Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | JUNI 2008 www.hafen-zeitung.de

In Rekordzeit mussten Projektleiter Peter Draub und sein Team arbeiten **Seite 3**

Ticker: SchifffahrtMuseum auf neuen Wegen +++ Experten im Wasserbau +++ Dubai: Perle am Golf +++ Dienstleistungen rund ums Getreide +++ Masterplan wird überarbeitet +++ Logistik ohne Grenzen +++ Preisrätsel

Umweltfreundlich und sinnvoll

Die Binnenschifffahrt ist verkehrswirtschaftlich und ökologisch am günstigsten

Die Binnenschifffahrt belegt hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit und in Bezug auf den volkswirtschaftlichen Nutzen nach wie vor die Spitzenposition. Dies ist das eindeutige Ergebnis eines wissenschaftlichen Gutachtens zum verkehrswirtschaftlichen und ökologischen Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße. Die Untersuchung erstellte das renommierte Beratungsunternehmen Planco Consulting GmbH, Essen, in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Gewässerkunde, Koblenz, im Auftrag der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost. Grundlage der Untersuchung sind ausgewählte, repräsentative Verkehrsverbindungen, acht davon für Massengüter, fünf für Container.

Foto: Schrift-Steller

In den Punkten Energieverbrauch, Schadstoffemissionen, Verkehrssicherheit und Lärm schneidet das Binnenschiff durchweg besser ab als die Güterbahn oder der Lkw. Bei nahezu allen Relationen ist das Binnenschiff zudem im direkten Transportkostenvergleich der günstigste Verkehrsträger.

Die Binnenschifffahrt kam zudem auf den geringsten spezifischen Energieverbrauch. Auf sieben von acht Massengut- und allen Containerrelationen wird beim Transport per Binnenschiff weniger Energie verbraucht als im Eisenbahngüterverkehr. Der Energieverbrauch der Last- und Sattelzüge ist bei allen untersuchten Massengut und Containertransporten am höchsten.

Die externen Kosten aus Verkehrslärm, Verkehrsunfällen, Klimagas- und Luftschadstoffemissionen ergeben in Summe sowohl im Transport von Massengut als auch von Containern ein eindeutiges Ergebnis zu Gunsten der Binnenschifffahrt.

Ernste Lage

Die deutschen Transportlogistikunternehmen stehen angesichts explodierender Dieselpreise mit dem Rücken zur Wand. Das Präsidium des Bundesverbandes Güterverkehr und Logistik sieht nur den Ausweg, mit den Auftraggebern kostendeckende Preise zu vereinbaren und fordert die Bundesregierung auf, die übermäßige Energiebesteuerung in Deutschland aufzugeben. Der einzige kurzfristige Ausweg in der Krise sei der Gang zum Kunden. Sollten die nicht bereit sein, die kraftstoffbedingten Kostenerhöhungen zu akzeptieren, gelte die klare Empfehlung: „Lieber stehenbleiben als totfahren."

Die Drachen sind wieder los

Foto: Schrift-Steller

An diesem Wochenende ist es wieder soweit: Bereits zum 13. Mal legen sich die Aktiven bei der traditionellen Drachenboot-Regatta im Düsseldorfer Medienhafen in die Paddel. Rund um die Rennen wird ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm für die ganze Familie geboten. (Seite 4)

Kooperation

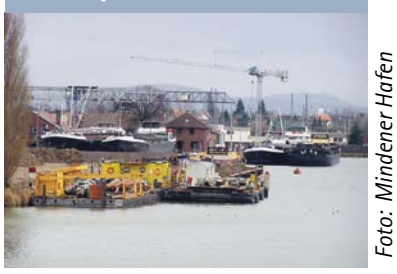


Foto: Mindener Hafen

Sechs Häfen entlang des Mittellandkanals von Preußisch Oldendorf und Lübbecke im Westen über Espelkamp und Hille bis Minden und Berenbusch im Osten wollen in Zukunft enger zusammenarbeiten und ein gemeinsames „Hafenband am Mittellandkanal", so der offizielle Titel der Kooperation, schmieden.

Klassentreffen

Die „Lisa von Lübeck" erhält Mitte August Besuch: Dann werden sechs mittelalterliche Schiffsnachbauten zu einem Treffen im Lübecker Hafen erwartet. Passend dazu wird ein ursprünglicher Markt organisiert. Koggen waren einst die Basis des Erfolgs der Hanse-Händler.

Wachstum

Foto: BLG

In den bremischen Häfen stehen die Zeichen auf Wachstum. „Das Geschäft an den Kajen und auf den Terminals hat sich in den ersten vier Monaten erstklassig entwickelt", freute sich Wirtschafts- und Häfensenator Ralf Nagel. So stieg der Containerumschlag gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 1.545.101 auf 1.768.552 TEU, ein Plus von rund 14,5 Prozent.

Viel Arbeit

Ein moderner Hafen mag im ersten Moment ein wenig beschaulich wirken: Hier liegen einige Schiffe an den Spundwänden, dort entlädt eine große Kranbrücke scheinbar mühelos einige Container, einige Meter weiter zieht eine Lokomotive der Neusser Eisenbahn leise einen Ganzzug aus dem Bahnhof. Tatsächlich wären Hektik oder vordergründiger Aktionismus in einem Hafen ein beunruhigendes Zeichen dafür, dass etwas schief läuft. Denn wir bemühen wir uns, schnell, effektiv und reibungslos im Interesse unserer Kunden zu arbeiten. Die Zeiten, in denen die Matrosen tagelang von Hafenkneipe zu Hafenkneipe zogen, während Heerscharen von Stauern die Ballen und Kisten von Brod trugen, sind – wie manche meinen leider – schon lange vorbei.

Das mag dazu geführt haben, dass der eine oder andere einen ebenso romantischen wie völlig falschen Eindruck vom Hafen bekommen hat: Hier wird gearbeitet – und zwar mit Hochdruck. Und das bedeutet auch, dass es mal scheppert, kracht oder riecht. Obwohl wir uns als guter Nachbar bemühen, möglichst wenig zu stören. Und: Damit alles funktioniert, setzen wir modernste Technik ein, halten unsere Anlagen in Ordnung und investieren jedes Jahr große Summen, in neue Krane ebenso wie in Spundwände oder die Ausbaggerung der Hafenbecken. So wie jeder guter Unternehmer seinen Betrieb in Schuss hält.

Wenn dann die Besucher meinen, dass alles wie von selbst funktioniert, quasi wie von Geisterhand, dann freuen wir uns. Gerade auch, weil wir es besser wissen. ULRICH GROSS

Allererste Wahl

In den vergangenen Wochen und Monaten wurde unter anderem beim Neuss Düsseldorfer Hafentag, aber auch bei Messen und Kongressen über die zahlreichen Vorzüge von Binnenschifffahrt und Häfen diskutiert. Jetzt, mit der Vorlage des Planco-Gutachtens zum Vergleich der Verkehrsträger ist es endlich wissenschaftlich belegt: Die Binnenschifffahrt belegt hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit und in Bezug auf den volkswirtschaftlichen Nutzen nach wie vor eine klare Spitzenposition.

Das bestätigt uns nicht nur, es gibt uns hoffentlich auch endlich das Gewicht, wenn wir zum Beispiel über die dringend erforderlichen Verkehrsverlagerungen oder die Voraussetzungen wie Flächen- und Infrastruktur sprechen.

Aber es ist noch einiges zu tun, um das System Wasserstraße noch besser zu machen. Dem stellen wir uns gerne, unter anderem in der täglichen Arbeit im Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen und in der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik.

