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

Unterwegs
Im Kielwasser der Kirche: Schifferpastor Frank Wessel
Seite 3

Ticker: Düsseldorf verdankt Hafen Aufstieg +++ Das Tor zur Welt +++ Improvisation war gefragt +++ Regierung investiert +++ Neues Kraftwerk +++ Positive Bilanz bei Personenschifffahrt +++ Ganzzüge nach Thüringen

Binnenschifffahrt legt kräftig zu

Besonders beim Versand von Gütern ins Ausland gefragte – 123,3 Millionen Tonnen

Im ersten Halbjahr 2007 stieg die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt in Deutschland im Vergleich zum Vorjahr um 2,8 Prozent oder 3,3 Millionen Tonnen.

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres 123,3 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres waren es 120 Millionen Tonnen.

Mit einem Plus von fast neun Prozent entwickelte sich der Versand ins Ausland am besten, gefolgt vom innerdeutschen Verkehr mit einer Zunahme um etwas über vier Prozent. Der Empfang aus dem Ausland stagnierte dagegen. Beim Transit gab es einen leichten Rückgang um knapp zwei Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 2006. Differenziert nach Güterarten zeigten sich im ersten Halbjahr 2007 die größten Zunahmen bei Eisen- und NE-Metallen (plus 22,5 Prozent), chemischen Erzeugnissen (plus 7,6 Prozent), Nahrungs- und Futtermitteln sowie Erzen und Metallabfällen (beide plus 7,3 Prozent). Der Transport von Containern nahm weiter ab. Den 1,064 Millionen TEU des ersten Halbjahres 2006 stehen im gleichen Zeitraum dieses Jahres nur 1,058 Millionen TEU gegenüber, ein Rückgang von 0,6 Prozent. Zurückzuführen ist die Entwicklung überwiegend auf den Containerverkehr mit den Niederlanden, der etwa die Hälfte des gesamten Containerverkehrs der Binnenschifffahrt ausmacht. Auswertungen für die ersten fünf Monate zeigen hier einen Rückgang von circa acht Prozent. Ursache dürften wie schon 2006 Abfertigungsprobleme bei Umladungen auf und aus Seeschiffen sowie fehlende Lagerkapazitäten insbesondere im Hafen Rotterdam sein.

Richtig wichtig

Der Präsident der IHK Mittlerer Niederrhein, Wilhelm Werhahn, setzt große Hoffnungen in die geplante Güterstrecke „Eiserner Rhein". „Die Verbindung ist nicht nur als Transportweg und Durchgangsstation wichtig für unsere Region", sagte er der Tageszeitung „Rheinische Post". „Sie wird auch Unternehmen in die Region ziehen und Jobs schaffen. Ich bin sicher, dass sich Firmen ansiedeln, sobald die Infrastruktur da ist." Politiker in den Niederlanden und NRW sollten daher nach Meinung Werhahns bei dem Großprojekt aufs Tempo drücken: „Leider liegt das nicht in unserer Hand."

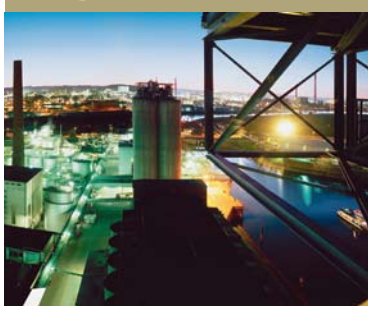
Mit dem Hafen ist gut frühstücken

Ein guter Morgen dank dem Hafen: Wenn morgens Müsli auf den Tisch kommt, dann stehen die Chancen gut, dass es den Weg über den Düsseldorfer Hafen genommen hat. Viele Unternehmen in den Neuss Düsseldorfer Häfen sind starke Akteure in ihren Märkten, die Arbeitsplätze sichern und sogar neu schaffen – und wichtige Versorgungsleistungen für die Region erbringen. (Seiten 6 und 7).

Kreuzfahrt

22 neue Flusskreuzfahrten ab Düsseldorf in Richtung Amsterdam und Straßburg bietet Transocean Tours im jetzt veröffentlichten Programm für 2008. Erstmalig im Angebot mit dabei sind Reisen von Frankfurt nach Basel oder Trier angeboten. Im 140-seitigen Katalog kreuzen insgesamt neun Flussschiffe auf 134 Routen.

Zugenommen



Deutlich mehr Güter schlugen die rheinland-pfälzischen Binnenhäfen im ersten Halbjahr um im Vergleich zu den ersten sechs Monaten des Vorjahres. Insgesamt 12,7 Millionen Tonnen – das ist ein Zuwachs von 780.000 Tonnen oder 6,5 Prozent, wie die Landesstatistiker mitteilten.

Geburtstag

Zur Jubiläumsfeier lud kürzlich Günter Haberland, Enkel des Firmengründers Otto Haberland, ein. Letzterer hatte 1907 – vor genau 100 Jahren – das Unternehmen M. Zietzschmann GmbH & Co. KG im Düsseldorfer Hafen gegründet. Seit den Anfängen beschäftigen sich die Mitarbeiter mit dem Umschlag und der Lagerung von Stück- und Massengut.

Jetzt vorbauen

Die Wirtschaft brummt, die Verkehre nehmen zu, an den Kais herrscht Zufriedenheit, könnte man meinen. Wenn dem nicht so ist, dann liegt es daran, dass das System an einigen Stellen ob der zusätzlichen Mengen bereits ächzt und stöhnt. Das liegt zum einen an den sich erneut abzeichnenden Engpässen in den Seehäfen. Mangelnde Kapazitäten beziehungsweise zu große Zuströme vor allem von Containern führen zu Wartezeiten. Zwangspausen, die Nerven und Geld kosten.

Aber auch die Wasserstraßen, vor allem zu den norddeutschen Seehäfen, bedürfen seit langem eines weiteren zeitgemäßen Ausbaus. Die jetzt angekündigten zusätzlichen Investitionen sind ein wichtiger Schritt. Bis er Wirkung zeigen kann, werden jedoch noch Jahre ins Land gehen.

Aber es ist selten zielführend, mit dem Finger auf andere zu zeigen. Auch die Binnenhäfen müssen sich Mühe geben, mit der Entwicklung Schritt zu halten. Es ist nur zu verständlich, wenn sich die Hafenmitarbeiter jetzt verdientermaßen im Erfolg sonnen. Aber anschließend muss damit begonnen werden, die notwendigen Investitionen und Dinge in die Wege zu leiten, damit der warme Regen auch noch in drei, fünf oder zehn Jahren schöne Erträge in die Kassen spült und nicht droht, die Häfen in einer Flut von Gütern zu ertränken.

Deshalb sind jetzt auch schnelle Lösungen gefragt. Das muss nicht immer große Investitionen bedeuten. Auch neue Ideen, unkomplizierte Konzepte und manchmal „einfach" ein zielführendes Gespräch unter allen Beteiligten kann neue Wege öffnen. Damit die Häfen weiter die wichtige Rolle in der Region spielen können, die Ihnen zukommt. RAINER SCHÄFER

Mit Sicherheit nicht

Sicherheit ist auch bei den Neuss Düsseldorfer Häfen ein Thema, das uns sehr sehr wichtig ist. Egal, ob es um unsere Mitarbeiter, die Infrastruktur, die Fracht der Kunden oder die Besucher geht: Die Sicherheit hat immer Vorrang. Deshalb verschließen sich die Neuss Düsseldorfer Häfen auch nicht der neuen EU-Richtlinie, Container, Umschlagsanlagen und das System Binnenschifffahrt noch sicherer zu machen. Nicht nur, weil wir im Zweifelsfall gesetzlich dazu verpflichtet wären, sondern eben weil es unserem Selbstverständnis entspricht.

Aber NRW wartet jetzt als einziges Bundesland mit einem Konzept auf, wonach die Überwachung der Hafensicherheit in Zukunft auf einen privaten „Betreiber" übertragen werden soll. Das schafft neue, mit Kosten verbundene Zuständigkeiten bei den Hafenbetreibern. Im Gegensatz zu Hamburg und Bremen, die die Sicherheit mit vorhandenen Strukturen und als innerbehördliche Aufgabe sowie ohne zusätzliche Kosten gewährleisten wollen. Es entstünden aber noch weitere Probleme: Der Hafen soll auch bei den Firmen die Einhaltung von Gefahrenabwehrplänen gewährleisten und im Zweifel sogar Maßnahmen ergreifen, die eigentlich der Polizei vorbehalten sind. Das kann nicht sein: Sicherheitsaufgaben gehören aus gutem Grund zu den klassischen hoheitlichen Aufgaben, die der öffentlichen Hand vorbehalten bleiben müssen. ULRICH GROSS

Häfen bleiben erfolgreich

Gesamtverkehrsleistung stieg um 6,4 Prozent – Investitionen in Umschlagsanlagen erweisen sich erneut als zielführend

Es brummt an den Kais der Neuss Düsseldorfer Häfen, beinahe alle Bereiche verzeichnen Zuwächse.

Die Neuss Düsseldorfer Häfen bleiben auf der Erfolgsspur: Nachdem bereits im Jahr 2006 Zuwächse in allen Bereichen verbucht wurden, ziehen die Geschäftsführer Ulrich Gross und Rainer Schäfer auch für die ersten beiden Drittel des laufenden Jahres eine positive Bilanz.

In den Monaten Januar bis August stieg die Gesamtverkehrsleistung aus Schiffsgüterumschlag und Eisenbahngüterverkehr um rund 6,4 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Mit insgesamt 10,772 Millionen Tonnen stieg das Güterverkehrsaufkommen um rund 647.000 Tonnen. Im Vergleich zum Berichtszeitraum hat sich der Schiffsgüterumschlag positiv entwickelt. Wasserseitig wurden bis einschließlich August insgesamt 6,655 Millionen Tonnen bewegt. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum, der 6,479 Millionen Tonnen ausweist, ist dies eine Steigerung von 2,7 Prozent oder rund 176.000 Tonnen.

Deutlich stärker wächst der Eisenbahngüterverkehr, der bis zum 31. August fast 13 Prozent zulegte. Mit insgesamt 4,117 Millionen Tonnen stieg das Transportaufkommen hier um 470.000 Tonnen. Noch einmal angestiegen sind die Leistungen der hafeneigenen Umschlagsanlagen, die einen Zuwachs um 24 Prozent verzeichnen und sich damit deutlich von Schiffsgüterumschlag und Eisenbahngüterverkehr abheben.

Mit den inzwischen 30 hafeneigenen Verladeanlagen wurden insgesamt 5,9 Millionen Tonnen umgeschlagen. Die im Jahr 2006 getätigten Investitionen, so zeigten sich die beiden Geschäftsführer Gros und Schäfer zufrieden, hätten sich damit als richtig und zielführend erwiesen.

Gutes Ergebnis zu erwarten

Die Auftragslage ist ähnlich wie die gute Konjunktur zurzeit stabil, nach wie vor haben wir eher Probleme, die notwendigen Flächen für Anfragen bereitzustellen", schaut Rainer Schäfer, Geschäftsführer der NDH, positiv in die Zukunft. „Die saisonalen Schwankungen in einigen Güterarten werden sich bis zum Jahresende relativieren. Besonders hervorzuheben ist die gute Konjunktur bei Eisen- und Stahlprodukten sowie bei Steinen, Erden und Baustoffen." Die Position der NDH bei mineralischen Brennstoffen und Koks hat sich deutlich verbessert. Die Gütergruppe weist mit rund 46 Prozent den größten Zuwachs aus.

„Die Aussichten bis zum Jahresende sind insgesamt positiv zu bewerten, so dass wir ein gutes Jahresergebnis 2007 erwarten dürfen. Derzeit haben wir bereits erste Gespräche für neue Geschäfte im Jahr 2008 aufgenommen."

Doch warnt der Geschäftsführer auch: „Voraussetzung für die Konsolidierung der guten Ergebnislage sind weitere Investitionen in Kran- und Lokomotivenequipment, die von den Gesellschaftern der NDH mitgetragen werden. Damit stützen sie den Expansionskurs und tragen erheblich zur Verbesserung der Zukunftsfähigkeit des Standortes bei."

Problematisch sei die Umsetzung der Investitionen aufgrund von langen Lieferzeiten der gut ausgelasteten Herstellerunternehmen und der ständig steigenden Stahlpreise. Eine Alternative zu diesen Investitionen gebe es nicht.

Vier Tage pro Woche auf dem Rhein unterwegs – ein Schwätzchen, guter Rat oder auch tatkräftige Unterstützung – „Für die Menschen da sein in der Form, in der sie uns brauchen"

Eine Kirchengemeinde im Fluss

Mal ist es nur ein kurzer Gruß, dann wieder gehen die Kirchenleute längsseits und wechseln einige Worte mit den Binnenschiffern.

