfüllt bleiben

Gut war die Stimmung, als die deutsche Fußballnationalmannschaft im vergangenen Jahr von Erfolg zu Erfolg eilte und den Sommer plötzlich in ein Märchen verwandelte. Nicht jedem der tausenden Besucher an der Neusser Rennbahn fiel es in der Begeisterung um Miro, Schweini und Lukas gleich auf: Das Public Viewing wurde nicht zuletzt durch eine Spende der Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH) möglich, die das Event unterstützten.

Und zur diesjährigen Drachenboot-Regatta im Düsseldorfer Medienhafen schickte NDH nicht nur ein Team ins Rennen, sondern engagierten sich auch

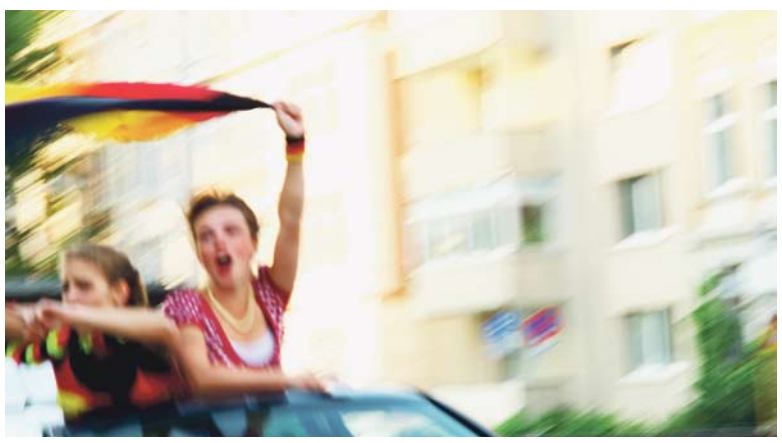


Foto: Photocase.com

Viel Grund zur Freude: NDH unterstützte während der WM die Fans.

hier. Diese und alle anderen Anfragen auf Sponsoring landen auf dem Schreibtisch von Thomas Düttchen, Leiter der Abteilung Marketing. Tendenz steigend. Jede Anfrage und jede Idee prüft er sorgfältig und sortiert als erstes alle unlauteren oder dubiosen Bettelbriefe aus. Bei den anderen Projekten entscheidet ein ganzer Katalog von Kriterien: „Zum Beispiel, ob das Projekt auf unsere Hilfe wirklich angewiesen ist, ob wir uns damit identifizieren können oder wir uns wieder finden", erläutert der Marketing-Chef. Denn der Kooperationspartner muss auch zu den Häfen passen, bevor man sich aneinander bindet.

Selbst unter diesen strengen Gesichtspunkten bleiben viele Anliegen übrig, die zwar unterstützungswürdig wären, aber trotzdem abgelehnt werden müssen.

Die letzte Entscheidung trifft Düttchen dann meist schweren Herzens in Abstimmung mit der Geschäftsführung. Und selbst eine Zustimmung ist nur ein begrenzter Erfolg: „Der ganze Wunsch kann meist sowieso nicht erfüllt werden, da uns nur ein begrenzter Etat zur Verfügung steht."

Auch meidet er langfristige Bindungen, um zudem flexibel zu bleiben und möglichst viele Ideen zu unterstützen – zumal es sich eher um eine symbolische Geste als um die komplette Finanzierung handelt. „Mir tut es jedes Mal Leid, wenn ich eine Absage schreiben muss", bedauert er so manche Entscheidung.

Eine andere Möglichkeit steht Düttchen aber noch offen: Manchmal können die NDH auch Spenden verteilen, etwa Einnahmen aus einem Hafenfest oder von der großen Geburtstagsfeier der Neusser Eisenbahn. Letztere kamen der „Initiative Schmetterling" Neuss für die Begleitung und Entlastung Familien von schwerkranken Kindern zu Gute.

Und manchmal hilft NDH ganz handfest: So wie neulich auf dem „Barfuß-Pfad", als ein Techniker schnell und unkompliziert wieder die historische Handpumpe Instand setzte.