Niemand ist perfekt, und das haben wir auch von uns nie behauptet. Ganz im Gegenteil: Als Dienstleister sind wir immer bemüht, noch besser, noch schneller, noch effizienter und nicht zuletzt noch kundenfreundlicher zu werden.

Die Grundlagen für das Selbstvertrauen der Häfen ebenso wie der Binnenschifffahrt sind jetzt belegt. Arbeiten wir also gemeinsam daran, die zahlreichen guten Ideen umzusetzen, uns weiter zu verbessern und das System Wasserstraße zu dem zu machen, was es ist: die allererste Wahl. RAINER SCHÄFER

Sicherster Verkehrsträger

Im europäischen Vergleich sind deutsche Unternehmen steuerlich benachteiligt – unterproportionale Investitionen

Foto: Schrift-Steller

Die Binnenschifffahrt ist nicht nur günstig und umweltfreundlich, sondern auch sicher.

Der Vergleich der Verkehrsträger durch die Planco Consulting GmbH ergab, dass die Binnenschifffahrt mit Abstand der sicherste Verkehrsträger ist: Während der Lkw auf Unfallkosten in Höhe von 42,9 Cent je 100.000 Kilometer kam, lag der Wert im Eisenbahngüterverkehr bei 6,0 Cent, in der Binnenschifffahrt sogar nur bei 3,3 Cent.

„Es bleibt festzuhalten, dass die Binnenschifffahrt auf allen untersuchten Relationen sowohl im Massengut- als auch im Containertransport volkswirtschaftlich der günstigste Verkehrsträger ist", lautet das erfreuliche Fazit der Experten, die rund ein Jahr Arbeit in das Gutachten investierten. „Sie emittiert zwar mehr Luftschadstoffe als die Bahn, aber dafür ist sie bei den übrigen bewerteten externen Effekten so günstig, dass sie diesen Nachteil deutlich überkompensiert. Auf drei der untersuchten Relationen ist das Binnenschiff zwar volkswirtschaftlich vorteilhaft, aber aus betriebswirtschaftlicher Sicht der Bahn unterlegen."

Allen drei Verkehrsträgern sei gemeinsam, dass die steuerlichen Rahmenbedingungen im Vergleich zu den europäischen Nachbarn ungünstig seien. Der Binnenschifffahrt müsse zudem zugestanden werden, dass den Wasserstraßen auch andere Aufgaben wie Trinkwasserversorgung, Abwasserentsorgung, Bewässerung, Kraftwerksnutzung zukommen sowie dass sie Erholungs- und Freizeitaktivitäten ermöglichen.

Die Bruttoanlageinvestitionen in die Wasserstraßen seien im Vergleich zu Bundesfernstraßen und Schienenwegen im Zeitraum 1991 bis 2004 nur deutlich unterproportional gestiegen und dies von einem erheblich niedrigeren Ausgangsniveau.

Exzellente Diskussionsgrundlage

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) und der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) betrachten dass Planco-Gutachten als exzellente Grundlage für eine qualifizierte Debatte über die verkehrs- und umweltpolitische Schwerpunktsetzung der Bundesregierung. Die derzeit diskutierten Maßnahmenpakete zur Bewältigung der zukünftigen, beständig wachsenden Güterverkehrsströme sollten nach Überzeugung von BDB und VBW unter unmittelbarer Einbeziehung der gutachterlichen Aussagen geschnürt werden.

In der Vergangenheit wurden Verkehrsträgervergleiche wiederholt mit veraltetem Zahlenmaterial und mit falschen Annahmen durchgeführt. In der nun vorliegenden Untersuchung wurden erstmals aktuelle Berechnungen auf verkehrsträgertypischen Relationen durchgeführt, und zwar sowohl für den Massengut- als auch für den Containertransport. Eindeutig sind die Aussagen der Gutachter etwa hinsichtlich des Energieverbrauchs. Der hat unmittelbare Auswirkungen auf die Klimabilanz der Verkehrsträger. Die Gutachter kommen in ihrer Untersuchung zu dem Ergebnis, dass deutsche Autobahnen bereits heute in weiten Teilen überlastet sind und zukünftig weitere Verschlechterungen zu befürchten sind. Auch in wichtigen Abschnitten des Schienennetzes sind die Kapazitätsgrenzen erreicht beziehungsweise teilweise bereits überschritten.

Schwere, kniffelige oder einfach "nur" dringende Aufgaben kennt die Abteilung Technik der NDH zu Genüge. Aber Projektleiter Peter Draub und sein Team standen jetzt gleich vor mehreren großen Herausforderungen

Schnell, gut und kostengünstig

Ein neues Containerterminal für "Neuss Trimodal" setzte das Team vor allem unter Zeitdruck. "Als wir den Auftrag von der Abteilung Immobilienmanagement erhielten, blieben uns für die Kostenschätzung und Planung nur drei Tage Zeit, das war schon spannend", erinnert sich Projektleiter Peter Draub.

Zunächst erkundigte er sich bei Herrn Altmann, Geschäftsführer bei Neuss Trimodal, über die genauen Anforderungen an die neue Umschlagstelle. Im Anschluss kontaktierte Gerd Appel, sein Kollege, Herrn Heumüller vom Neusser Umweltamt, der für die Altlastenrecherche entsprechende Unterlagen zur Verfügung stellte. "In denen konnte ich dann forschen, zudem hat er erklärt, wie mit dem konkreten Gelände umzugehen ist", berichtet der in der Abteilung Technik für Rückbau, Entsorgung und Umwelt zuständige Fachmann.

Bauleiter Udo Derendorf erstellte nach den Anforderungen des späteren Nutzers einen Plan als Grundlage für die Kostenschätzung.

Dann war es an Draub einen Kostenvoranschlag zu erstellen. "Die Berechnungen leiten sich aus anderen Projekten ab. Dazu verfügen wir über Richtpreise. Der Rest sind Erfahrungswerte." Trotzdem war für die Arbeit, die normalerweise rund vier Wochen in Anspruch nimmt, die eine oder andere Überstunde fällig. "Wir können es uns im Tagesgeschäft nicht erlauben, auf die Uhr zu schauen", erklärt Derendorf, in der Abteilung zuständig für Konstruktion und Bauleitung. Die Anforderungen und Wünsche des Kunden gingen vor.

In die Berechnung fließen alle relevanten Kosten und Gewerke ein. Und die sind durchaus beachtlich: Das neue Terminal hat eine Fläche von 24.800 Quadratmetern, liegt am Neusser Hafenbecken 5 und kann in einer späteren Phase an das Wasser angebunden werden. Gewünscht waren ein kleines Gate als Zugangs- und Abfertigungsgebäude, die Flächenbefestigung, ein Anschluss an das bestehende Terminal, Entwässerung, Strom- und Wasserversorgung, Zaun, Schranken- und EDV-Technik sowie Video-Überwachung. "Also kurz: die komplette Erschließung", fasst Abteilungsleiter Henryk Stobernack zusammen.

Auf dem Terminal haben die großen Reach Stacker inzwischen die Arbeit aufgenommen.

Der Kostenentwurf ging dann an die Immobilienabteilung, die wiederum einen Mietvertrag mit Neuss Trimodal verhandelte und zum Abschluss brachte.