Frank Wessel betreut als Schifferpastor eine der ungewöhnlichsten Gemeinden Deutschlands: die Binnenschiffer auf dem Rhein zwischen holländischer Grenze und Köln. Und weil die meist unterwegs sind und wenig Zeit für einen Kirchenbesuch haben, kommen Wessel und seine Mitarbeiter eben zu ihnen. Nicht „Das Schiff, das sich Gemeinde nennt", sondern „Die Gemeinde auf dem Schiff".

Vier Tage pro Woche ist ein Team der Evangelischen Schifferseelsorge Duisburg mit dem Kirchenschiff „Johann Hinrich Wichern" auf dem Wasser unterwegs. Einmal im Monat stehen Neuss und Düsseldorf auf dem Programm. „Wir schauen, welche Schiffe da sind, wer an Bord ist, wen wir lange nicht gesehen haben und wo vom letzten Gespräch noch etwas offen ist." Allerdings muss Pastor Frank Wessel meist gar nicht lange warten. „Oft werden wir schon von weitem herangewunken oder über Funk gerufen."

Ehrliches Interesse

„Ein Angebot", bietet der zurückhaltende Kirchenmann, eine unangeforderte Kontaktaufnahme. „Wir sind mit dem Boot da präsent, wo die Menschen arbeiten. Denn das ist eine unserer Schwerpunktaufgaben: Die Menschen dort zu begleiten, wo sie leben und arbeiten – und das fällt bei den Binnenschiffern zusammen." Wessel ist gern gesehen. Für ein Schwätzchen zum Beispiel, aber auch für einen guten Rat.

„Die Schifferseelsorger sind nahezu die Einzigen, die keinen Profit erhoffen, sondern ein offenes und ehrliches Interesse am Wohl und Wehe der Menschen haben", so Wessel. Oder auch mal für tatkräftige Unterstützung sorgen. Wenn die Frau des Binnenschiffers schnell zum Arzt oder einkaufen muss, aber der Weg zu weit oder zu einsam ist. Die Begegnungen seien auch deshalb durchweg positiv, weil Seelsorger und Schiffer eine gemeinsame Lebenswirklichkeit teilen. „Der gemeinsame Lebensraum verbindet."

„Wir kommen an Bord und fragen: Wie geht es euch? Wir wollen nicht mehr, als für die Menschen da sein in der Form, in der sie uns brauchen", fasst Wessel zusammen. Das schließt alles ein, was gemeinhin mit Kirche in Verbindung gebracht wird wie Taufen und Trauungen, die an Bord des schwimmenden Gemeindezentrums stattfinden.Als Anlaufstelle für Binnenschiffer und Seeleute hat die Schifferseelsorge einen festen Anlaufpunkt: das Haus der Schiffergemeinde im Duisburger Stadtteil Homberg.

Hier können die Schiffer andere treffen und sich austauschen, aber auch in Notsituationen für ein paar Tage ein Zimmer beziehen. Die Schiffer kommen zudem, um ihre Post abzuholen. „Das ist nach wie vor eine unserer Kernaufgaben hier", berichtet der Schifferpastor.

Einmal im Jahr bietet der Seelsorger seiner Gemeinde etwas ganz Besonderes: Am zweiten Adventssonntag kommt er außerhalb der Reihe in die Neusser und Düsseldorfer Häfen. Dann ist ein Posaunenchor mit an Bord, der den Schiffern ein vorweihnachtliches Ständchen bringt. Denn die Menschen werden auch und gerade zu Weihnachten nicht vergessen.

Einmal im Monat macht sich das Kirchenschiff auf den Weg zu den Häfen in Düsseldorf und Neuss.

mehr Infos unter:
www.seemannsmission.org

Vielfältige Aufgabe

Kirchliche Arbeit auf dem Wasser hat Tradition: 1898 findet sich die erste nachweisliche Erwähnung der Schifferseelsorge in kirchlichen Unterlagen. „Aber wir vermuten, dass sie bis in die 1870er Jahre zurückreicht", sagt Pastor Frank Wessel.

Wer weitere Informationen möchte, den lädt der Kirchenmann ins Haus der Schiffergemeinde in die Dammstraße 1b nach Duisburg-Homberg ein. „Oder Sie rufen uns an unter (0 20 66) 9 91 80 – oder winken uns das nächste Mal im Hafen einfach heran."

Eine solch spannende Einheit ist dringend auf Unterstützung angewiesen, um die Arbeit zu erhalten und zu fördern. Deshalb sind Spenden erwünscht. Konto 10 10 10 10 14 bei der KDBank in Duisburg, BLZ 35 06 01 90.

Ziemlich nah am Wasser gebaut

Ohne den Hafen wäre Düsseldorf wahrscheinlich noch lange Zeit eine bedeutungslose Fischersiedlung geblieben

Der große Fluss prägte die Stadt Düsseldorf schon immer. Das beweist ein Besuch im Schifffahrtsmuseum im Düsseldorfer Schlossturm. Hier finden sich zahlreiche Belege, die untermauern, dass die Verbindungen der Stadt und ihrer Bewohner mit dem Fluss tief in die Vergangenheit reichen.

Die ersten Düsseldorfer waren Fischer, die mit Schnüren, Körben und Reusen den zahlreich vorkommenden Arten nachstellten. Darunter so edle Exemplare wie Lachs, Aal und Störe. Von geringerer Qualität, aber durchaus schmackhaft und so zahlreich, dass im 19. Jahrhundert mit seinem Fang ein Volksfest einherging, war der Maifisch. Die Fischerei brachte zwar keinen Wohlstand, sicherte aber die Lebensgrundlage. Düsseldorf wäre jedoch ein eher kleines oder verschlafenes Dorf mit ein paar Hütten und wenigen Hundert Einwohnern geblieben, hätte es nicht auch über einen Hafen verfügt. Nach der Schlacht von Worringen gegen den Erzbischof von Köln wollten die siegreichen Grafen von Berg 1288 von ihrem militärischen Triumph auch profitieren.

Auch im Programm: die Schiffstypen im Wandel der Zeit.

Klingende Münzen

Da die Bauern ihre Abgaben meist in Naturalien entrichteten, brachten vor allem Zollstationen klingende Münzen in die Kasse. Dafür war eine Stadt mit einer befestigten Mauer hilfreich. Wo sie in der Rheinebene herkriegen? Das ging am Besten per Schiff. Also musste die zukünftige Abgabestation auch einen Hafen aufweisen. So reihte sich Düsseldorf, das damals bestenfalls eine einzige befestigte Straße aufweisen konnte, in die Vielzahl der Zollstätten am Rhein ein, wurde zur Stadt erhoben, ausgebaut und bat die vorbeikommenden Schiffer am „Hafen" zur Kasse.

Ohne den Zwangsstopp wären die Schiffe wohl an der Stadt vorbeigefahren, denn die Rolle als Handelsstadt hatten die Kölner den Nachbarn weggeschnappt. Die Stadt war, schon dank ihrer geografischen Lage, ein „natürlicher" Stapelplatz – lange bevor der Kölner Erzbischof Konrad von Hochstaden 1259 das Stapelrecht urkundlich anerkannte. Mit der Ausrede, die Versorgung der Bürger zu sichern und die Frische der Ware kontrollieren zu müssen, erwirkten die Stadtväter das Recht, dass alle Fremden innerhalb eines bestimmten Umkreises gezwungen wurden, ihre Waren zunächst nach Köln zu bringen und dort den Bürgern drei Tage anzubieten. Erst anschließend durften sie sie woanders verkaufen.

Im 15. Jahrhundert fuhren deshalb Frachtschiffe der großen Fahrt aus den Niederlanden direkt nach Köln, luden die Waren aus, die dann Kölner Kaufleuten weiter verteilten. Dass sie ihre niederländischen Waren aus Köln noch dazu mit Verzögerung beziehen mussten, ärgerte die Städte Mülheim, Zons, Neuss und Düsseldorf natürlich maßlos. Aber alle Bemühungen – auch der Fürsten – blieben bis ins 18. Jahrhundert wirkungslos.

Trotzdem schafften es die Düsseldorfer – natürlich – von dem Fluss zu profitieren: Bis zur Erfindung der Dampfmaschine wurden Schiffe flussaufwärts je nach Größe von bis zu acht Pferden gezogen, die auf den so genannten Treidel- oder Leinpfaden liefen (von den Leinen, an denen sie die Schiffe zogen). Flussabwärts konnte sich die Mannschaft treiben lassen, „zu Berg" war harte Arbeit angesagt. Die Düsseldorfer boten den Reisenden nicht nur Rast-, Verpflegungs- und Übernachtungsmöglichkeiten sowie Stationen für Pferde.

Weithin sichtbar: das Schifffahrtsmuseum am Schlossufer.

Florierende Fährstationen

Da die Schiffer an mehreren Stellen wie etwa dem Wittlaer Werth mehrfach die Ufer wechseln mussten, entwickelten sich florierende Fährstationen. Im Bereich der alten Pfalz in Kaiserswerth mussten die Pferde ausgespannt und durch die Stadt geführt werden, wofür die Bürger Pflastergeld kassierten. Lange Zeit die wichtigste Einnahmequelle der Gemeinde. Entsprechend klagten nach der Einführung der Dampfschifffahrt in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht nur die Fährleute über bedeutende Einkommensverluste. Auch Kaiserswerth versank in Bedeutungslosigkeit.

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

Dampfer und Schubschiffe

Über den Rhein als die bedeutendste deutsche Wasserstraße informiert das Schifffahrtsmuseum in einer hörenswerten Reihe. In der Gaststätte „Laterne" im Obergeschoss des Schlossturms werden jeweils ab 19 Uhr wichtige lokale und regionale Aspekte der Kultur- und Verkehrsgeschichte des Rheins und anderer Flüsse vorgestellt. Am Donnerstag, 25. Oktober, berichtet Martin Mauermann über „Gefährliches Binger Loch – Der Ausbau der Fahrrinne 1968-1974". Am Donnerstag, 29. November, stellt Karina Girsch „Die Stadt Düsseldorf im Bild – Der Wandel von der Provinz- zur Industriestadt" vor. Die „Schifffahrt auf dem Mississippi – Vom Raddampfer zum modernen Schubverband" ist am Donnerstag, 20. Dezember, Thema von Dr. Ingo Steller, der am 24. Januar unter dem Thema „Schwimmende Hotels auf Europas Strömen" auch die Geschichte der Flusskreuzfahrten erklärt.

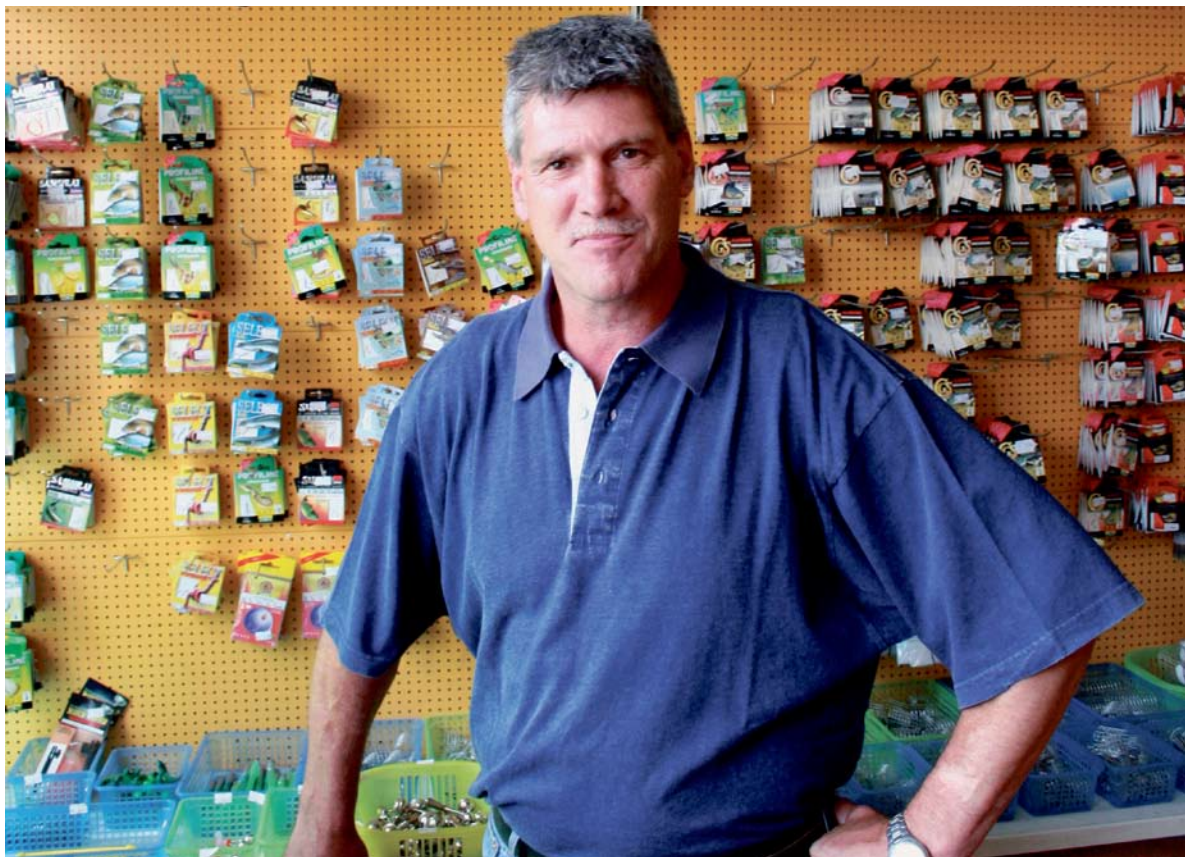
Kinder zuerst an Bord

Die historische Entwicklung der Düsseldorfer Häfen erzählt Karina Gisch am 28. Oktober im Schifffahrtsmuseum. Dort bieten Mitarbeiter jeden Sonntag jeweils ab 15 Uhr Führungen zu besonderen Themen an und lassen so die Ausstellungsstücke lebendig werden. So am 4. November, wenn es wieder heißt „Kinder zuerst an Bord - Eltern herzlich willkommen" und Katja Benner eine Führung besonders für Kinder bis zehn Jahre leitet.