Eine spannende und facettenreiche Arbeit

Das Wissen im Unternehmen bewahren und den langfristigen Erfolg des Hafens nachhaltig sichern

Umfangreich wie das kaum einer anderen Abteilung ist das Aufgabengebiet von „Recht und Personal" der Neuss Düsseldorfer Häfen, wie Leiterin Saskia von Bülow erläutert: „Wir decken den gesamten juristischen Part sowie die klassische Personalarbeit ab."

In den Bereich Recht fallen unter anderem die juristische Beratung der Geschäftsführung und der Fachabteilungen, das gesamte Vertragswesen sowie die Schadensregulierung.

Die Aufgaben sind dabei facettenreich, angefangen bei den klassischen Rechtsgebieten wie Kauf-, Miet-, oder Insolvenzrecht über Bau- und Vergaberecht, Dienst- und Werkvertragsrecht bis hin zu den speziellen Rechtsgebieten wie das Eisenbahnrecht oder zum Beispiel die Auseinandersetzung mit dem derzeit viel diskutierten Entwurf zum Hafensicherheitsgesetz, zählt die Juristin auf.

NDH-Abteilungsleiterin Saskia von Bülow und ihr Team haben ein weit gestecktes Aufgabenfeld.

Der Personalbereich behandelt die gesamte Personalwirtschaft. Darunter fallen zum Beispiel die Personalplanung, Personalbeschaffung, Personalentwicklung und das Personalmanagement sowie das Arbeitsrecht. Aufgaben, die für manch einen beim ersten Hören recht trocken klingen, die jedoch tatsächlich sehr spannend und für den langfristigen Erfolg der Häfen sehr wichtig sind. „Etwa das Thema demografischer Wandel", nennt die Abteilungsleiterin ein Beispiel. Die geburtenschwachen Jahrgänge könnten schon bald dazu führen, dass gut ausgebildete, motivierte und leistungsstarke Mitarbeiter Mangelware werden.

„Unsere Aufgabe ist es, zu überlegen, wie wir auch dann noch die benötigten Nachwuchskräfte rekrutieren können." Bestimmte Berufsgruppen wie Lokrangierführer oder Ingenieure werden auf dem Arbeitsmarkt schon heute händeringend gesucht.

„Unser Ziel ist es, das Know-how der heutigen Belegschaft im Unternehmen zu halten, durch Fort- und Weiterbildung stets zu erweitern und gleichzeitig, die unschätzbaren Erfahrungen der älteren Mitarbeiter zu nutzen. Sie verfügen über ein ganz wichtiges Wissen, das man in keinem Lehrbuch findet."

Neue Aufgaben erwartet sie vor dem Hintergrund einer steigenden Zahl von Mitarbeitern: Sie wuchs seit der Fusion im Jahr 2003 von 187 auf heute 248 inklusive Zeitarbeitskräften.

„Abschließend sind wir für die Gremienarbeit zuständig, das heißt, uns obliegt die Vor- und Nachbereitung der Sitzungen des Aufsichtsrates sowie der Gesellschafterversammlungen. Vielfältigkeit, die Spaß macht!"

Düsseldorfs schnelle Retter

„Feuerlöschboot 2" läuft pro Jahr rund 100 Mal aus dem Hafen zu Einsätzen aus

Wenn die Männer vom „Feuerlöschboot 2" den Hahn aufdrehen, dann staunt auch die Landfeuerwehr. Während sie rund 100 Liter pro Minute aus einem ihrer Strahlrohre Richtung Flammen pumpen, kann die Mannschaft des Düsseldorfer Bootes mit bis zu 5000 Litern pro Minute einen Brand bekämpfen. Denn die Besatzung verfügt über ein unvergleichbar größeres Reservoir: Die großen Wenderohre werden direkt aus dem Fluss gespeist. Deshalb greifen Wehren entlang des Flusses gerne auf die Kollegen auf dem Wasser zurück, wenn sie an einem ufernahen Einsatzort Unterstützung brauchen. Das Schiff wird zum Beispiel bei einem Brand in einer Hafenfirma

Das Feuerlöschboot unterstützt bei Bedarf auch die Kollegen an Land.

automatisch alarmiert. Aber das komme, so Heinz-Gerd Schroeder, Leiter der Feuerlöschbootstation, nur sehr selten vor. „Die Personenrettung steht bei uns im Vordergrund." Vor allem in der warmen Jahreszeit verursachen leichtsinnige Menschen immer wieder Probleme.