Lockerer Untergrund

Gleichzeitig suchte das Projektteam bereits mit der Abteilung Einkauf nach Unternehmen, um das anspruchsvolle Projekt zu verwirklichen. Draub: "Bei allem Wissen und aller Erfahrung können wir so ein Projekt nicht ganz alleine stemmen, sondern holen uns Experten hinzu, die sich in Spezialfragen besonders auskennen, oder um eine weitere Meinung zu hören. Das hilft uns, schneller, besser und auch kostengünstiger zu arbeiten." So unterstützte das Büro Rupprechter und Kröber die Planung, stellte den Bauantrag und ermöglichte durch eine sehr geschickte Kanalführung eine Kosteneinsparung von 60 Prozent. Die Brandschutztechnik stammt vom Büro Safetec.

Das Gelände stellte zudem ungewöhnliche Herausforderungen: Es war in den 1920er Jahren ausgekiest und anschließend unter anderem mit Kriegsschutt verfüllt worden. "Jetzt war es ein Glücksfall, dass das Areal nie bebaut wurde", erklärt Stobernack. Aber: Verschiedene Gutachten zeigten, dass der Boden bis in eine Tiefe von zehn Metern relativ locker war – und keinesfalls als Grundlage für schwere Container geeignet.

Mit dem Tiefenverdichtungs-Gutachterbüro "Terra Umwelt Consulting" wurden deshalb Methoden diskutiert, wie sich der Untergrund verdichten lassen könnte, und auf drei Probefeldern getestet. Besonders effektiv war es, einen zehn Tonnen schweren Stahlwürfel mit einem Kran immer wieder aus zehn bis zwölf Metern Höhe zu Boden fallen zu lassen. Die Firma Streif Baulogistik kümmerte sich um die Sicherheit auf der Baustelle.

Die Arbeiten begleitete der Seismologe Dr. Meidow. Er überwachte, dass die Erschütterungswellen wirklich nur den Grund, nicht aber umliegende Gebäude erreichten. Die abschließende Untersuchung durch das Fachbüro Terra betätigte, dass der Untergrund nun tatsächlich fest war.

Dass es in der Zeit von November bis Januar ungewöhnlich oft regnete, machte die Arbeit nicht leichter. Aber auch hier fanden die NDH-Experten einen Weg. Dann war wieder Appel gefragt: Die entnommenen Menge Boden wurde teilweise zur Floßhafenstraße gefahren, um dort ein anderes NDH-Gelände hochwassersicher anzuheben, teilweise einer anderen Wiederverwertung zugeführt. Natürlich nur nach einer gesetzlich vorgeschriebenen genauen Kontrolle, Erfassung und Zertifizierung. Insgesamt 24.000 Tonnen – rund 1.700 Lkw-Fuhren – transportierten die Männer. Ein großer Aufwand. „Aber Boden ist ein wichtiger Rohstoff", so Appel.

Gleichzeitig wälzte Derendorf wieder Pläne und Luftbilder, dieses Mal auf der Suche nach verborgenen Fliegerbomben.

Eine Anfrage beim zuständigen Bevölkerungsschutz hatte vier Verdachtspunkte ergeben, doch konnte der Fachmann nach intensiver Recherche unter anderem auch mit Gesprächen mit Zeitzeugen den Verdacht entkräften.

Die ganze Zeit wurden die Pläne immer wieder in Details geändert oder angepasst. "Für eine solche Aufgabe muss man als Projektteam sehr flexibel sein. Bis zum Schluss haben wir auch immer wieder intensiven Kontakt zu Neuss Trimodal gehalten, und weitere Wünsche während des laufenden Betriebes eingearbeitet", erklärt Derendorf.

Schließlich war es dann so weit: Schon nach kurzer Zeit konnte mit der Verlegung des Spezialbelages begonnen werden, der auch den besonderen Belastungen durch die schweren Reach-Stacker und kantigen Containern Stand hält.

In Rekordzeit war am Ende alles geschafft – und im Zeitplan. "Wir haben noch einige kleine Restarbeiten zu machen, bedingt durch Lieferprobleme", so Peter Draub. „Aber die ersten Container wurden Anfang Mai bereits aufs Terminal gebracht."

Gerd Appel (links) und Udo Derendorf planen am Computer.

Neue Konzepte sollen Besuchern die Zusammenhänge erklären

Das SchifffahrtMuseum zeigt, wie der Rhein Düsseldorf und die Region beeinflusste

Dr. Annette Fimpeler (rechts) und Andrea Bartsch vor dem Düsseldorfer SchifffahrtMuseum.

Wenn Dr. Annette Fimpeler über das SchifffahrtMuseum spricht, dann gerät sie schnell in Begeisterung: „Unser Haus ergänzt die Museumslandschaft der Landeshauptstadt Düsseldorf in hervorragender Weise: Wir haben viele herausragende Kunstmuseen, Schloß Benrath, den Aquazoo und so weiter. Aber um die Stadt am Fluss und die Region und das, was sie prägte, nämlich den Rhein, kennenzulernen, sind wir eine erste Adresse."

Eine, die sich schon durch das Bauwerk auszeichnet: Der Turm am Rande der Innenstadt und gleich am Rhein gelegen, ist das letzte oberirdisch erhaltene Gebäudeteil des Düsseldorfer Regentenschlosses. Von hier wurden nicht nur die Geschicke der Stadt, sondern auch die großer Länder gelenkt.

Einfluss des Rheins

Die Landesherren schenkten dem Rhein als Bargeldquelle größte Aufmerksamkeit: Die Schiffe hatten auf diesem wichtigsten Verkehrsweg erhebliche Abgaben an den Zollstationen zu leisten – auch in Düsseldorf.

Entsprechend möchte die Museumsmannschaft nicht nur die Schiffbaugeschichte vermitteln, auch wenn Dr. Fimpeler zu dem Thema gerade eine umfangreiche wissenschaftliche Arbeit fertig gestellt hat. „Wir wollen vielmehr die Stadt und die Region zeigen, und wie sehr sie vom Rhein als dem maßgeblichen und international ausgerichteten Verkehrsweg beeinflusst wurden.

Das Museum besteht seit den 1930er Jahren und hatte in seiner Geschichte immer wieder mit Widerständen kämpfen müssen. „Aber es hat sich wiederholt gezeigt, dass die Düsseldorfer und die Gäste der Stadt aus der ganzen Welt sehr interessiert sind an Informationen zu der gemeinsamen Geschichte und den Verbindungen zwischen der internationaler Rhein-Schifffahrt und der Landeshauptstadt."

Um die Zusammenhänge noch anschaulicher zu machen, denkt Dr. Fimpeler mit ihrer wissenschaftlichen Honorarkraft Andrea Bartsch auch über ganz neue Ideen nach. „Wir erleben zwar, dass das derzeitige Konzept das Publikum anspricht, aber wir haben uns überlegt, ob es nicht zum Beispiel ganz spielerisch möglich wäre, den Rhein zu erfahren."

Etwa, dass junge Besucher mit einem Holzschiff an einer Rhein-Schiene entlang fahren, dabei aber immer wieder von Hindernissen aufgehalten werden. Ältere Besucher könnten in einer parallelen Darstellung verfolgen, wie sich das Geldsäckel der Schiffer während einer längeren Fahrt an den Zollstation mehr und mehr leert. Es konnten bei längeren Fahrstrecken durchaus 40 Abgabestellen passiert werden, an denen zu zahlen war – abgesehen von den Liegegebühren in den Häfen, Lotsendiensten, zusätzlichen Treidelpferden und so weiter.

Bilder und Filme sichten

Dazu suchen die beiden Fachfrauen nicht nur dreidimensionale Exponate, derzeit sichten sie Tausende Bilder und Filme, die verstreut in Düsseldorfer und auswärtigen Archiven schlummern. „Wir durchforsten, diskutieren und planen", erklärt Bartsch mit einem Lachen.