Am 11. November erklärt dann Julia von Winterfeld die Ausstellung des Schifffahrtsmuseums.

Für 20 Euro ein Jahr Fisch

Immer mehr Menschen suchen beim Angeln Entspannung am Wasser



Dietmar Wiedeler verkauft die begehrte Angelerlaubnis in seinem Angelshop.

Wer im Neusser Hafen die Angel ins Wasser halten möchte, muss zunächst bei Dietmar Wiedeler vorbeischauen. An der Furtherstraße 25 verkauft er in seinem Laden Didi's Angelshop die Erlaubnisscheine, die jeder Petri-Jünger bei einer Kontrolle vorweisen muss.

Das Papier ist durchaus begehrt: Rund 300 Angler kauften sich im vergangenen Jahr eine Erlaubnis - das sind genauso viele Scheine, wie der Händler für den Rhein ausgab. Der Schein gestattet das Fischen entlang der gesamten Flussstrecke in NRW. Jeder „Hafenschein", wie er auch genannt wird, gilt ein Jahr und kostet 20 Euro. Rentner und Jugendliche zahlen sogar nur drei Euro. Dafür können sie fast unbegrenzt angeln – solange sie Schonzeiten und Mindestgröße der Fische beachten.

Die Lachse kehren zurück

Seine Kunden? „Alle Altersklassen von Jugendlichen bis zu Senioren. Und alle Berufsgruppen vom Intellektuellen bis zum Auszubildenden, vom Doktor bis zum Arbeiter." Sagt es so, als ob er meint, dass es den Fischen schließlich egal sei, wer sie aus dem Wasser zieht.

Und Fische gibt es reichlich in den Hafenbecken. „Fast alle", antwortet der Experte auf die Frage, welche Arten sich zwischen den Kais tummeln. Und setzt dann hinzu: „Außer vielleicht Forellen." Die allerdings im nahen Rhein schwimmen. Dort sind sogar die ersten Lachse aufgetaucht, die nach ihrer Wiedereinbürgerung den Weg zurück fanden.

43 Fischarten leben aktuell im Rhein – das entspricht dem Artenspektrum um 1900. Meerforellen, aber auch Flunder und Maifisch sind wieder da, wenn auch in bescheidenen Stückzahlen.

„In den letzten 15 Jahren ist der Rhein von der Güteklasse III (stark verschmutzt) in die Güteklasse II (mäßig belastet) und teilweise Güteklasse I (unbelastet bis sehr gering belastetes) aufgestiegen", so die NRW-Landesanstalt für Ökologie. Zwar fließen rund 75 Prozent aller Abwässer in den Rhein, bilanzieren die Fachleute, aber „inzwischen werden aber auch 97 Prozent biologisch gereinigt".

Entsprechend gesund sind die Fische: Welse von 1,20 oder 1,40 Meter Länge, Zander von bis zu einem Meter Größe oder auch große Barsche – „und dicke Karpfen". Selbst der ein oder andere Exote verirrt sich schon mal – so soll einmal eine Scholle aus dem Wasser gezogen worden sein. Und war sicherlich genauso überrascht wie der Sportfischer.

Auch Wiedeler ist begeisterter Fischer. Als er vor vier Jahren arbeitslos wurde, machte er aus der Not eine Tugend, sich selbstständig und das Hobby zum Beruf. „Es läuft", erklärt er.

Zwar machen Großhändler und das Internet kleinen Fachgeschäften inzwischen das Leben ziemlich schwer. Aber er bietet nicht nur eine ausführliche und fachlich fundierte Beratung, sondern setzt auch auf Service. Zudem hat er sein Angebot angepasst, bietet eine unschlagbare Auswahl an verschiedenen Ködern. Dabei auch frische und für Fische verführerisch lecker aussehende Maden.

Wiedeler zieht es bei jeder Gelegenheit ans Wasser. Warum? „Es gibt nichts Schöneres", meint er. Und versucht das Unerklärliche in Worte zu fassen: „Einfach in der Gemeinschaft da zu sitzen. Es wird ja nicht nur geangelt. Man unterhält sich, es wird gelacht, mal auch gegrillt." Er selbst geht auf Aal und Zander. Arten, die im Laden unglaublich teuer geworden seien. Und selbstgeräuchert unglaublich gut schmecken. Für nur 20 Euro im Jahr.

mehr Infos unter:
www.didis-angelshop.de
(0 21 31) 6 63 72 09

Ski am Rhein

Schon traditionell versammelt sich am 27. und 28. Oktober wieder die Elite der Skilangläufer, um auf der Piste entlang des Rheinufers die ersten Punkte der neuen Weltcup-Saison auszulaufen. Und wie in jedem Jahr säumen wohl wieder Tausende die Piste, um ihnen zuzujubeln.

Hier ist was los

Termine in Düsseldorf und Neuss

20. Oktober 2007

Party
„5 Jahre 3001"
mit Antoine Clamaran, Olli Wallner, Uli van Hüning, Crack T. und NOH Club Performance, 3001, 22 Uhr, Düsseldorf

23. Oktober 2007

Show
„Witzigmann & Roncalli Bajazzo", die Dinnershow für alle Sinne,
20 Uhr, MS RheinEnergie, Anleger: Robert-Lehr-Ufer, Düsseldorf, Telefon:
(01 80) 5 66 67 80 (14 Ct./Min.) bis 25. Oktober

26. Oktober 2007

Party
„The Disco Boys",
3001, 23 Uhr,
Düsseldorf Medienhafen

27. Oktober 2007

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

Rundgang
„Vom Neuen Stadttor über die Gehry-Bauten bis zur Living Bridge", Treffpunkt: Rheinturm, Stromstraße 20, Düsseldorf, Anmeldung erforderlich unter Tel.: (02 11) 63 52 59

28. Oktober 2007

Trödelmarkt
auf dem Parkplatz Galopprennbahn, Hammer Landstraße, Neuss, 11 bis 18 Uhr

Rundgang
„Medienhafen – repräsentative Architektur für neue Arbeitswelten", Treffpunkt: 11 Uhr, Rheinturm, Stromstraße 20, Düsseldorf, Anmeldung erforderlich, Telefon (02 11) 63 52 59

Rundgang
„Medienmeile. Der kreative Hafen", Treffpunkt: 15 Uhr, Anmeldung erforderlich, Telefon (02 11) 6 91 32 85

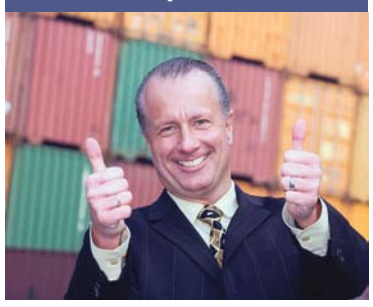
10. November 2007

Fete
„Große Weisse-Flotte-Saisonabschluss-Party" mit den Hits der 70er und 80er Jahre,
20 Uhr, Düsseldorf, Anleger: Rathausufer, Anmeldung unter Telefon (02 01) 32 61 24

11. November 2007

Neusser Fischmarkt
11 bis 17 Uhr, im Neusser Hafen, Eventhalle, Hansastraße zwischen Hafenbecken II und III

Philosophie



Als Dienstleister sieht sich Neuss Trimodal-Geschäftsführer Karsten Scheidhauer (Foto) mit seinen Mitarbeitern. „Es ist unsere Aufgabe, den Kunden einen sehr guten Service zu bieten, denn er bezahlt nicht zuletzt das Gehalt." Das heißt für ihn, die Ansprüche des Partners mindestens zu erfüllen, sie nach Möglichkeit sogar zu übertreffen. „Aber das gelingt nur, wenn sich unsere Mitarbeiter wohl fühlen und so müssen wir auch – das ist eine Managementaufgabe – den Wohlfühlgedanken bei unseren Mitarbeitern aufrecht erhalten."

Ausbildung

Rund 70 Jugendliche schlossen 2007 ihre Ausbildung bei der Wincanton GmbH ab. Zwei Drittel der Absolventen übernahm das Unternehmen im Anschluss. Auch im neuen Ausbildungsjahr 2007/2008 wird Wincanton die Zahl seiner Auszubildenden von rund 200 halten. Insgesamt 69 Jugendliche beginnen im Spätsommer ihre Ausbildung.

Ungebremste Erfolgsstory

Neusser Terminal vereint Umschlag von Containern in einer Hand

Die Möglichkeiten und Leistungsfähigkeit eines Hafens werden wohl an kaum einem Ort so deutlich wie am Neusser Hafenbecken 5: Tag und Nacht werden hier schnell und unauffällig große Container scheinbar mühelos von den zwei Brücken aus den Laderäumen der wartenden Frachtschiffe gehoben, zur Weiterverteilung auf Züge oder im Nahbereich auf Lkw gesetzt. Bis zu 20 Blechboxen schafft ein geübter Mitarbeiter in der Stunde. Derweil warten schon weitere Waggons und Laster mit Containern aus der Region, die im Terminal auf Binnenschiffe gehoben werden sollen, um über die Nordseehäfen in die ganze Welt zu gelangen. Zudem fahren pro Woche 44 Züge zu verschiedenen europäischen Destinationen.

Bescheidene Anfänge

Das Neusser Terminal nahm 1984 seine Arbeit auf – damals in relativ bescheidenem Umfang mit sieben Mitarbeitern und vier Subunternehmen.

Inzwischen sind alle Container-Umschlagsaktivitäten am Hafenbecken 5 unter dem Dach der Neuss Trimodal GmbH gebündelt.

Das Unternehmen ist ein Zusammenschluss von vorher zwei Terminalbetreibern, wobei Wincanton alle Umschlagsaktivitäten, Agenturtätigkeiten und Containerreparaturen im Rahmen eines Joint Ventures in die Neuss Trimodal einbrachte.

Ein Ende der Erfolgsgeschichte ist nicht in Sicht: Aufgrund des extremen Fachkräftemangels in der Branche haben sich die Verantwortlichen entschlossen, junge Menschen auszubilden. Letzte Formalitäten müssen noch geklärt werden, ein Azubi ist aber schon gefunden. „Wir sind sowohl als Wincanton als auch als Neuss Trimodal der Meinung, dass wir nicht nur Arbeits-, sondern auch Ausbildungsplätze schaffen müssen", so der Niederlassungsleiter Karsten Scheidhauer. „So schnell sehen wir uns im Moment nicht gebremst. Der Zug ist in voller Fahrt und wir werden trotzdem keine Haltestelle auslassen."

Umschlag beinahe im Handumdrehen im Neusser Terminal.

Stetiges Wachstum

Mit dem Standort ist Karsten Scheidhauer, Niederlassungsleiter der Wincanton Intermodal hochzufrieden: „Für Neuss spricht die exzellente Anbindung an das Autobahn- und Schienennetz und natürlich die Anbindung an die verkehrsreichste Wasserstraße Europas." Zudem freut er sich, dass das Unternehmen – nicht zuletzt wegen des ansehnlichen Wachstums – auf eine hervorragende Unterstützung der Regionalpolitik setzen kann. Der Terminalbetreiber hat seit dem Start im Jahr 1984 die Mannschaft sukzessive auf 94 Mitarbeiter plus 63 ausschließlich für das Unternehmen tätige Subunternehmer gesteigert und stellte zuletzt im September vier neue Mitarbeiter ein.

Weitreichend

Reachstacker des Unternehmens Kalmar sind die flexiblen Helfer, wenn die zwei großen Containerbrücken einmal ausgelastet sind. Die Gabelstapler für Boxen können schnell eingreifen, wo sie benötigt werden. Die Großgeräte sind jährlich bis zu 3000 Stunden im Einsatz. Keine leichte Aufgabe: Die ContMaster stapeln in der ersten Lage bis zu fünf Highcube-Container von jeweils 2,96 Metern Höhe und einem Gewicht von bis zu 45 Tonnen übereinander.