Auf der Liste der rund 100 Einsätze pro Jahr folgen die technischen Hilfeleistungen, wenn sich etwa ein Schiff festgefahren hat oder nach einer Havarie Wasser eindringt. Brände an Bord sind selten. Nicht nur sei die Binnenschifffahrt ein sehr sicherer Verkehrsträger, wie Schroeder lobt. Die Mannschaften sind zudem in der Brandbekämpfung ausgebildet, können auch mit Atemschutzgerät umgehen. Und schließlich helfen die Männer bei Unfällen aller Art.

Da das Schiff nicht nur wie ein Löschfahrzeug sondern auch wie Rettungswagen an Land ausgerüstet ist und die meisten Männer eine Ausbildung als Rettungsassistenten absolvieren, greifen sie nicht nur ein, wenn ein Passagier eines Fahrgastschiffes einen Herzinfarkt erleidet. Notfalls fungieren sie auch als Geburtshelfer. Letzteres kam bislang allerdings noch nicht vor.

Das „Feuerlöschboot 2" ist eines von drei Feuerlöschbooten des Landes. Sie sind mit Standorten in Köln, Duisburg und eben Düsseldorf für 226 Stromkilometer verantwortlich, von Oberwinter bis zur holländischen Grenze.

So viel Verantwortung erfordert eine gründliche Schulung: „Wir fahren täglich zu Ausbildungsfahrten raus und bilden unser Personal auch selber aus", erklärt der Leiter.

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-hafen.de*

Redaktion und Produktion: *Schrift-Steller, A. Fröning u. S. Ondrazek GbR ■ Bredeneyer Straße 77 ■ 45 133 Essen ■ info@schrift-steller.de* **Chefredakteur:** *Andreas Fröning ■ Telefon: (01 60) 91 11 65 53 ■ Fax: (07 21) 1 51 30 59 96 ■ andreas@schrift-steller.de* **Art Direction und Produktion:** *Sascha Ondrazek* **Foto:** *Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)* **Schlussredaktion:** *Stefanie Kurkamp*

Druck: *Axel Springer AG ■ Druckerei Essen-Kettwig ■ Im Teelbruch 100 ■ 45 219 Essen ■ (0 20 54) 1 01 - 4 74 ■ helmut.janzen@axelspringer.de*

„Weil es das Leben gut mit mir meint …"

Martin Hülbrock arbeitet im „Greyhound Pier 1" als Sozialarbeiter am Rande des Neusser Hafens

Zu seinem Beruf kam Martin Hülbrock eher auf Umwegen: Nach der zehnten Klasse der Hauptschule machte der 37-jährige Mönchengladbacher erst einmal eine Ausbildung als Bauschlosser.

Anschließend arbeitete er mal auf dem Bau, zog mit einer Hüpfburg für einen Süßwarenhersteller durch das Land und holte seine Fachhochschulreife im Telekolleg nach. Sie ermöglichte ihm, mit 30 Jahren noch einmal an einer Schulbank Platz zu nehmen und Sozialarbeit zu studieren. „Ich hatte als Schlosser unter anderem als Arbeitsanleiter gearbeitet und in den sozialen Bereich reingeschnuppert", erklärt er seine Wahl.

Nach dem Studienende begann er zunächst beim Sozialamt, bevor er in die Jugendarbeit wechselte – in das gerade neu eröffnete „Greyhound Pier 1".

Ein Schritt, den er noch nie bereut hat. „Ich bin jeden Tag gerne hier. Ich habe einfach Schwein gehabt", bilanziert er zufrieden.