Sie nehmen auch Kontakt zu Fachstellen, Forschern und Archiven auf und schreiben Unternehmen an. „Aber wir brauchen natürlich auch das Wissen und das Engagement aus dem Freundeskreis und der ganzen Bevölkerung. Viele Düsseldorfer und Neusser haben unter ihren Vorfahren Persönlichkeiten, die beruflich mit dem Rhein verbunden waren. Jede Information, jedes Fotodokument oder beispielsweise Patent ist uns willkommen."

Hochwasser im Museum

„Hochwasseralarm" heißt die diesjährige Ferienaktion im SchifffahrtMuseum im Düsseldorfer Schlossturm. Zwei Tage lang, am 1. und 2. Juli, können Jungen und Mädchen von 8 bis 12 Jahren unter anderem erfahren, was es bedeutet, wenn der Rhein plötzlich durch die Altstadt fließt. Am zweiten Tag geht es mit Experten des Umweltamtes und des Stadtentwässerungsbetriebes auf ein Schiff. Die Fachleute zeigen unter anderem, was heute alles zum Schutz vor Hochwasser getan wird.

Die Teilnahmegebühr beträgt zehn Euro pro Kind, die Teilnehmerzahl ist auf 30 Kinder beschränkt. Information und Anmeldung: dienstags bis sonntags von 11 bis 18 Uhr unter (02 11) 8 99 41 95. Unterstützt wird die Ferienaktion durch die Neuss Düsseldorfer Häfen, den Stadtentwässerungsbetrieb und das Umweltamt der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Interessante Führungen

Vom Düsseldorfer Stadtschloss ist heute nur noch der Schlossturm zu sehen, der größte Teil liegt unter dem Burgplatz. Anhand von alten Bildern kann man sich vorstellen, wo die Herzogsfamilie im Schloss gewohnt hat. Wo spielten die Kinder im Schloss? Und mussten sie zur Schule? Antworten erhalten Kinder von 6 bis 10 Jahren am Sonntag, 29. Juni, ab 15 Uhr im Museum. Am Sonntag, 6. Juli, warten dann von 11 bis 18 Uhr unter dem Titel „Delikatessen aus dem Rhein" eine kleine Fischgeschichte mit Rezept und Suppe. Anmeldung erforderlich unter (02 11) 8 99 41 95.

Spannende Rennen und packende Finalläufe

Unternehmen sammeln für gute Zwecke – köstliches Wasser aus Düsseldorf – Rahmenprogramm rund um den Medienhafen

Foto: Schrift-Steller

Laut wird es, wenn an diesem Wochenende die Trommler die Ruderer in den Drachenbooten antreiben.

An diesem Wochenende fällt der Startschuss zur mittlerweile 13. Stadtwerke Düsseldorf Drachenbootregatta. Ab Samstag, 21. Juni, bevölkern wieder unzählige Paddler ein Wochenende lang den Düsseldorfer Medien-Hafen und erwecken mit ihren Schlachtrufen und Trommeln den Drachen zum Leben.
Gesucht wird der diesjährige Drachenboot-Champion in der Kategorie Business in der Regatta am Samstag und der Champion in der Fun-Regatta am Sonntag.

2.000 Aktive treten an

Das verspricht heiße Kämpfe auf dem Wasser des Medienhafens und dramatische Kopf an Kopf-Rennen, zu denen sich erneut über 2.000 Aktive aus Unternehmen, Institution und Vereinen zusammenfinden. Und wieder gilt der Grundsatz: Alle, die in einem Drachenboot sitzen, sind Gewinner, egal, auf welchem Platz sie landen, denn dieses Erlebnis bleibt für immer.
Aber nicht nur auf dem Wasser wird viel geboten. Die Publikumsmeile ist wieder gespickt mit kulinarischen Leckereien aus der ganzen Welt, Informationsständen sozialer und karitativer Institutionen sowie sensationellen Mitmachaktionen. So gibt es unter anderem eine absolute Weltpremiere zu feiern, bei der auch diejenigen dabei sein können, die nicht bei den Regatten auf dem Wasser teilnehmen.
Die Stadtwerke Düsseldorf-Bühne wird an dem Wochenende zum Mittelpunkt der Welt. Die Darbietungen, die während beider Veranstaltungstage auf der Bühne stattfinden, sind multikulturell. Cheerleading Squads nach nordamerikanischem Vorbild, Kampfsportgruppen mit fernöstlicher Athletik und südamerikanische Tanz- und Musikeinlagen unterstreichen die Internationalität der Stadtwerke Düsseldorf Drachenbootregatta.
Schließlich rundet die Kult-Cover-Band „Sunny", die schon im vergangenen Jahr für große Stimmung sorgte, das Programm am Samstagabend auf der Show-Bühne ab.
Neben der Unterhaltung wird auch der Service in diesem Jahr wieder richtig groß geschrieben. Das VW Erdgas Shuttle ist auf den Straßen rund um den Medienhafen unterwegs, um die Besucher wohlbehalten und schnell zu ihrem Fahrzeug zu bringen.
So sparen sie Zeit und können länger das einzigartige Flair der Drachenbootregatta genießen.
Die Stadtwerke Düsseldorf versorgen alle Besucher zudem kostenlos mit frischem Düsseldorfer Wasser am Trinkwasserwagen auf der Publikumsmeile.
Das Engagement auf dem sozialen Sektor ist schon traditionell erneut ein wichtiger Bestandteil des Regatta-Wochenendes. Unter dem Motto „Unternehmen tun Gutes" sammeln zahlreiche Firmen und Institutionen an den Gehrybauten mit Aktionen und Service-Angeboten für den guten Zweck. In diesem Jahr soll anlässlich der Partnerschaft, die die Stadt Düsseldorf im vergangenen Jahr eingegangen ist, die Welthungerhilfe mit den Erlösen unterstützt werden.

250 sehr lange Meter

Der Drachenbootsport steht für Spaß und Teamgeist und genießt aus diesem Grunde bei vielen Düsseldorfern eine hohe Beliebtheit. Eine Mannschaft besteht dabei aus 20 Paddlerinnen und Paddlern, einem Trommler und gegebenenfalls bis zu vier Ersatzleuten. Nach dem Motto „gemeinsam sind wir stark" paddeln die Teams bei der Stadtwerke Düsseldorf Drachenbootregatta seit jeher um die Wette. Gemeinsam absolvieren die Teams eine Regattastrecke von 250 Metern. Der Profi-Steuermann sowie das komplette Equipment wie Boote, Paddel, Trommeln und Schwimmwesten stellen die Stadtwerke Düsseldorf.
Unter den Punkten Business, Fun und Schulen erfahren Sie mehr über die Teams der 12. Stadtwerke Düsseldorf Drachenbootregatta. Wir wünschen allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern viel Erfolg und vor allem viel Spaß!

Foto: Photocase.de/subwaytree

Auch Drachen lieben Fussball

Zwar werden an diesem Wochenende im Düsseldorfer Medienhafen die Drachen das Kommando übernehmen, aber auch sie scheinen sich für Fußball zu interessieren. Abseits der Rennstrecke treten beim „LTU arena Street Soccer Cup" Teams á vier Spielerinnen oder Spielern inklusive Torwart für acht Minuten gegeneinander an. Damit das nicht zu anstrengend wird, hat jedes Team zudem einen Ersatzspieler. Los geht es morgens um 10 Uhr. Die beiden Tagesfinalisten spielen das Finale um einen Überraschungshauptpreis in der LTU arena aus.