Umfassende Dienstleistungen

An rund 400 Standorten kümmern sich 30.000 Mitarbeiter

Wincanton gehört zu den europaweit führenden Anbietern von Logistik- und Transportdienstleistungen. Zusätzlich zur Kontraktlogistik gehören internationale Transport- und Distributionsleistungen auf Basis eigener Netzwerkstrukturen zum Angebotsportfolio.

Das Unternehmen entwickelt und realisiert multimodale Transportkonzepte unter Einsatz der Binnenschifffahrt und der Bahn sowie spezialisierte Lösungen für die Hightech-Industrie. Bei seinen Logistiklösungen baut Wincanton auf langfristige Partnerschaften und betreut führende Unternehmen aus den Branchen Automotive, Fast Moving Consumer Goods, Handel, Petrochemie und Industrie. Das Unternehmen ist europaweit an rund 400 Standorten aktiv und beschäftigt 30.000 Mitarbeiter, die einen Umsatz von rund 2,8 Milliarden Euro erwirtschaften.

„Die heutige Wincanton, ehemailige Rheinania, war ja – und das sagen wir nicht ohne Stolz – Erfinder dieses Transportsystems", erklärt Niederlassungsleiter Karsten Scheidhauer. 1968 wurde das erste Terminal in Mannheim eröffnet – wenn damals auch noch mit vergleichsweise einfachen Mitteln. Das hat sich geändert: Heute ist das Unternehmen Wincanton ein Brandname in der Containerschifffahrt mit weiteren eigenen Terminals entlang der Rheinschiene. Neben eben Neuss sind das Mainz, Frankfurt, Worms, Mannheim, Karlsruhe und neuerdings auch Stuttgart, hier zunächst mit einem kleinen Lagerbereich und einem Reachstacker, einer Art mobilem Gabelstapler für Container. „Damit können wir den täglichen Zug Mannheim, Stuttgart, Neu-Ulm versorgen, den wir betreiben."

Flockiger Marktführer

Fortin Mühlenwerke setzen auf den Hafen und umweltfreundliche Verkehre

Kommen in Deutschland morgens Haferflocken auf den Tisch, dann stehen die Chancen gut, dass sie den Weg über den Düsseldorfer Hafen genommen haben. Dort steht mit den Fortin Mühlenwerken der größter Haferverarbeiter Kontinentaleuropas.
Robert Lamers, geschäftsführender Gesellschafter, bringt es auf den Punkt: „Wer in Deutschland Müsli isst, hat eine 80-prozentige Chance, dass die Flocken aus Düsseldorf kommen."

Bestandteil vieler Lebensmittel

Auch in vielen anderen Lebensmitteln sind Zutaten enthalten, die ihren Weg über die Fortin Mühlenwerke nehmen: So verwenden viele große weiterverarbeitende Unternehmen der Lebensmittelindustrie wie Dr. Oetker, Mars (etwa für Balisto-Riegel), Pepsi-Cola, Kellogg's bis hin zu Herstellern von Hundefutter Zutaten aus Düsseldorf und selbst Onkel Bens kauft gerne an der Fringsstraße ein. „Zudem beliefern wir sämtliche Bäckerei-Großhandlungen bis zur Eifel, dem Westerwald tief ins Westfälische hinein. Man kann sagen, jede Getreideflocke, die in der Region auf einem Brötchen ist, kommt aus dem Hafen", erklärt Lamers. Und schließlich packen die Mitarbeiter auch noch 500-Gramm-Packungen reiner Haferflocken für verschiedene große Handelsketten ab.
Das Getreide kommt meist aus Finnland, England oder Schweden – und natürlich mit dem Schiff. Das ist kostengünstig und schont die Umwelt.
Die goldgelbe Fracht erreicht Düsseldorf entweder mit dem Binnenfrachter aus den Nordseehäfen oder direkt per Küstenmotorschiff. Am Kai wird das Getreide mit großen Schläuchen abgesaugt – das schont die Umwelt deutlich mehr als eine Entladung per Kipp-Lkw, die erheblichen Staub aufwirbelt. Dann fogt die Weiterverarbeitung des Getreides im Werk: Es wird behandelt, geschält, bearbeitet, aufbereitet, gereinigt, gedämpft und dann verwalzt, so dass Flocken entstehen.

Auf Sauberkeit und Qualität kommt es bei der täglichen Arbeit an.

Wettbewerbsvorteil

Die Lage am Wasser verschafft den Fortin Mühlenwerken einen starken Wettbewerbsvorteil. „Besonders durch unsere strategisch günstige Hafenlage am Rhein konnte sich das Unternehmen zu einem weltweit agierenden Anbieter von Haferflocken entwickeln", so Ernst Lamers, geschäftsführender Gesellschafter. Das Getreide wird zu 80 Prozent importiert, Tendenz steigend. Dank der Lage am Kai entfallen Lkw-Transporte, kann direkt per Schiff an- und ausgeliefert werden. Zudem spielt für den Manager der ökologische Aspekt eine wichtige Rolle: Ohne den Wasseranschluss würden allein für Fortin rund 2200 Lkw im Jahr mehr den Hafen anfahren.

Steigend

Der größte Markt für die zahlreichen Produkte der Fortin Mühlenwerke ist nach wie vor Deutschland, doch wächst der Export mit einem Anteil von derzeit 32 Prozent weiter stark. So schätzen Menschen in 45 Ländern, vor allem im Nahen Osten und in Westafrika, Flocken aus Düsseldorf.
Die Ware verlässt den Hafen gar nicht, sondern wird nach der Verarbeitung in Seecontainer verpackt und über den Terminal verschickt. „Da wird nicht ein Kilometer Düsseldorfer Straße belastet", freut sich Robert Lamers (Foto).

Investiert

Positiv in die Zukunft schauen derzeit die Fortin Mühlenwerke, so Ulrich Schumacher, geschäftsführender Gesellschafter (Foto): „Wir haben in den vergangenen anderthalb Jahren stark investiert, um die Position als Marktführer zu sichern. Wir haben in die Kapazität investiert, in die Optimierung der bestehenden Anlagen und infolge dessen auch in neue Arbeitsplätze. So konnten wir drei neue Mitarbeiter und in diesem Jahr auch wieder einen Auszubildenden einstellen."

Sicherheit

Das Unternehmen beschäftigt zurzeit an den drei Standorten in Düsseldorf und Neuss knapp 50 Mitarbeiter mit seit zwei Jahren steigender Tendenz. Der Schwerpunkt liegt in der Anlage an der Fringsstraße: „Umso wichtiger ist für uns die Planungssicherheit, was die Entwicklung des Düsseldorfer Hafens angeht", betont die Geschäftsleitung.

Seit 75 Jahren ein Begriff

Nach Umzug entstand eines der modernsten Mühlenwerke

Am 8. August 1932 wurden die Fortin Mühlenwerke GmbH & Co. KG damals noch als Fortin Nährmittel GmbH im Herzen Düsseldorfs, auf der Kornhausstraße im Hafen, gegründet. Anfangs stellte das Unternehmen Suppen, Trockengemüse und Haferprodukte her. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges spezialisierte sich Fortin auf die Produktion von Schälmühlenprodukten wie Lebensmittel aus Hafer, Weizen, Mais und Roggen. Außerdem produzierte Fortin Flocken von Hafer, Weizen, Mais und Roggen für die Brot- und Cerealienindustrie.
Wegen des Neubaus des Landtages war das Unternehmen gezwungen, ein vollständig neues Werk im Düsseldorfer Hafen zu errichten – so entstand eines der modernsten Mühlenwerke Europas.

Für verschiedene Handelsketten packt das Unternehmen direkt ab.

Vor vier Jahren übernahmen die Mühlenwerke die Heinrich Kraft GmbH & Co. KG in Neuss. Mit großen Kapazitäten und modernster Technik betreibt man jetzt zusätzlich noch Erfassung, Lagerung und Umschlag von Getreide und Ölsaaten für Landhandel, Genossenschaften und verarbeitende Industrie.
„Damit waren wir das erste Unternehmen, das in den beiden Bereichen der eben fusionierten Neuss Düsseldorfer Häfen tätig war", freut sich Geschäftsführer Robert Lamers.
Die Zusammenarbeit mit NDH bezeichnet er als „sehr gut", allein aus der langen und gemeinsamen Geschichte, die das Unternehmen mit dem Standort verbindet: „Man kennt und schätzt sich eben." Vor allem die kompetenten Ansprechpartner, das unkomplizierte Miteinander und die kurzen Wege nicht nur zur Hafengesellschaft sondern auch anderen Unternehmen zeichneten die gute Zusammenarbeit im Hafen aus.

alle Fotos dieser Seite: Photocase.com

Deutschlands Tor zur Welt

Mittelalterlicher Exportschlager Bier – weltgrößtes Lager für Kaffee und Kakao

Hamburg ist meist die erste Stadt, die den Deutschen einfällt, wenn sie nach einem Seehafen gefragt werden. Schließlich ist es der größte Hafen Deutschlands. „Das Tor zur Welt" erneuerte seinen Ruf vor allem in den Nachkriegsjahren, als über seinen Hafen zahlreiche Güter aus der ganzen Welt die Bundesrepublik erreichten oder verließen – ein wichtiger Faktor für das Wirtschaftswunder der fünfziger Jahre. Neben dem Hafen sind es die sprichwörtliche sündige Meile „Sankt Pauli", der Michel nahe der Landungsbrücken, Hagenbecks Tierpark, der angebliche unterkühlte Snobismus und das Ohnesorg-Theater, die das Bild von Hamburg prägten.

Erste Besiedelungen der Region sind für das vierte Jahrhundert vor Christus nachgewiesen. In den Jahren 400 bis 600 nach Christus zogen vor allem Sachsen in die Region.

Ursprung an der Alster

Die eigentlichen Ursprünge Hamburgs liegen nicht an der Elbe, sondern an ihrem Nebenfluss, der Alster. An ihrem Ufer (altsächsisch: ‚ham') entstand im 8. Jahrhundert die erste Siedlung nicht weit von der Mündung des Flüsschens in die Elbe. Um 830 wurde hier die Hammaburg errichtet.

Im 12. Jahrhundert wuchs die Bedeutung der Elbe: Der Handel im europäischen Raum entwickelte sich rasch. Ein mittelalterlicher Städtebund in Nordeuropa entstand: die Hanse. Hamburg entwickelte sich als Handelsstützpunkt immer weiter, wurde wichtigster Nordseehafen des Zusammenschlusses. Die Stadt erlangte nicht nur politische Macht, sondern auch Ruhm vor allem wegen ihres wichtigsten Exportartikels: Bier.

Nach der Entdeckung Amerikas und des Seeweges nach Asien wurde Hamburg ab 1550 zu einem der bedeutendsten Einfuhrhäfen Europas.

Mit der Zunahme der Seeschifffahrt und des Welthandels in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts musste die Stadt ihre Hafen- und Lagerkapazitäten erweitern. Der Bau der Speicherstadt von 1881 bis 1888 war der erste Schritt. Anschließend wurde der Hafen auf die gegenüberliegende Elbseite ausgeweitet. Die Schaffung des Freihafens im Jahr 1888 machte Hamburg zu einem der weltgrößten Lager für Kaffee, Kakao, Gewürze und Teppiche.

Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts wuchs die Hansestadt trotz der stetigen wirtschaftlichen Entwicklung nicht über seine mittelalterlichen Stadtgrenzen hinaus. Um 1850 betrug die Bevölkerung nur 50.000 Menschen. Erst ab 1860, mit der einsetzenden Industrialisierung, wurden immer mehr umliegende Ortschaften eingemeindet. Um 1900 betrug die Stadtbevölkerung rund eine Million.

mehr Infos unter:
www.hamburg.de

Eine Reise wert

Mehr als Reeperbahn nachts um halb drei

Hamburg ist natürlich bekannt für die Reeperbahn. Aber die Hafenstadt hat noch deutlich mehr zu bieten. So ist sie längst ein wichtiger Musical-Standort, wenn nicht sogar die Musical-Hauptstadt Deutschlands.

Auch zahlreiche Museen locken vor allem die Fans von Binnen- und Seeschifffahrt nach Hamburg: Wer gerne wissen möchte, wie es früher im Hafen aussah, wie mühevoll Leben und Arbeit der Menschen waren, der sollte im Speicherstadtmuseum (www.speicherstadtmuseum.de) vorbeischauen: In der authentischen Umgebung eines Speicherbodens lässt sich die Geschichte des Viertels und der Bewohner in Ruhe studieren.

Der sehenswerte Museumshafen Oevelgönne.

Über die wechselvolle Vergangenheit der Stadt informiert das Museum für Hamburgische Geschichte (www.hamburgmuseum.de), das in einem imposanten Backsteingebäude untergebracht ist.