Martin Hülbrock

Am Rhein ist es so schön, weil …
… er die Lebensader der Region ist.
Eine Redewendung, die ich viel zu häufig verwende, ist …
… und wenn der Bauer nicht schwimmen kann, liegt es an der Badehose.
Wenn ich mich nicht gerade mit Ihnen unterhalten würde, wäre ich …
… mit unseren Besuchern beim Tischtennisspielen.
Mein Lieblingsplatz im Hafen ist …
… auf dem Dach vom Greyhound (ehemalige Cretschmer Hallen).
Weil …
… ich von dort den Hafen und die Stadt sehen kann.
Sie sollten sich unbedingt einmal ansehen …
… welche Möglichkeiten die Jugendlichen im Greyhound haben.
Ich wünschte mir, die Menschen würden mehr Notiz nehmen von …
… der Attraktivität der eigenen Stadt.
Der überraschendste Moment in meinem Leben war …
… im Losverfahren unter 300 Bewerbern einen Studienplatz zu erhalten.
Fälschlicherweise glauben die Menschen immer, ich sei …
… ein Berufsjugendlicher.
Ich kann ziemlich gut …
… handwerklich arbeiten.
Ich kann gar nicht …
…malen, singen, Texte schreiben.
Ein idealer Abend beginnt …
… mit einem Essen in meinem Lieblingsrestaurant.
Das beste Alter ist …
… zwischen 0 und 37 Jahre, da kann eine Menge passieren.
Kurz gefasst glaube ich, …
… dass es das Leben gut mit mir meint.
Wenn ich schwach werde …
… hat meine Frau ihren berühmten Hackfleisch-Rosenkohl Auflauf gekocht.

Verkehrsbericht erschienen

Report ist wichtige Grundlage für die weiteren Planungen

Die Entwicklung im Güter-, Container- und Schiffsverkehr auf dem Niederrhein und den westdeutschen Kanälen kann ab sofort im Verkehrsbericht 2006 der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD West) nachgelesen werden. Das Dokument ist im Internet unter www.wsd-west.wsv.de unter „Schifffahrt" und im elektronischen Informationssystem www.elwis.de unter „Verkehrsstatistik" zu finden.

Der Verkehrsbericht ist für die Behörde ein wichtiges Instrument für die langfristige und bedarfsgerechte Planung von Investitions- und Unterhaltungsmaßnahmen an den Bundeswasserstraßen.

Die Verkehrszahlen geben Aufschluss über die Auslastung, woraus dann der Ausbaubedarf beziehungsweise die Notwendigkeit zur Beseitigung von Engstellen bestimmt wird. Der gesamtdeutsche Trend eines leichten Anstiegs von mit Binnenschiffen transportierten Gütermengen ist im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West am deutlichsten auf dem Rhein erkennbar.

Im Durchgangsverkehr bei Emmerich wurden 169 Millionen Gütertonnen gezählt, das bedeutet ein Plus von 7,8 Millionen Tonnen gegenüber dem Vorjahr. Im Kanalgebiet nimmt der Wesel-Datteln-Kanal die Spitzenposition ein.

Den Rhein neu entdecken

Wanderführer hilft bei der Orientierung entlang des Weges

Noch nichts vor am Wochenende? Keine Ahnung, was tun? Entdecken Sie doch den Rhein! Auf dem „Erlebnisweg Rheinschiene" lässt sich der große Fluss ganz neu entdecken – auf 357 Kilometern, zwischen dem niederrheinischen Orsoy und dem rheinischen Bonn. Ausgeschildert ist die Strecke als Radweg, doch sie lässt sich auch problemlos erwandern – auch in kleineren, angenehmen Etappen, die leicht zu schaffen sind. Entlang des Weges geben große Infotafeln Hinweise zu Strecke und Standort, vermitteln dabei in Wort, Bild und Grafik viel Historisches, Wissenswertes, Erstaunliches oder Witziges.

Zur Vorbereitung Zuhause oder zum anschließenden Nachwandern ist ein reich bebildeter Führer zur Route erschienen, der zudem hervorragendes Kartenmaterial enthält.

Viele Detailinformationen zu den Sehenswürdigkeiten und ein handliches Format machen ihn zu einem unentbehrlichen Reisebegleiter.

ISBN 3-87909-638-4, www.erlebnisweg-rheinschiene.de