Hier ist was los

Termine in Ihrer Umgebung

täglich

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

27. Juni 2008

Abendspaziergang
über die Insel Kaiserwerth mit Anke Pfennig, 18 Uhr, Anmeldung erforderlich unter Telefon (02 11) 63 52 59.

28. Juni 2008

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

1. Juli 2008

Der Medienhafen
Rundgang, 15 Uhr, Anmeldung unter (02 11) 63 52 59.

5. Juli 2008

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

13. Juli 2008

Warum sieht der Rhein wie ein Monster aus?
Eine Bilderbuchführung im SchifffahrtMuseum für Kinder von 6 bis 10 Jahren, 15 Uhr, Schlossturm, Rheinufer.

20. Juli 2008

Kurfürstliches Leben,
im Schloss und auf den Jachten, Jan Wellem im SchifffahrtMuseum und rund um den Schlossturm, 15 Uhr, Schlossturm, Rheinufer.

Hochqualifiziert

Derzeit zählt Hülskens Wasserbau knapp 100 Mitarbeiter, darunter 70 gewerbliche, 25 Techniker und fünf Kaufleute. Ihr Einsatzgebiet ist das gesamte Bundesgebiet sowie das angrenzende europäische Ausland. Eine Mannschaft, so der Geschäftsführer Thomas Groß, die „eigentlich komplett nur aus hoch qualifiziertem Personal wie Schiffsführern, Matrosen, Baggerführern und anderen Fachleuten besteht, die alle vielfältige Tätigkeiten beherrschen und sich gegenseitig ergänzen. Das Schifferdienstbuch hat bei uns so gut wie jeder."

Erstmalig

Da modernes Gerät wichtig, aber eben nicht alles ist, investiert Hülskens Wasserbau nicht nur in die Weiterbildung, sondern bildet erstmalig zwei Lehrlinge zu Binnenschiffern aus. „Da die Suche nach Fachpersonal kein Ergebnis zeigte, haben wir uns entschlossen, die Lehrlinge einzustellen." Und auch die Bewerbungen auf die zwei Stellen seien für den Fachmann erstaunlich gering gewesen – „vor allem, weil es sich um hochinteressante und gut bezahlte Stellen handelt."

Starke Flotte

Derzeit betreibt Hülskens Wasserbau eine Flotte mit 13 Hydroklappschiffen, neun Stelzenpontons, sieben Klappschuten, vier Schubbooten, acht Seilbaggern, sechs Hydraulikbaggern mit jeweils 100 Tonnen Einsatzgewicht, acht Peil- und Vermessungsbooten und weiteren kleinen Fahrzeugen. „Das ist schon ansehnlich", meint auch Geschäftsführer Thomas Groß.

Kompetenz rund um das Wasser

Weseler Unternehmen baute im Düsseldorfer Hafen – in ganz Europa aktiv

alle Fotos dieser Seite: Hülskens

„Seit über 100 Jahren planen und realisieren wir für öffentliche und industrielle Kunden komplexe Vorhaben im Wasserbau von der Spundwand bis hin zu großen Hafenbecken, vom Dükerbau bis zur Rekultivierung stillgelegter Abbauflächen", beschreibt Geschäftsführer Thomas Groß das weite Spektrum des Unternehmens Hülskens Wasserbau in Wesel.

Als weitere Aufgaben nennt er die Unterhaltung und Pflege von Fließgewässern, Hafen-, Schleusen- und Kanalbau sowie Hydrographie. Und auch für andere Aufgaben stehen die Mitarbeiter immer bereit: „Wir stellen uns gerne allen Herausforderungen, insbesondere wenn es sich anbietet, vom Wasser aus zu arbeiten oder es gar nicht anders möglich ist. Für alle denkbaren Aufgaben verfügen wir über die richtigen schwimmenden Arbeitsplattformen oder Spezialschiffe mit leistungsfähigen Geräten wie Baggern, Kränen, Rammen und weiteren verschiedenen Spezialanwendungen. Gerade auch unsere hoch spezialisierten Messschiffe und Peilboote ermöglichen oftmals erst die Planung komplexer Einsätze vom Wasser aus."

Dadurch ist das Unternehmen in der Lage, alle Leistungen aus einer Hand anzubieten. „Und auch darin unterscheiden wir uns von anderen", erklärt der Geschäftsführer selbstbewusst.

Daneben gehören Beratung und die interdisziplinäre Zusammenarbeit mit zahlreichen Ingenieurbüros seit jeher zu den Schwerpunkten der Ingenieure in der Planungs- und Entwicklungsabteilung.

Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt in der Vorbereitung von Dükerbauvorhaben. „Darüber hinaus werden in unserem technischen Büro natürlich auch Baugruben, Uferwände, Dalben sowie Sonderkonstruktionen des Wasserbaus geplant. Unsere Fachleute stehen den Kunden im Vorfeld von Baumaßnahmen bei Planung und Durchführung beratend zur Seite."

In den Nachbarländern sind vor allem das Know-how und die Erfahrung im Dükerbau gefragt. „In diesem Bereich sehen wir uns europaweit als führend an", so Groß selbstbewusst.

Wichtiger Partner

Der Hafen Düsseldorf sei für das Unternehmen Hülskens Wasserbau nicht nur als Kunde sehr wichtig, wie Geschäftsführer Thomas Groß betont. Die Mitarbeiter nutzen die Umschlagsstellen der Landeshauptstadt auch für die verschiedenen Projekte sowohl für die NDH als auch auf dem Rhein.

„Wir haben jahrelang einen eigene Umschlaganlage in Reisholz betrieben, inzwischen schlagen wir Geschiebezugaben und Wasserbausteine nach Absprache mit dem Hafen um." Eine Zusammenarbeit, die stets ebenso unkompliziert wie schnell ablaufe, erklärt der Geschäftsführer.

Kontinuierliche Expansion

Hülskens ist eines der ältesten deutschen Familienunternehmen

Hülskens zählt zu den ältesten großen Familienunternehmen innerhalb Deutschlands. Bereits Ende des 19. Jahrhunderts legte der Ökonomierat Gerhard Hülskens zusammen mit Conrad Krieger und Dr. Dietrich Kuckelmann den Grundstein für die heutige Hülskens Unternehmensgruppe.

Dabei stand anfangs angesichts der explodierenden Verkehre der Wasserbau im Vordergrund der geschäftlichen Aktivitäten. Der Ausbau des Rheins und seiner Nebenflüsse, die Verbesserung der Schiffbarkeit, Kanal- und Hafenbau sowie die Erstellung von Ein- und Auslaufbauwerken bildeten zu dieser Zeit den Schwerpunkt der Unternehmenstätigkeit.

Der Rhein ist für das Weseler Unternehmen traditioneller Arbeitsplatz.

Mit der Erfindung des Stahlbetons in den 1920er Jahren des vergangenen Jahrhunderts entstand zusätzlich der Geschäftszweig Kies- und Sandgewinnung. Schon bald verlagerte Hülskens seine Gewinnungsgebiete über die Deichvorländer des Rheins in das anliegende Binnenland. Hülskens-Kies war bald über das Rheinland hinaus in ganz Deutschland sowie Holland und Belgien gefragt.

Nach der Eingliederung des Unternehmens Elskes entwickelte sich ein ganz neues Geschäftsfeld: Transportbeton. Als Pionier auf diesem Sektor ist die Unternehmensgruppe seit den 50er Jahren erfolgreich.