Der Museumshafen (www.museumshafen-oevelgoenne.de) ist seit fast einem Vierteljahrhundert sehenswerter Anziehungspunkt für Liebhaber alter Schiffe.

Über die derzeit laufende Umgestaltung der Speicherstadt berichtet ausführlich das HafenCity-InfoCenter im Kesselhaus Am Sandtorkai.

Die Speicherstadt: Hamburg zwischen Tradition und Moderne.

Aber auch sonst bietet die Hansestadt etwas für beinahe jeden Geschmack: Egal ob Flanieren an der Alster, Shoppen in der City, Tiere bestaunen bei Hagenbeck oder einfach mal eine Nacht durchfeiern in einer der mal trendigen, mal unverwechselbaren Gaststätten und Kneipen. Und morgens dann noch auf die Schnelle ein Brötchen auf dem Fischmarkt.

mehr Infos unter:
www.hamburg-tourismus.de

Komplett und kompetent

Die HHLA bietet ihren Kunden eine Palette an Dienstleistungen

Foto: HHLA

Das 2006 eröffnete Logistikzentrum Altenwerder, im Hintergrund der Container Terminal Altenwerder.

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ist einer der führenden Hafenlogistik-Konzerne in Europa. Effiziente Container-Terminals, leistungsstarke Transportsysteme und umfassende Logistikdienstleistungen bilden ein komplettes Netzwerk zwischen Überseehafen und europäischem Hinterland.

Die HHLA bietet ihren Kunden eine große Bandbreite an Dienstleistungen von der Kaimauer im Überseehafen bis zum Kunden im Hinterland.

Die drei HHLA Container-Terminals Altenwerder, Burchardkai und Tollerort schlagen zwei Drittel der Container im Hamburger Hafen um. Auch in Odessa betreibt die HHLA einen leistungsfähigen Container-Terminal. Gebündelt sind in diesem Geschäftsfeld zudem umfassende Dienstleistungen rund um den Container und die Schiffsabfertigung. Die Serviceunternehmen HCCR und LZU zum Beispiel widmen sich vor allem den leeren Boxen.

Logistisches Netzwerk

HHLA-Beteiligungs- und Tochtergesellschaften erschließen zudem das Hinterland der deutschen Seehäfen durch ein flächendeckendes Netzwerk intermodaler Transportlösungen.

TFG Transfracht verbindet die Küste mit über 15.000 Orten in den wichtigsten Wirtschaftszentren Deutschlands, Österreichs und der Schweiz. METRANS-Shuttlezüge von Hamburg und Bremerhaven sorgen über die Drehscheibe Prag für die Anbindung Südosteuropas. Die Containerblockzüge von POLZUG fahren über Polen hinaus bis in die Mongolei.

Den Ostseeraum bindet combisped über die Landbrücke Hamburg-Lübeck und den Container-Terminal Lübeck mit eingecharterten Feederschiffen an. Der Container-Trucker CTD erledigt neben Hafenumfuhren auch alle Aufträge im Fernverkehr. Das Kompetenzzentrum für Fahrzeuglogistik betreibt UNIKAI auf dem O'Swaldkai. Von dort aus agieren auch die deutschen Marktführer für Fruchtumschlag und -logistik, das HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum sowie die Ulrich Stein Spedition. Den Umschlag der Massengüter Kohle und Erz hat HANSAPORT perfektioniert, hochwertige Kontraktlogistik bietet HHLA Rhenus Logistics.

Weltweit tätig ist das Beratungsunternehmen HPC mit seinen spezialisierten Töchtern HPTI und Uniconsult.

mehr Infos unter:
www.hhla.de

Foto: HHLA

Umschlag auf dem Containerbahnhof am Burchardkai.

Attraktiver Standort

Der Hafen ist die Drehscheibe für den Handel mit Ost- und Nordeuropa. Als Containerhafen mit 8,86 Millionen umgeschlagenen Kisten 2006, liegt er auf dem zweiten Platz in Europa und dem siebten Platz weltweit. 120 Kilometer vom Meer entfernt können ihn trotzdem über die Elbe auch die größten Containerschiffe der Welt anlaufen. Die Binnenlage und die exzellente Anbindung an Schiene, Wasserstraßen und Autobahn machen Hamburg zu einem sehr attraktiven Standort.

Der Hafen umfasst ein Areal von beinahe 7400 Hektar, von denen rund 4330 Hektar Landfläche sind. Die 200 Betrieben beschäftigen etwa 50.000 Menschen.

Königlicher Besuch

Die „QE 2", wie die Hamburger den Luxusliner „Queen Elizabeth 2" liebevoll nennen, kommt bereits zwei Tage früher, als ursprünglich geplant, in die Hansestadt: Der Luxusliner der britischen Traditionsreederei Cunard wird am 8. Dezember im Hamburg festmachen. Der Anlauf bietet die letzte Gelegenheit, den klassischen Liner in einem deutschen Hafen zu begrüßen. Im kommenden Jahr geht die mehr als fünf Millionen Seemeilen gefahrene Weltrekordhalterin unter den Passagierschiffen auf ihre letzte Weltreise, die insgesamt 26.

Bedeutende Ereignisse

Vier historische Ereignisse brannten sich ganz besonders in die Erinnerung der Hamburger ein: Zum einen die Besetzung durch napoleonische Truppen von 1806 bis 1814. Sie brachte Hamburg einerseits demokratische Neuerungen, andererseits große wirtschaftliche und soziale Entbehrungen.

Dann der große Brand von 1842, der rund ein Drittel der Stadt zerstörte. Die Feuerkatastrophe hatte aber auch Vorteile: Hamburg wurde modern neu aufgebaut.

Die Bombardierungen von 1943: Sie waren die Reaktion auf deutsche Angriffe, aber sie trafen die Hamburger Bevölkerung so schwer wie kaum eine andere Stadt. Hamburg wurde zu großen Teilen zerstört, Zehntausende starben.

Und schließlich die große Flut von 1962, die weite Teile Norddeutschlands unter Wasser setzte.

Neuaufbau aus Ruinen

Nach dem Krieg musste im Hafen Neuss improvisiert werden

Noch heute besitzt der ehemalige Neusser Hafenmeister Johannes Dieckers viele Unterlagen.

Es war eher ein Zufall, der dazu führte, dass sich Johannes Dieckers 1941 bei der Stadt Neuss als Auszubildender bewarb. Aber die Stellung, so erinnert er sich heute, war attraktiv und für damalige Zeiten sehr gut dotiert. Und so begann er am 1. April bei den städtischen Hafenbetrieben seine zweijährige Lehrzeit.

Bei der Ring- und Hafenbahn gefiel es ihm nicht, dafür um so mehr in der Hafenabteilung: „Das war interessanter, da kannte ich einige Leute, es war lebendiger. Da habe ich dann dafür gesorgt, dass ich zur Hafenabteilung kam und auch blieb", erzählt er heute mit einem Lachen.

Es war der Beginn einer langen Kariere und einer Leidenschaft: „Ich bin Hafenmensch mit Haut und Haar." Zurück aus der Kriegsgefangenschaft arbeitete er schon am 5. Dezember 1945 wieder im Hafen – in der Betriebsabteilung. Und da warteten auf den jungen Mann viel Arbeit und wenig Hafen: „Es war furchtbar, überall Trümmer, die Anlage war der erste deutsche Binnenhafen, der im Juni 1940 bombardiert worden war."

Doch die Umschlagsanlagen wurden dringend benötigt: Da viele Straßen, Schienen und Brücken noch zerstört oder nur eingeschränkt befahrbar waren, waren Bürger wie Wirtschaft auf die Binnenschifffahrt dringend angewiesen. „Fast die gesamte Industrie der Stadt Neuss war ja im Hafen ansässig und da musste alles per Schiff herbei gebracht werden."

Also wurde in allen Abteilungen in die Hände gespuckt und auch oft genug improvisiert: „Die Werkstätten haben teilweise mit Schrott die Kräne repariert", erinnert sich Dieckers. „Heute würde man sagen, so etwas ist gar nicht möglich, das würde gar nicht abgenommen."

Auch der damalige Hafenleiter Heinrich Königshofen hatte ein sehr großes Interesse, den Hafen möglichst schnell wieder aufzubauen. „Alles, was irgendwie an Geld verdient wurde, haben wir gleich wieder in den Ausbau gesteckt, in Uferanlagen, Krananlagen und Gleise, es war ja alles zerstört." Daneben galt es, 26 versenkte Schiffe aus den Becken zu heben.

„Die Belegschaft hat aber wunderbar mitgezogen. Von einer Situation wie sie damals war, da macht man sich ja heute keinen Begriff von. Aber wir waren der Hafen, das war eine besondere Sache."

Und: Es gab im Hafen, so erinnert sich Dieckers, keine parteipolitischen Auseinandersetzung, „nur eine Fraktion Hafen wie sie sich nannte. Und wenn ein Fremder kam und den Mund aufmachte, haben die gesagt, halt deinen Schnabel, da kennst du nichts von", erzählt er mit einem Lächeln. „Es waren alle interessiert, den Hafen wieder in Ordnung zu bringen. Und ich muss sagen, das ist uns auch gelungen", erzählt Johannes Dieckers stolz.

Mit der Einführung der neuen Währung waren die schlimmsten Schäden beseitigt. „Und dann gab es gutes Geld, dann ging es noch schneller. Die Schiffe waren gehoben, Schäden in den Böschung beseitigt, Gleisanlagen wieder in Stand gesetzt."

Das spiegelte sich auch in den Umschlagszahlen wider. Lag der Schiffsgüterumschlag 1945 noch bei 18.689 Tonnen, stieg er im Jahr 1948 schon auf 441.187 Tonnen, 1951 gar auf 927.299 Tonnen. Die Millionen-Grenze überschritt die Hafenmannschaft 1955: „Da hatten wir 1.228.971 Tonnen", zeigt der ehemalige Hafenmeister stolz den Jahresbericht, den er natürlich noch in seinen Unterlagen hat.

1951 begann die Hafenmannschaft das neue Hafenbecken 4 zu bauen. Dazu hatten sie mit dem Unternehmen Hülskens vereinbart, dass es den anfallenden Kies und Sand behalten durfte – dafür aber das Ausbaggern für den Hafen kostenlos übernahm.

Beinahe 100 Millionen Euro mehr

Bundeshaushalt sieht höhere Ausgaben für Baumaßnahmen an Wasserstraßen vor

Rund 565 Millionen Euro und damit über 96 Millionen Euro mehr als im Vorjahr sollen nach dem Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt im kommenden Jahr in Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen fließen.

Das sieht die Ausgabenplanung für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes im Verkehrsetat vor, der am 13. September dieses Jahres in erster Lesung im Deutschen Bundestag beraten wurde.

In dieser reinen Investitionssumme unberücksichtigt sind Personalausgaben, sächliche Verwaltungskosten wie Fahrzeuge und Geräte sowie besondere Zuweisungen.

Zuwächse im zweistelligen Millionenbereich sind bei den Binnenschifffahrtsstraßen für das Projekt 17 der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (der wichtigen Wasserstraßenverbindung vom Mittellandkanal nach Berlin), den Main und die Mittelweser vorgesehen.

Foto: Photocase.com

Damit die Wasserstraßen noch leistungsfähiger werden, stehen 565 Millionen Euro im Etat für 2008.

Steigen sollen daneben auch die Investitionen an Neckar und Mosel, den Märkischen Gewässern sowie im westdeutschen Kanal- und im Elbstromgebiet. Sinken sollen hingegen die Ausgaben für den Elbe-Lübeck-Kanal sowie den Mittelland- und Elbe-Seitenkanal, wo größere Bauvorhaben abgeschlossen sind. Fast unverändert bleibt das Investitionsvolumen für den Rhein. „Der Haushaltsentwurf 2008 erreicht das aus unserer Sicht erforderliche Investitionsniveau. Der Bund hält damit sein Versprechen, die Anfang des Jahrzehnts drastisch zurückgefahrenen Ausgaben für die Wasserstraßeninfrastruktur kontinuierlich zu erhöhen, und setzt die mit dem Haushalt 2006 eingeleitete Kehrtwende für eine angemessene Finanzierung der Bundeswasserstraßen fort. Erfreulich ist zudem, dass die mittelfristige Finanzplanung des Bundes eine weitere Erhöhung der Ausgaben vorsieht", kommentiert Dr. Gunther Jaegers, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB), das vorgelegte Zahlenwerk.

„Wir erwarten, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die ihr zugewiesenen Mittel trotz des seit Jahren fortschreitenden Personalabbaus sinnvoll investieren kann. Wir brauchen die Verwaltung als kompetenten Auftraggeber vor allem für die komplexen Wasserbauwerke, die nur mit dem erforderlichen Spezialwissen ausgebaut und unterhalten werden können", so Dr. Jaegers in seiner Stellungnahme weiter.