Insgesamt verfügt die Gruppe heute über weit mehr als 100 Spezialschiffe und –fahrzeuge .

Der Hülskens Wasserbau mit Sitz in Wesel gehört von der ersten Stunde an zu dem Unernehmensverbund. Bereits im 19. Jahrhundert wurden erste große Projekte verwirklicht. Eine Vielzahl von technischen Entwicklungen und Patenten gehen auf die Ingenieurkunst des Unternehmens zurück.

Dienstleistungen für Getreide und Schüttgut

Lagerhaus Pegels möchte von der Dynamik im Krefelder Hafen profitieren. Stück- und Schüttgut wachsen erfreulich.

Das Unternehmen Lagerhaus Pegels GmbH & Co. KG in Krefeld ist ein Hafenbetrieb, dessen Mitarbeiter den Kunden aus der Vergangenheit heraus den Schwerpunkt Getreideumschlag und -lagerung mit allen damit verbundenen Dienstleistungen rund um das Getreide anbieten. „Also zum Beispiel die Reinigung, Gesunderhaltung und die Verhinderung des Befalls durch Vorratsschädlinge", präzisiert Betriebsleiter Jörg Bestendonk.
Bei der Reinigung läuft das Getreide über Siebe und wird dabei mit Hilfe von Luft von leichteren Materialien getrennt. Die verschiedene Siebbreiten sortieren gleichzeitig andere Schalen, Samen oder Fremdstoffe wie Erde aus.

Trennen von Fremdstoffen

„Wenn gewünscht, können wir unseren Kunden aber auch weitere Dienstleistungen rund um das Getreide bieten", erklärt Geschäftsführerin Susanne Pegels. Dazu gehört unter anderem die Trocknung des Getreides in der eigenen Anlage mit einem Fassungsvermögen von bis zu 100 Tonnen.

Getreide ist schon seit der Zeit des Gründers Fritz Heymann in den 1950er Jahren ein Schwerpunkt des Geschäftes.

Erfolgreich erweitert

„Vor einigen Jahren haben wir begonnen, Lagerflächen für Schütt- und Stückgüter zu vermieten", nennt Sprecherin Sonja Püskens ein neues, wachsendes und interessantes Betätigungsfeld.
Seit diesem Jahr schlägt das Unternehmen auch weitere Schüttgüter um. Die Mitarbeiter freuen sich, mit Anschluss an Wasserstraße, Schiene und Straße einen trimodalen Service zu bieten.
„Die Hafengesellschaft hat uns dazu eine Fläche an der Hafenspitze zur Verfügung gestellt, auf der wir mit einem mobilen Umschlagsgerät arbeiten. Das hat den Vorteil, dass die Schiffe direkt am Hafeneingang anlegen können", nennt Püskens einen Vorteil.
Durch die zweite Anlegestelle neben dem Getreideumschlag können die Mitarbeiter nun auch zwei Schiffe parallel abfertigen

Bester Anschluss

Der trimodale Anschluss ist für uns von Vorteil, erklärt Pegels-Sprecherin Sonja Püskens. „Durch diese Möglichkeit erhalten wir die Flexibilität, für unsere Kunden auch große Mengen schnell und kurzfristig zu bewegen."
Eine Stärke, die das Team weiter vertiefen möchte, auch um von der neuen Dynamik im Hafen zu profitieren: So soll die eigene Uferseite weiter ausgebaut werden, um so den Stück- und Schüttgüterumschlag aufzustocken. „In diesem Bereich sehen wir noch ein größeres Potenzial, deshalb möchten wir uns sowohl mit dem Hafen als auch mit den anderen Anliegern verstärkt engagieren."

Zertifiziert

Die Lagerhaus Pegels GmbH & Co. KG ist unter anderem nach GMP+ (Good Manufacturing Practice) zertifiziert, die Handelssparte zusätzlich nach IFS (International Food Standard). Beide Überprüfungen sind ein fester Bestandteil des umfangreichen Qualitätsmanagementsystems des Unternehmens, wie Sprecherin Sonja Püskens betont.
Durch die Zertifizierung, aber auch durch die Anforderung der Kunden ergäben sich genaue Auflagen bezüglich Hygiene und Dokumentation, die die Mitarbeiter natürlich ständig gewährleisten.

Ausbildung

Derzeit arbeiten sechs Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Standort Krefeld, die Unternehmensgruppe Pegels beschäftigt insgesamt fast 30 Mitarbeiter. Derzeit werden zwei junge Menschen zu Groß- und Außenhandelskaufleuten ausgebildet, ein weiterer wird dieses Jahr eingestellt. „Damit wir unseren Nachwuchs auf die Arbeit bei uns vorbereiten können, denn wir streben an, die Auszubildenden zu übernehmen", so Susanne Pegels.

Kapazitäten

Die Lagerhaus Pegels verfügt derzeit über zirka 12.000 Quadratmeter überdachte und weitere nicht überdachte Flächen für Stück- und Schüttgüter sowie über die Möglichkeit, rund 80.000 Tonnen Getreide einzulagern. Davon entfällt eine Kapazität von rund 20.000 Tonnen auf das Silo, rund 60.000 Tonnen finden in den Lagerhallen Platz.

Drei starke Standbeine

Vielseitige Unternehmensgruppe rund um die Landwirtschaft

Die Pegels Gruppe ist in drei Sparten aktiv: Neben der Logistik und Lagerei im Krefelder Hafen gehört dazu der an zwei Standorten am Niederrhein vertretene Großhandel Gebrüder Pegels GmbH & Co. KG, der unter anderem Getreide, Saaten, Industriegemüse, Futter, Düngemittel und Pflanzenschutz vertreibt. Tönisvorst dient in der dritten Generation als Hauptsitz der Firma. Hier sind 28 Mitarbeiter im Bereich Einkauf, Verkauf, Finanzbuchhaltung und Service im täglichen Einsatz.
Neben dem Bürogebäude befinden sich auf dem Firmengelände hauptsächlich Hallen zur Lagerung von Getreide und Mais, von Mineraldünger und Pflanzenschutzmitteln sowie Kalksilos und Flüssigdüngertanks.

Grünes Warenhaus

Seit 2002 gehört der Pegels LandMarkt, ein „grünes Warenhaus" mit den Schwerpunkten Reitsport und Garten zum Unternehmen. Er ist regional, wie auch im benachbarten Ausland, ein verlässlicher Partner für über 1.000 Landwirte.
Ein weiterer Schwerpunkt der Unternehmensgruppe sind Gewerbeimmobilien sowie Lagerhallen und -flächen für den gewerblichen Bereich.

mehr Infos unter:
www.pegels-landmarkt.de

Handelsmetropole zwischen Ost und West

Starker Zustrom von Gastarbeitern prägt die Gesellschaft Dubais – liberale und gastfreundliche Kultur – neben Öl und Handel ist der Tourismus für den Wüstenstaat heute eine stark boomende Einnahmequelle

Dubai ist mit beinahe einer Million Einwohner die zweitgrößte und sicherlich die berühmteste Stadt der Vereinigten Arabischen Emirate. Der Staat beherbergt auf einer Fläche von 836.000 Quadratkilometern rund vier Millionen Bewohner, die meist neben der offiziellen Sprache Arabisch auch Persisch und Englisch sprechen. Die Mehrzahl der Straßenschilder und Aushänge in den Geschäften ist denn auch sowohl in Arabisch als auch in Persisch verfasst.

Die Währung ist der Dirham. Rund 80 Prozent der Bevölkerung sind Einwanderer, etwa 71 Prozent davon männlich – ein Ergebnis des starken Gastarbeiterzustroms der vergangenen Jahre.

Dubai verdankt wie die anderen Staaten am Persischen Golf seinen Reichtum dem Öl. Daneben baut die Erfolgsgeschichte der Stadt auf einer geschickten Position als Handelsmetropole auf. Zudem etablierte sich Dubai in den vergangenen Jahren mit einer überraschenden Dynamik auch als eine internationale

Touristenattraktion. Die Stadt baut auf eine fast immer geltende Sonnengarantie: Pro Jahr fallen durchschnittlich 13 Zentimeter Regen – und das meist an fünf Tagen im Winter. Allerdings können die Temperaturen im Sommer auch bis zu 48 Grad erreichen.

Die Angebote für Touristen sind zahlreich: Zum einen gibt es zahlreiche wichtige Hinterlassenschaften aus der Vergangenheit. Die reichhaltige Geschichte ist den Einwohnern des Emirates auch heute noch wichtig. Deshalb finden sich bei aller modernen Architektur auch noch verschiedene historische Forts, Moscheen, Plätze und andere historische Monumente, die auf die verschiedenen Touristik-Touren ausführlich erklären. Aber auch moderne Attraktionen finden sich in einer atemberaubenden Auswahl: Das beginnt bei fünf Golfplätzen und reicht bis zu weiträumigen und vielfältigen Einkaufszentren.

Als traditionelle Händler sind die Bewohner der Vereinigten Arabischen Emirate relativ tolerant, auch wenn ihre eigene Lebensweise nach wie vor tief im Islam verwurzelt ist. Ihre Gäste können jedoch ihre eigen Religion ausüben, in den Hotels wird auch Alkohol ausgeschenkt, und der Dress Code ist relativ liberal. Allerdings wird auch von den Besuchern ein gewisses Maß an Höflichkeit gegenüber den Gastgebern erwartet.

Die Vereinigten Arabischen Emirate bemühen sich, gerade wegen dem starken Zustrom an Gastarbeitern und der starken Veränderung der Gesellschaft, die historischen Wurzeln ihrer Kultur zu pflegen und zu erhalten, indem sie unter anderem verschiedene traditionelle Sportveranstaltungen unterstützen. So sind Kamelrennen, Falkenjagd oder Dhow-Rennen nach wie vor sehr populär.

Gepflegt wird auch die traditionelle arabische Küche, die zum Teil beeinflusst ist von den typischen Landesküchen von Marokko, Ägypten, Afghanistan, Libanon und Tunesien. Bereichert haben zudem die Zuwanderer aus Asien die vielfältigen regionalen Gerichte.

Aufgeschlossen und liberal

Handel hat am Golf Tradition – mit dem Öl kam der Reichtum

Auch wenn die Einwohner des Emirates Dubai gerne auf eine Tradition verweisen, deren Spuren bis in die Zeit von 3000 vor Christus zurückgehen, so spielte Dubai bis in das vergangene Jahrtausend eine eher bescheidene Rolle.

Dank einer natürlichen Bucht gab es wohl einen Fluchthafen bei Dubai Creekwa, den die Händler bei Gefahr durch Piraten oder Unwettern ansteuerten. Ansonsten beschränkte sich die Besiedlung aber auf kleinere Fischerdörfer entlang der Küste, die die Kaufleute auf ihrem Seeweg nach Babylon oder Basra nach Möglichkeit ignorierten.

Die Geschichte des modernen Dubai begann in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts. Ein kleines Fischerdorf nahe dem Einfluss des Dubai Baches besiedelte damals ein Zweig des Bani Yas Stammes, der ursprünglich von einer Oase weiter südlich stammte. Er waren der Ursprung der noch heute herrschenden Maktoum-Familie. Zunächst beschäftigten sie sich weiterhin mit Fischfang, Schafs- und Ziegenzucht sowie dem Anbau von Datteln.

alle Fotos dieser Seite: en.wikipedia.org

Bis 1870 schaffte es Dubai, zum wichtigsten Hafen der Golfregion aufzusteigen und es wird berichtet, dass die Stadt die größten Souks beherbergte.

Der Erfolg als Handelsstützpunkt in Verbindung mit der liberalen Einstellung der Herrscherfamilie führten dazu, dass sich in den Folgejahren auch immer mehr ausländische Händler, vor allem aus dem Iran und Indien ansiedelten, die das tägliche Leben der Stadt bereicherten.

Haupteinkommensquelle und wichtigstes Handelsgut waren daneben lange Jahre die Perlen aus Muscheln, die in den klaren Gewässern lebten. Allerdings ließ ihre Bedeutung in der 1940er Jahren mit der Entwicklung der Perlenzucht rapide nach.

Die Händler in Dubai ließen sich davon nicht entmutigen, sondern verlegten sich statt dessen auf den Gold- und Schmuckhandel.

1966 wurde erstmals Öl entdeckt, was das Emirat und das Leben seiner Bewohner nachhaltig verändern sollte. 1969 wurde zum ersten Mal Öl exportiert. Mit dem Ausbau der Ölindustrie kam es zu einem zweiten Einwanderungsschub.

Nach dem Rückzug der Briten 1971, die das Land lange als Protektorat verwaltet hatten, schloss sich Dubai mit Abu Dhabi, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Fujairah und 1972 Ras Al Khaimah zu den Vereinigten Arabischen Emiraten zusammen.

mehr Infos unter:
www.dubaitourism.ae

Hafen- und Terminalbetreiber

Neubauten seit Beginn ein großer Erfolg – weltweite Hafen- und Umschlagsanlagen

Foto: Hafen Dubai

Das Jebel Ali Container Terminal macht Dubai zu einem der wichtigsten Umschlagsplätze für die Kisten.

Dubai wurde Jahrhunderte lang die „Stadt der Händler" genannt. In den 50er und 60er Jahren begann nicht zuletzt wegen der liberalen und offenen Haltung der Bevölkerung der Aufstieg zu einem modernen Umschlagsplatz für die komplette Golf-Region, die Dank der Ölexporte einen enormen Aufschwung erlebte.

Entsprechend erfolgreich war auch der Mina (Hafen) Rashid, der 1972 eröffnete. Dazu trugen zum einen die Lage nahe des Stadtzentrums von Dubai bei, aber auch die hervorragende Ausstattung. Bis 1978 erhöhte sich die Zahl der Anlegestellen auf 35.

Hervorragende Ausstattung

Darunter auch fünf Kais, an denen die damals größten Containerschiffe anlegen konnten. Auch heute noch verfügt der Hafen über eine Kapazität von rund 1,5 Millionen TEU pro Jahr, daneben werden hier – auch wegen der Nähe zur Stadt – RoRo-Schiffe, allgemeine Massen- und Stückgüter sowie Passagiere abgefertigt.

Noch, denn die Regierung gab im Januar bekannt, dass die Anlagen zur Unterstützung der immer wichtiger und stark expandierenden Tourismusbranche und dem Kreuzfahrtgeschäft ganz zu Passagierterminals um- und ausgebaut werden sollen, während sich der Frachtumschlag in Jebel Ali konzentriert.

1976 gab der damalige Herrscher von Dubai, Sheikh Rashid, ein im Vergleich zum ersten Hafen noch ehrgeizigeres Projekt in Auftrag: Den größten künstlichen Hafen in Jebel Ali. Angeblich war die Anlage bei ihrer Fertigstellung neben der Großen Mauer in China und dem Hoover Staudamm in den USA eines von drei Menschen gemachten Objekten, die aus dem Weltall zu sehen sind. Teil des Komplexes ist eine große Freihandels- und Industriezone, derzeit befindet sich zudem ein Flughafen im Bau.