Umweltsündern auf der Spur

Max Prüss ermittelt auf Flüssen und Kanälen des Landes die Wasserqualität

220 Tage Einsatz im Jahr ganz im Sinne des Umweltschutzes. Das ist die Aufgabe des Laborschiffes „Max Prüss". Seine Mannschaft ist im Auftrag des Landesamtes für Natur-, Umwelt- und Verbraucherschutz NRW (LANUV) im ganzen Bundesland unterwegs, um die Wasserqualität zu überwachen.
„Auf der Grundlage der Landeswassergesetze liegen die Arbeitsschwerpunkte des Gewässerschutzes im LANUV in der Überwachung des Rheins und seiner wichtigsten Nebenflüsse, der Untersuchung der westdeutschen Schifffahrtskanäle sowie landesweit von Flusssedimenten und Bioindikatoren", erklärt Babette Winter, Sprecherin des LANUV NRW. Da dies mit dem zwar dichten Netz an Messstationen auf dem Festland alleine nicht durchführbar ist, setzt das Amt das Laborschiff ein.

Unterwegs im Dienst des Umweltschutzes: das Laborschiff des Landes Nordrhein-Westfalen „Max Prüss".

Vielfältige Aufgaben

An Bord stehen 27 Quadratmeter Laborflächen zur Verfügung, der Multifunktionsraum ist 19 Quadratmeter groß, die vier Kabinen haben jeweils eine Größe von sechs Quadratmetern, die Küche neun. Darüber hinaus verfügt das Schiff über eine Messe sowie zwei separate Bäder mit Dusche und WC für die Besatzung und das Probenahmepersonal. Der Bug der Max Prüss ist als überragendes Deck („Flugzeugträgerdeck") ausgestaltet, um ausreichend Arbeitsfläche zu bieten.
Das Schiffslabor verfüg über Probenahmegeräte für Wasser, Schwebstoff und Sediment. Eine moderne Messstrecke mit Sensoren zur kontinuierlichen Bestimmung verschiedener Messgrößen befindet sich ebenso an Bord wie ein Photometer zur Bestimmung von Nährstoffen und ein Gas-Chromatograph zur Bestimmung leichtflüchtiger Kohlenwasserstoffe. Ferner ist die Max Prüss für biologische Untersuchungen mit einem Mikroskop mit Videokamera und einem Leuchtbakterientest zur ersten Abschätzung eventuell vorhandener toxischer Wasserinhaltsstoffe ausgestattet. Für spezielle Messungen können zeitweise auch zusätzliche Geräte auf dem Schiff zum Einsatz kommen. Von Bord aus kann zudem die fachgerechte Probenahme und -vorbereitung für die späteren Laboruntersuchungen vorgenommen werden.
Im Rahmen des nordrhein-westfälischen Gewässergüte-Überwachungssystems (GÜS) werden im Vier-Wochen-Rhythmus im Rhein und an den Mündungen der großen Nebengewässer Proben entnommen. Die gewonnenen Daten geben Aufschluss über mittel- und langfristige Veränderungen der Wasserbeschaffenheit. Sie werden unter anderem in den Gewässergüte-Berichten des LANUV veröffentlicht.
Das Schiff trägt wie sein Vorgänger den Namen des verstorbenen Wasserwirtschaftlers Dr. Ing. Max Prüss, dem ehemaligen Direktor des Ruhrverbandes und des Ruhrtalsperrenvereins. Das erste Schiff legte in seinen Dienstjahren von 1964 bis 1999 über 550.000 Kilometer zurück, das entspricht einer vierzehnmaligen Erdumrundung. Von Bord aus entnahmen die Fachleute in den mehr als 30 Jahren rund 50.000 Wasser- und 5.000 Sedimentproben.
Wie schon die alte Max Prüss wird auch das neue Schiff bei Schadensfällen auf dem Rhein zur wasserseitigen Probenahme eingesetzt, um das Ausmaß des Schadens zu beurteilen.
Babette Winter ist sich jedoch sicher, dass es dank des Schiffes oft gar nicht zu Einsätzen kommen muss: „Die Max Prüss ist Teil der staatlichen Gewässerüberwachung in Nordrhein-Westfalen. Sie sorgt auf den Bundeswasserstraßen bereits mit ihrer Präsenz dafür, dass die Gewässerbenutzer sich den Regeln entsprechend verhalten."

mehr Infos unter:
www.lanuv.nrw.de/wasser/wasser.htm

Kein Grund zur Angst: Die Säuger ernähren sich von Insekten.

Foto: Photocase.com

Auf leisen Schwingen

Fledermäuse sind effektive und unauffällige Insektenjäger

Fledermäuse tragen klangvolle Namen: Abendsegler, Zwergfledermaus, kleine Bartfledermaus, Zweifarbfledermaus, Bechsteinfledermaus oder Fransenfledermaus. Sie sind die einzigen Säugetieren, die fliegen können und kommen weltweit in rund 1000 Arten vor. In Deutschland bilden rund 20 Arten Fortpflanzungskolonien, davon leben rund neun in der Region der Landeshauptstadt. Sie zu beobachten, ist nicht einfach, denn die Tiere sind nachtaktiv, zudem schnelle und wendige Flieger. Tagsüber verstecken sie sich in Hohlräumen alter Bäume, in Dachstühlen, Scheunen oder Felshöhlen.
Wenn sie unterwegs sind, dann vertilgen die Fledermäuse Insekten in rauen Mengen: Eine Wasserfledermaus fängt bis zu 4000 Mücken – pro Nacht. Ein Abendsegler kann innerhab kürzester Zeit bis zu 30 Maikäfer verspeisen. Eine kleine Kolonie von 50 Tieren schafft so in einer Saison bis zu 30 Kilogramm Insekten. Damit sich die Fledermäuse nicht unnötige Konkurrenz machen und in die Quere kommen, ist jede Art auf unterschiedliche Gebiete und Insekten spezialisiert: Die einen jagen direkt über dem Wasser, die anderen hoch über den Baumkronen. Und das trotz Dämmerung und Dunkelheit mit viel Erfolg, denn das Ortungssystem der Säuger ist besser als modernstes Echolot.
Fledermäuse werden bis zu 20 Jahre alt und halten Winterschlaf. Dazu suchen sie sich kühle, aber frostfreie und feuchte Quartiere wie Höhlen, Keller, Mauer- oder Felsspalten.

Verbindungen verbessern

Steigende Güterströme erfordern auch geänderte Verkehrsverbindungen

Die enormen Gütermassen stellen hohe Anforderungen an Binnenschiffer wie Häfen.

Die Zeichen auf dem Verkehrssektor stehen nach wie vor auf Zuwachs. So erfreulich die Entwicklung für die Binnenschifffahrt wie für die Häfen ist, so stellt sie doch vor allem die Umschlagseinrichtungen vor erhebliche Herausforderungen. Einige Ideen, wie sich die operative Zusammenarbeit zwischen den See- und Binnenhäfen verbessern ließe, zeigte Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen, beim zweiten Binnenschifffahrtsforum der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft in Duisburg auf.

Ein Problembereich sind Container- und kombinierte Ladungsverkehre. Die bestehenden Kapazitäten sind meist ausgeschöpft, die Investitionen kommen oft nicht nach und teilweise bestehen auch keine Flächenreserven, um die notwendigen Anlagen aufzubauen.

Hier bieten sich als Lösung die Bündelung von Verkehren in Hinterlandhubs, zielreine Seehafenzuführung sowie das Warehousing und die Distribution im Hinterland an.

Voraussetzungen sind allerdings ausreichende Flächen- und Umschlagskapazitäten sowie soweit erforderlich Investitionen in Straßen- und Gleisinfrastruktur und entsprechende „Dedicated Terminals" im Hinterland.

Beim Massengut stehen die Logistiker vor dem Problem, dass die Importkohlenmengen weiter steigen und industrielle Primärrohstoffe ihr hohes Niveau im Trocken- und Flüssiggutbereich halten werden, aber nur wenige Hinterlandterminals auf die entsprechend großen Zuwächse im Massengutbereich vorbereitet sind.

Hier könnten, so zeigte Schäfer auf, eine stärkere Einbindung gebrochener multimodaler Verkehre, die Schaffung zusätzlicher Lager- und Umschlagskapazitäten sowie die Optimierung der Gleisinfrastruktur Lösungsansätze sein. Voraussetzung sind allerdings zusätzliche Bord/Bord-Umschlagskapazitäten in den Seehäfen, leistungsfähiger Schiffsraum sowie die Bereitschaft der Eisenbahnen, an der Effizienzsteigerung mitzuwirken.

Die Bestrebungen der Industrieproduktion, den Weg zum Primärrohstoff oder zu preiswerter Energie zu suchen sowie zusätzliche Anforderungen an Lager- und Distributionskapazitäten und die derzeit nicht ausreichenden qualitativen und quantitativen Flächen im Hinterland stellen die Probleme bei den Stückgütern dar. Hier könnten Service- und Distributionszentren für Halb- und Fertigwaren in leistungsfähigen trimodalen Hafenstandorten, eine Optimierung von Prozessen in den Hinterlandhäfen und eine Verbesserung der Infrastruktur in den Häfen Abhilfe schaffen.

Insgesamt, so machte der NDH-Geschäftsführer nachdrücklich deutlich, böte sich für die Häfen die Chance, die Standorte aufzuwerten, wenn sie sich als Konsolidierungszentren in Industrie und Handel neu definierten, die Infra- und Suprastruktur anpassten und entsprechend dem quantitativen intermodalen Wachstum neue qualitative Strukturen schafften.

Falls dies gelingt, können sich Häfen als Konzentrationspunkte komplexer multimodaler Logistikangebote profilieren, als Trimodalhubs im Seehafenhinterland mit (über-)regionaler Bündelung- und Verteilfunktion dienen sowie als Logistiknetzwerke im Rahmen von unternehmerischen Kooperationen mit Kunden und Partnern sowohl zwischen See- und Binnenhäfen als auch zwischen den Binnenhäfen selbst.

Gesteuert aus dem Hafen

Stadtwerke Düsseldorf errichten Pflanzenöl-Blockheizkraftwerk

Das neue Blockheizkraftwerk wird von der Lausward aus gesteuert.

Das MarienBad im rheinland-pfälzischen Bad Marienberg deckt ab sofort seinen Energiebedarf umweltfreundlich aus Pflanzenöl.

Im Mittelpunkt steht dabei ein Blockheizkraftwerk, das die Stadtwerke Düsseldorf in Zusammenarbeit mit Ingenieuren des Bades planten und errichteten. Nach einem mehrwöchigen Testbetrieb nimmt es nun auch offiziell seine Arbeit auf.

Das Blockheizkraftwerk überwachen und steuern die Stadtwerke Düsseldorf von ihrer zentralen Warte im Kraftwerk Lausward im Düsseldorfer Hafen. Es hat eine elektrische Leistung von 300 Kilowatt und eine thermische Leistung von 420 Kilowatt. Das MarienBad hat einen Wärmebedarf von rund 3.000.000 Kilowattstunden pro Jahr, den die neue Anlage zukünftig umweltfreundlich abdeckt. Rein rechnerisch reichen Wärme und Strom der Anlage aus, um 200 Haushalte mit Wärme und mehr als 700 Familien mit Strom zu versorgen.

Ökologische Vorteile

„Durch diese Technik werden hier jährlich rund 1900 Tonnen Kohlendioxyd eingespart", beschreibt Ulrich Koch, Contracting-Leiter der Stadtwerke Düsseldorf, den ökologischen Vorteil der Anlage. Pro Jahr besuchen rund 150.000 Gäste die Gesundheits- und Freizeiteinrichtung.

Manfred Buchner, Geschäftsführer des MarienBads, beschreibt die Gründe für die Entscheidung pro Pflanzenöl: „Wir waren auf der Suche nach einem Brennstoff, mit dem sich die Kosten für die Energieversorgung deutlich reduzieren lassen. Durch den Einsatz des Pflanzenöl-Blockheizkraftwerks rechnen wir mit einer erheblichen Einsparung an Energiekosten und schonen zusätzlich noch die Umwelt. Mit den Stadtwerken Düsseldorf haben wir einen Partner gefunden, der auf eine umfassende Erfahrung beim Einsatz regenerativer Energien verfügt. Erfahrungen, die wir nun für unser Bad nutzen können".

Die Stadtwerke Düsseldorf haben im Rahmen eines Contractingvertrages Planung, Bau und Finanzierung der Energieanlage übernommen. Die Vereinbarung läuft über 10 Jahre.

Sichere Liegestelle in Düsseldorf

Einen Warteplatz für Binnenschiffe richten die Neuss Düsseldorfer Häfen derzeit im Düsseldorfer Hafen im Hafenbecken Lausward II ein. Geschaffen werden die Warteplätze für alle diejenigen Schiffer, die einen der für gelegentlichen Verkehr ausgerichteten und daher entsprechend weniger gesicherten Terminals im Neusser oder Düsseldorfer Hafen ansteuern, aber dennoch eine Übernachtung vor sich haben.

Ähnlich der Rastplätze auf Autobahnen erhalten sie im östlichen Hafenbecken an der Hamburger Straße in Düsseldorf einen Warte- und Ruheplatz.
Die Liegeplätze werden entsprechend den Anforderungen und Auflagen zertifiziert, um allen Ansprüchen an die Sicherheit zu genügen. NDH ist einer der ersten deutschen Binnenhäfen, der den Binnenschiffern einen solchen Service bietet.

Häfen geben dem System Flexibilität

Bundesverband mahnt politische Maßnahmen an – Mitglieder diskutieren Auswirkungen des Klimawandels

Bei seiner diesjährigen Mitgliederversammlung in Berlin diskutierte der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) mit Experten die Risiken des Klimawandels für das System Wasserstraße.
Aufbauend auf den Prognosen des Weltklimarates (IPCC), für den Prof. Dr. Olav Hohmeyer vortrug, sind deutliche Einflüsse des Klimawandels auf den Meeresspiegel zu erwarten. Das führt nach Meinung von Dr.-Ing. Hans Moser vom Bundesamt für Gewässerkunde auch zu stark schwankenden Pegeln an den Binnenwasserstraßen.

Ergänzungs- und Ersatzverkehre

„Angesichts der prognostizierten Güterverkehrszuwächse können es sich Politik und Wirtschaft gar nicht leisten, auf ein funktionierendes System Wasserstraße zu verzichten", betonte BÖB-Präsident Dr. Rolf Bender in Bezug auf die Konsequenzen für die Logistikwirtschaft. Während Unternehmen hierzu ein Risikomanagement vorhielten, fehle ein solches Bewusstsein bei der Politik noch.
„Die Binnenhäfen mit ihrer trimodalen Anbindung sind bestens geeignet, Ergänzungs- oder Ersatzverkehre über Schiene und Straße zu entwickeln, wenn die Binnenschifffahrt ausfällt", so die Erklärung des BÖB. In Hoch- und Kleinwasserperioden wurde der Beweis hierfür bereits geliefert.
Derartige Lösungen könnten durch politische Maßnahmen flankiert werden: „Der in Bearbeitung befindliche Masterplan Güterverkehr und Logistik kann ein Element der Risikobewältigung enthalten, wenn er aus einer integrierten Verkehrspolitik heraus die Entwicklung trimodaler Logistiklösungen unterstützt", sagt Verbandspräsident Dr. Bender.
Eines neuen Verständnisses von Risikomanagement bedürfe es auch in der öffentlichen Verwaltung, so der BÖB. Dabei bestehe die Aufgabe darin, neue Modelle zu entwickeln, um den Verkehrsträger Wasserstraße trotz der möglichen Auswirkungen der Klimaveränderungen funktionsfähig zu erhalten.

Foto: Photocase.com

Binnenhäfen sind in den großen Wirtschaftsregionen Deutschlands wichtige Verkehrsdienstleister.

Wenn an der Mittelweser über entsprechende Einspeisungen an der Edertalsperre über Jahre ohne Probleme Wasserstands regulierende Maßnahmen möglich seien, so stelle sich die Frage, in wie weit dies nicht auch für andere Flüsse gelte. „Es sei nur darauf verwiesen, dass an der Elbe über Jahrzehnte Einspeisungen über die Bleiloch-Talsperre vorgenommen wurden, um den Wasserstand zu regulieren", so Diskussionsteilnehmer BÖB-Präsidiumsmitglied Detlef Bütow. Dies gehe heute ausschließlich deshalb nicht mehr, weil die Bundespolitik den Betrieb der Talsperre in oben genannten Sinne nicht sicherstellt. Jetzt wird das Thema zu einer Frage der Landespolitik – hat aber offensichtlich keinen Platz in einem Masterplan.

Geburtstagsfeier

Ein großes Fest wirft seinen Schatten voraus: 2008 jährt sich zum hundertsten Mal die Fertigstellung der neuen Hafenanlagen und der Ringbahn der Stadt Neuss, die am 15. Juni 1908 feierlich eingeweiht wurden.
Zeitzeugen würden allerdings die damaligen Anlagen nicht mehr wiedererkennen – der Zahn der Zeit und der Krieg haben ihre Spuren hinterlassen. Trotzdem stellen die Anlagen wichtige Meilensteine in der Erfolgsgeschichte des Neusser Hafens dar. Und das möchten die Neuss Düsseldorfer Häfen als heutiger Eigentümer gerne feiern. Dazu soll nicht nur eine Broschüre erscheinen, die die Geschichte noch einmal anschaulich darstellt. Zusätzlich möchten die NDH auch mit den Bürgern den runden Geburtstag mit einem Hafenfest feiern. Die Vorbereitungen sind angelaufen, die Hafen-Zeitung wird Sie auf dem Laufenden halten.

Neue Mitglieder

Einen Mitgliederrekord meldet der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen. Die jetzt 85 Mitgliedsunternehmen betreiben mit insgesamt 113 Hafenstandorten den überwiegenden Teil der deutschen Standorte.
Neben dem neu gebauten C-Port Cloppenburg und dem Wiedereintritt des Hafens Eisenhüttenstadt sind erstmals mit dem Hafen Leverkusen und der Chemion Logistic AG sowie dem Hafen Stürzelberg zwei private Häfen im Verband vertreten. Eine Satzungsänderung ermöglichte es, den Verband auch für diese Betreiber zu öffnen.
Wichtig ist vor allem, die Interessen, der am System Wasserstraße beteiligten und interessierten Unternehmen zu bündeln – eine der wesentlichen Initiativen für Binnenschifffahrt und Logistik. Die Mitgliederversammlung ebnete auch den Weg für ausländische Mitgliedschaften – das System Wasserstraße kennt keine Grenzen.

Die Party geht weiter

Musik auf allen Decks der weißen Flotte

Am Wochenende des 21. Oktobers steht bei der Weißen Flotte Düsseldorf das Saisonende der beliebten Linienfahrten von Düsseldorf nach Kaiserswerth an. Christine Rickert von der Verkaufsleitung Düsseldorf wagt schon einmal eine Prognose: „Die Weisse Flotte Düsseldorf blickt auf eine erfolgreiche Saison 2007 zurück."

Eine Saison, in der die Mitarbeiter wieder einige Besonderheiten für ihre Gäste bereit hielten. „Die Highlights des Jahres waren wieder unsere Angebote der Feuerwerksfahrten, wie die Kölner Lichter und das Japanische Feuerwerk", berichtet die Düsseldorferin.

Kein Wunder, dass die Kölner Lichter für 2008 bereits jetzt ausverkauft sind. Christine Rickerts Tipp: „Man sollte immer unmittelbar nach der Veranstaltung buchen, dann klappt es bestimmt." Wen es zu einem anderen Zeitpunkt in die Domstadt zieht, die Mitarbeiter haben einen Tagesausflug mit einen hervorragenden Buffet auf der Hinfahrt im Programm.

Jazz live und 80er-Feten

Ein Renner unter den Veranstaltungen sind die 80er-Jahre-Partys. Beliebt sind auch Fahrten mit Live-Bands wie der Jazz-Combo „Muckefuck" oder Themenabende wie die Spanische Nacht.

Und da ist für das laufende Jahr noch lange nicht Schluss, wie die Expertin berichtet: „Unsere ausgeschriebenen Sonderveranstaltungen werden natürlich ganzjährig durchgeführt, wie es in unserem Programm steht."

Zusätzlich verchartert auch die Weiße Flotte Düsseldorf ihre Schiffe entsprechend der Verfügbarkeit: „Hier bieten wir für private Geburtstagsveranstaltungen oder kleine Familienfeiern unser kleines Schiff, das ‚Düsselschlößchen', an."

Es hat unter Deck Platz für etwa 50 Personen und verfügt über ein großzügiges Freideck für Schönwetterfahrten. „Unsere Schiffe MS ‚Düssel' und MS ‚Düsseldorf' bieten Platz für 100 Personen – immer unter Deck gerechnet, man weiß ja nie wie das Wetter wird."

Das MS „Düssel" mit seiner rustikalen Innenausstattung ist vor allem als Partyschiff beliebt. Das MS „Düsseldorf" verfügt über einen großzügigen unteren Salon und einen weiteren kleinen Salon auf dem Mitteldeck. Zusätzlich laden zwei weitläufige Freidecks zum Verweilen ein. „Unser größtes Schiff ist die MS ‚Stadt Düsseldorf'. Hier finden bis zum 220 Personen unter Deck Platz. Die ‚Stadt Düsseldorf' wird gern für größere Firmenveranstaltungen und auch für unsere Sonderveranstaltungen wie Weihnachtsfeiern, Silvesterfeiern und weitere Events genutzt."

Beliebt bei den Gästen der Weißen Flotte: die „Stadt Düsseldorf".

Von der Altstadt/Rathausufer aus lädt das Unternehmen zusätzlich bei schönem Wetter zu Panoramafahrten. „Hier streifen wir den Medienhafen, weiter geht es ein Stück rheinabwärts bis zur Messe Nordpark/ Schnellenburg und danach dreht das Schiff und Sie fahren an der Altstadtkulisse vorbei bis zum Einstieg zurück."

Und da sich das Jahr langsam dem Ende zuneigt, verspricht Christine Rickert: „2008 werden wir wieder ein interessantes Programm herausbringen und viele schöne Fahrten und Ziele für unsere Kunden bereithalten. Das Programm können Sie ab etwa Mitte Dezember bei uns abrufen und auch im Internet nachlesen unter www.w-flotte.de."

Gäste kamen gerne an Bord

Köln-Düsseldorfer erreichte ihre Ziele

Eine nach einem sehr schönen Start leicht durchwachsene Saison hat die Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG nach den Worten von Sprecherin Nicole Becker bislang verzeichnet.

Der Marktführer im Bereich der Personenschifffahrt auf dem Rhein konnte sich pünktlich zum Saisonstart im April über lange Tage mit schönem Wetter freuen. „Das führte dazu, dass wir sehr gute Gästezahlen hatten, da sich viele Menschen in der Rheinregion zu einer Schifffahrt entschlossen." Eine oft kurzfristige Entscheidung, die erfahrungsgemäß stark vom Wetter abhängig ist.

Während des Sommers häuften sich zwar die Regenwolken, doch glänzten zumindest die Wochenende meist mit Sonnenschein. „Und die sind für uns besonders wichtig", wie die Sprecherin erklärt. „Hinzu kommt, dass das internationale Geschäft gut gelaufen ist. Da haben sich nach unserer Einschätzung sicherlich positive Effekte der Fußball-WM bemerkbar gemacht, bei der wir uns 2006 als gutes Reiseland und freundliche Gastgeber präsentiert haben."

Insofern lautet für die KD das Fazit, dass die Planungsziele bis Ende September eingehalten werden konnten. „Wir gehen beim derzeitigen Stand, wenn keine negativen Ereignisse eintreten, davon aus, das Jahr positiv abzuschließen", schätzt Becker.

Charter gefragt

Und das Jahr hat ja noch einiges zu bieten, wie der Blick auf den Fahrplan verrät: Da die Schiffe alle klimatisiert und überdacht sind, stehen sie ganzjährig zur Verfügung und können auch ganzjährig zur Charter angemietet werden.

Gerade das Chartergeschäft habe sich dank der anziehenden Konjunktur positiv entwickelt, so Becker. Denn oft laden Firmen zu einer Veranstaltung an Bord ein. Aber auch für Familienfeiern sei die besondere Stimmung an Bord eines Schiffes sehr geeignet. Zudem bietet die KD auch mit dem Saisonschluss für Linienfahrten Ende Oktober noch zahlreiche attraktive Sonderfahrten an: Einen Schwerpunkt der Programmfahrten bilden ab dem 9. November die Karnevalspartys an den Wochenenden. Die Adventsrundfahrten, die auch in Düsseldorf vornehmlich freitags bis sonntags jeweils mittags, nachmittags und abends ablegen, läuten ab dem 23. November das Winterprogramm ein. Zudem wird im Advent erstmals auch in Düsseldorf sonntags ein Brunch auf dem Wasser angeboten. „Sylvester in Düsseldorf ist ebenfalls heißt begehrt, der Jahreswechsel auf dem Rhein. Und in Köln wird dann weiter Karneval gefeiert, zudem bieten wir dort am Wochenende Winterrundfahrten und am Mittelrhein einen Winterfahrplan für Gruppen an", lässt die Sprecherin keine Langeweile aufkommen. Und am 21. März startet dann schon wieder die nächste Saison.

Düsseldorf ist für die KD ein wichtiger Standort. Becker: „„Wir starten täglich zu Rundfahrten, darüber hinaus gibt es an festen Terminen im Jahr Tagesfahrten nach Köln, Duisburg und Zons." . Des weiteren haben wir Programmfahrten zu verschiedenen Themen im Angebot." Im Einsatz sind derzeit die MS „Warsteiner" und MS „Heinrich Heine", die „aufgrund ihrer Größe auch für Charterfahrten sehr beliebt sind."

Ein Blick in den Medienhafen gehört zu einer zünftigen Hafenrundfahrt natürlich mit dazu.

Enorme Potenziale umsetzen helfen

IX-Box holt Massengüter wie Schlacken oder Sand von der Straße – Interesse ist derzeit sehr groß

Fragt man Arne Häsener, was ihn an seiner neuen Stelle reizt, so muss er nicht lange nachdenken: „Es ist einfach faszinierend, dabei zu sein, wie ein Projekt aus Forschung und Entwicklung am Markt realisiert wird."

Arne Häsener ist der neue Mann bei IXMODAL, betreut als Vertriebsleiter seit dem 1. August von Hannover aus vor allem Nord- und Ostdeutschland sowie die Großkunden und bringt die Mannschaftsstärke des Neusser Unternehmens damit auf fünf Mitarbeiter. Häseners Verbundenheit zu der außergewöhnlichen Transportbox reicht bis in die Anfangstage des Projektes: Als Leiter des Bereichs Marketing, Vertrieb, Logistik des Hafens Hannover begleitete er, wie der Hafenbetrieb gemeinsam mit der Universität Hannover und dem Recycling-Unternehmen ALSA untersuchten, wie sich Massengüter auf Schiene oder Wasserstraße verlagern lassen. Für die Realisierung ging man dann neue Wege: Im November 2004 beschlossen die Partner Neuss Düsseldorfer Häfen und Hafen Hannover GmbH die Gründung der IXMODAL, um die Chancen zu verwirklichen. „Egal wo man hinkommt, die Box löst richtig Begeisterung aus. Denn sie ist einfach einzigartig. Mit dieser genialen Box schaffen wir den Sprung vom Schüttgut zum Stückgut – und damit eine aktive Verkehrsverlagerung mit Hilfe des Containers." Insbesondere, wenn der Kunde nicht über einen Gleis- oder Wasseranschluss verfügt.

Es geht auch ohne Lkw: Die IX-Box eröffnet dem Transport von Schüttgütern völlig neue Möglichkeiten

Entsprechend positiv fällt Häseners Fazit aus: „Wir haben dazu beigetragen, dass sich der Markt schon ein bisschen verändert hat und jetzt auch ein neuer Kundenkreis gewonnen werden kann." Hannover bot sich als Standort für die erste Niederlassung des IXMODAL-Teams an: Hier wurde die IX-Box nicht nur entwickelt, der Hauptkunde ALSA hat in der Landeshauptstadt seinen Firmensitz und schließlich ist Hannover ein idealer logistischer Knotenpunkt mit zentraler Lage.

Schwerstarbeit im Osten

Für Zementzug müssen sich Loks kräftig ins Zeug legen

Schwere Fracht rollt mindestens dreimal pro Woche an den Rhein, manchmal auch öfter. Dann bringt das Zugpferd der Neusser Eisenbahn (NE), die G 2000, durchschnittlich 25 Waggons aus Deuna. An Bord: Zement, der für die Dyckerhoff AG aus dem Nordwesten Thüringens an den Rhein gefahren wird.

Eine anspruchsvolle Tour: Zunächst steuert der Triebfahrzeugführer den leeren Ganzzug über die 500 Kilometer Richtung Osten. Dort werden die Waggons beladen und anschließend dann in den Neusser Hafen gezogen.

Die Rückreise ist Schwerstarbeit, die randvoll gefüllten Waggons bringen insgesamt 2100 Tonnen auf die Waage. Da müssen sich selbst die eigens angeschafften, stärksten Lokomotiven der NE kräftig ins Zeug legen. Auch mit 2100 PS werden sie oft in Doppeltraktion losgeschickt, dass bedeutet, zwei Triebfahrzeuge ziehen die schwere Last hintereinander mit vereinten Motoren-Kräften.

Foto: Dyckerhoff AG

Der Ganzzug, wie so ein Verkehr zwischen zwei Punkten genannt wird, stellt auch den Lokführer vor Herausforderungen: Mit ihrer enormen Masse drücken die Waggons gegen die Lokomotive und verlängern bei jedem Bremsmanöver den Weg, Fingerspitzengefühl ist gefragt.

In Neuss angekommen, werden die Waggons dann im Gleisanschluss der Firma Dyckerhoff entleert, um am nächsten Abend wieder unbeladen nach Deuna zu laufen.

Im Einsatz sind 49 geschlossene Güterwagen, sogenannte Uacs, die sich vor allem für trockene Güter eignen und pneumatisch entladen werden.

Die Neuss Düsseldorfer Häfen – Ihr starker Partner

Als leistungsfähige Partner in der Logistikkette bieten die Neuss Düsseldorfer Häfen mit zielgerichteten und bedarfsgerechten Angeboten ein umfangreiches Portfolio an Dienstleistungen und damit vielfältige Möglichkeiten zur Abwicklung von Güterumschlag. Mit einem Gesamtumschlagsvolumen von über 15 Mio. Tonnen sind wir der drittgrößte Binnenhafen Deutschlands.

Die Neuss Düsseldorfer Häfen entstanden im August 2003 durch eine Fusion der bis dahin eigenständigen Häfen Neuss und Düsseldorf. Durch den Zusammenschluss wurde eine hervorragende Ausgangsposition im nationalen und internationalen Vergleich geschaffen und damit die Grundlage für eine dauerhaft gesicherte Wettbewerbsposition gebildet.

Die Neuss Düsseldorfer Häfen betreiben, neben den klassischen Aufgaben eines Hafenbetriebes, das eigene Eisenbahnverkehrsunternehmen „Neusser Eisenbahn" (NE). Die Neusser Eisenbahn betreibt Schienengüterverkehr in den Häfen Neuss und Düsseldorf, in regionalen Relationen und im Fernverkehr. Unser Immobilienmanagement vermarktet bei einer Gesamtfläche von 3,4 Mio. m² mehr als 1,2 Mio. m² an vermieteter Fläche.

Mehr Informationen finden Sie unter: www.nd-haefen.de

Wir bilden aus:

Eisenbahner/in im Betriebsdienst – Fachrichtung Lokführer/in und Transport –

Voraussetzungen:
- Erfolgreicher Schulabschluss mit guten Schulnoten insbesondere in den Fächern Deutsch, Mathematik, Physik
- Organisationsstärke
- Kommunikationsfähigkeit
- Engagement
- Teamfähigkeit
- Leistungsbereitschaft
- Belastbarkeit

Ausbildungsbeginn:
- 01.08.2008

Wenn wir Ihr Interesse geweckt haben, senden Sie uns bitte Ihre aussagefähige Bewerbung bestehend aus Anschreiben, tabellarischen Lebenslauf sowie Zeugniskopien bis zum 31.10.2007 an folgende Anschrift:

Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG
Frau Claudia Richter
Hammer Landstr. 3
41460 Neuss

NEUSS DÜSSELDORFER HÄFEN

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*

„Lösungen zu finden, ist unser täglich Brot“

Thomas Düttchen betreut Journalisten und Besucher – Flexibilität und Einfallsreichtum gefragt

Als Leiter der Abteilung Marketing bei den Neuss Düsseldorfer Häfen achtet Thomas Düttchen immer darauf, dass das Unternehmen nicht nur ein gutes Bild abgibt, sondern auch möglichst gut da steht – ganz ohne Übertreibung.

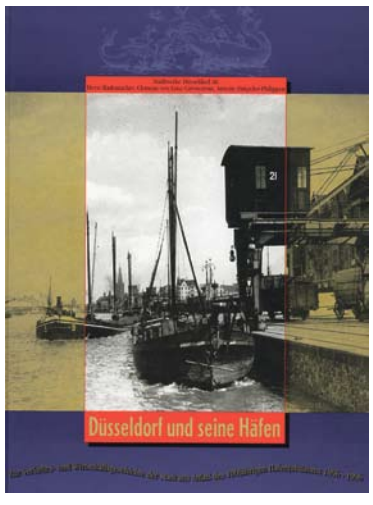
Thomas Düttchen an seinem wichtigsten Arbeitsgerät, dem Comuter

Am Rhein ist es so schön, weil ...
... der Rhein als größter deutscher Strom eine enorme Anziehungskraft auf die Menschen ausübt.
Eine Redewendung, die ich viel zu häufig verwende, ist ...
... „dess passt schon“.
Wenn ich mich nicht gerade mit Ihnen unterhalten würde, wäre ich ...
... wäre ich an meinem Schreibtisch oder im Hafen unterwegs.
Mein Lieblingsplatz im Hafen ist ...
... auf dem Wasser während einer der vielen Hafenrundfahrten, die wir durchführen.
Weil ...
... man von hier aus den Hafen mit seinen vielen Facetten genießen kann.
Sie sollten sich unbedingt einmal ansehen, ...
... was im Hafen alles umgeschlagen wird.
Die besten Ideen habe ich ...
... auf den 40-minütigen Fahrten zu meiner Arbeit. Ideen zu finden und Probleme zu lösen, ist unser täglich Brot.
Zum Entspannen brauche ich ...
... eine schöne und abwechslungsreiche Umgebung.
Ich wünschte mir, die Menschen würden mehr Notiz nehmen von ...
... ihren Mitmenschen.
Der überraschendste Moment in meinem Leben war ...
... die Geburt meiner Tochter.
Ich kann ziemlich gut ...
... mit dem Computer umgehen.
Ich kann gar nicht ...
... gibt es nicht. Man muss es halt trotzdem versuchen.
Ein idealer Abend beginnt ...
... mit einem schönen warmen Sommertag zusammen mit Freunden im Garten.
Das beste Alter ...
... sollte man nicht an Zahlen festmachen. Es gibt viele Dinge, die wichtiger sind als das Alter. Man ist immer so alt, wie man sich fühlt.
Wenn ich schwach werde ...
... kann meine Tochter mich problemlos um den Finger wickeln beziehungsweise sind 300 Gramm Schokolade kein Problem für mich.

Geschichte und Geschichten

Lesenswertes Buch zum hundertsten Geburtstag

„Düsseldorf und seine Häfen“ lautet der Titel eines sehr lesenswerten Bandes, den die Stadtwerke Düsseldorf anlässlich des 100-jährigen Hafenjubiläums 1996 herausgegeben haben. Allerdings reicht der Blick weitaus weiter: So wird die Entwicklung der Rheinschifffahrt ab dem Mittelalter ausführlich skizziert, weitere Kapitel beschäftigen sich unter anderem mit der Eröffnung des neuen Rheinhafens 1896, der Geschichte des Hafens zwischen der Jahrhundertwende und Schiffen als Lebensraum und Arbeitsplatz. Aber auch die Entstehungsgeschichte des Medienhafens wird erzählt.



„Düsseldorf und seine Häfen“: 229 Seiten mit Bildern, ISBN: 978-3-92-876623-6. Unter anderem erhältlich im Schifffahrtsmuseum im Düsseldorfer Schlossturm.

Jeweils werden Entwicklungen in der Stadt Düsseldorf und im Hafen in den historischen und gesellschaftspolitischen Kontext gesetzt, Zusammenhänge, Wechsel- und Auswirkungen erzählt und erläutert. Neben den auch für den interessierten Laien sehr gut verständlichen Texten sind es die zahlreichen Fotos, Karten und Dokumente, die das Werk so anschaulich und lesenswert machen.
Wer sich für den Hafen der Landeshauptstadt, den Rhein und seine Bedeutung für die Stadt oder auch Wasserstraßen allgemein interessiert, dem sei dieses Buch an Herz gelegt.

Schwimmende Streife

WSP 2: von der Sonne versorgt und explosionsgeschützt

Die „WSP 2“ ist der schwimmender Streifenwagen der Düsseldorfer Wasserschutzpolizei. Auch wenn das Schiff inzwischen seit mehr als zehn Jahren seinen Dienst tut, ist es doch einmalig: Im Herbst 1995 auf der Genthiner Werft durch die Schiffbau- und Entwicklungsgesellschaft Tangermünde begonnen, wurde es erstmals am 25. März 1996 zu Wasser gelassen. Am 1. April 1996 bestand es die erste Probefahrt auf dem Plauer See bei Genthin. Dabei zeigte sich schnell, dass das Fahrverhalten des Bootes den Planungen entspricht.
An Bord finden die Beamten alles, was sie für ihre Arbeit unterwegs benötigen, inklusive einem Computer zur Aufnahme der Daten. Außerdem ist die Kabine explosionsgeschützt und kann unter Überdruck gesetzt werden, so dass keine Gase eindringen können.
Bisher einmalig für die Wasserschutzpolizei Nordrhein-Westfalens ist jedoch die Photovoltaikanlage auf dem Dach des Dienstbootes, die umweltschonend Strom liefert.