Der Hafen verfügt heute über 67 Anlegestellen, die teilweise sogar groß genug für amerikanische Flugzeugträger sind, sowie über eine Fläche von 134 Quadratkilometern, auf denen rund 5500 Unternehmen aus 120 Ländern arbeiten. 1991 wurden die beiden Hafenanlagen zusammen gelegt, und so die Dubai Ports Authoritiy geschaffen, die damals schon mehr als eine Million TEU im Jahr umschlug.

2005 fusionierten die Dubai Ports Authority und DPI Terminals. Das Ergebnis ist einer der weltweit größten Hafenbetreiber, der 2006 zudem das Unternehmen P&O kaufte. Dubai Ports World betreibt heute Hafenanlagen und Terminals auf der gesamten Welt, unter anderem auch in Europa und Deutschland.

mehr Infos unter:
www.dpa.co.ae

Foto: en.wikipedia.org

Tradition und Moderne im Hafen haben gleichermaßen ihren Platz.

Wachsende Verkehre

2006 schlug das Unternehmen DP World rund 41,6 Millionen TEU um. Damit ist der Terminalbetreiber der viertgrößte weltweit mit einen Marktanteil von 9,4 Prozent. In Jebel Ali und Port Rashid wurden 2007 10,65 Millionen TEU bewegt und in den vergangenen vier Jahren durchschnittliche Wachstumsraten von mehr als 20 Prozent erreicht. Zugleich ist Jebel Ali der größte Umschlagsplatz auf der Strecke zwischen Rotterdam und Singapur. Zusätzlich wurden noch einmal 45,5 Millionen Tonnen anderer Güter umgeschlagen sowie rund 445.000 RoRo-Einheiten. Insgesamt legten im vergangenen Jahr mehr als 10.000 Schiffe in der Wüstenstadt an.

Boombranche Tourismus

Nicht nur als Alternative zu den endlichen Ölvorkommen baute Dubai in den vergangenen Jahren die Tourismusbranche kontinuierlich aus. Dabei wurde mit aufsehenerregenden Projekten den hohen Ansprüchen der Superreichen gedient. Der Hafen macht sich auch als Kreuzfahrthafen einen Namen. An den Kais des Dubai Cruise Terminals können zwei Schiffe von bis zu 335 Metern Länge gleichzeitig abgefertigt werden.

Über 3300 Quadratmeter im Terminalgebäude sind auf die Belage der Kreuzfahrer ausgerichtet. Wie üblich sparte das Emirat an nichts, als es die Anlage baute: Gedacht wurden selbst an Einrichtungen für behinderte Kreuzfahrer. Wie überall in Dubai dürfen auch am Cruise Terminal die üblichen Duty-free Shops, eine Reihe von Cafés und Restaurants nicht fehlen. Die Sehenswürdigkeiten der Stadt liegen meist nur wenige Taximinuten entfernt.

Künstliche Palmeninsel

Seit dem Jahr 2001 läuft vor der Küste der Stadt Dubai eines der aufwendigsten Bauprojekte der Welt: The Palm Jumeirah. Auf einer Gruppe künstlicher Inseln entstehen Luxuswohnungen ebenso wie Hotels, Vergnügungsviertel und Einkaufszentren. Gleichzeitig soll die Insel – die erste von drei solcher Anlagen, die derzeit geplant sind – die Strandfläche des Staates vervielfachen. Die Planer rechnen damit, dass nach der Eröffnung, die ersten Mieter zogen bereits im vergangenen Jahr ein, bis zu 20.000 Gäste pro Tag die künstliche Palmeninsel besuchen.

Foto: en.wikipedia.org

Unterstützung für Minister

Jaegers: „Wir brauchen den Masterplan" – an entscheidenden Stellen nachbessern

Minister Wolfgang Tiefensee diskutierte in Duisburg mit den Kritikern seines Masterplan-Entwurfs.

alle Fotos dieser Seite: Schrift-Steller

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) unterstützt die Bemühungen der Bundesregierung, die zukünftige Bewältigung des Güterverkehrs durch Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung sowie durch eine Steigerung der Effizienz der einzelnen Verkehrsträger zu bewältigen. Dies versicherte BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee anlässlich einer Veranstaltung zum Masterplan Güterverkehr und Logistik, die im „Haus Rhein", dem Sitz des BDB in Duisburg-Ruhrort, stattfand.

An der Podiumsdiskussion nahmen auch Vertreter der Deutschen Bahn AG, des Duisburger Hafens sowie der Industrie- und Handelskammer teil.

Dr. Jaegers erklärte dem Minister, dass die seitens des Binnenschifffahrtsverbandes bereits Mitte März geäußerte Kritik am Entwurf des Masterplans Güterverkehr und Logistik keine grundsätzliche Kritik an der Politik des Bundesverkehrsministeriums darstellt: „Wir brauchen den Masterplan", brachte Gunther Jaegers die Position des Binnenschifffahrtsgewerbes auf den Punkt.

Allerdings lege der Verband Wert darauf, dass alle Verkehrsträger im Plan tatsächlich gleichberechtigt behandelt werden. In den bislang veröffentlichten Unterlagen sei jedoch eine „gewisse Bahnlastigkeit" festzustellen. Jaegers pflichtete daher dem Minister bei, der das gemeinsame Arbeitsprogramm der kommenden Wochen so umschrieb: „Den Masterplan diskutieren und optimieren."

Nicht nur der BDB, auch Hafenwirtschaft und Binnenschifffahrt hatten den Entwurf des Masterplans teilweise sehr deutlich und manchmal sogar verärgert kritisiert.

Einhellig wurde von allen auch nur entfernt am System Wasserstraße Beteiligten eine stärkere Berücksichtigung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt im Masterplan gefordert, da der Entwurf das logistische Potenzial und die Kapazitäten der besonders umweltfreundlichen Binnenschifffahrt nahezu vollständig ausblende.

Der Verkehrswissenschaftler Prof. Gerd Aberle fand beim 1. Hafenkongress Karlsruhe noch besonders deutliche Worte und traf – dem Applaus nach zu urteilen – zumindest die Stimmung der anwesenden Verkehrsexperten auf den Kopf: „Ein Masterplan ist das nicht gerade, das ist nicht einmal ein Bachelor-Plan."

Jaegers forderte vom Verkehrsminister jedoch nicht nur eine adäquate Berücksichtigung und konkrete Maßnahmenvorschläge wie für die Bahn im Masterplan, sondern auch direkte, sprich finanzielle Unterstützung: „Die Binnenschifffahrt hat in den letzten Jahren ihre Effizienz bereits enorm gesteigert. Sie lässt sich noch weiter erhöhen. Hierfür benötigen wir jedoch eine gut ausgebaute Infrastruktur mit ausreichenden Schleusenkammerabmessungen, Brückendurchfahrtshöhen und Abladetiefen."

Weichenstellung für Verkehr

Masterplan Güterverkehr und Logistik mit fünf Schwerpunkten

Der Entwurf des Masterplans Güterverkehr und Logistik von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee ist ein Handlungskonzept für die künftige Verkehrspolitik und die Entwicklung des Logistik- und Wirtschaftsstandortes Deutschland. Der Plan umfasst ein Bündel von 39 konkreten Maßnahmen, die jetzt dem Bundeskabinett zugeleitet werden sollen.

Der neue Masterplan soll lange Staus vermeiden helfen.

Effiziente Nutzung

Der Masterplan Güterverkehr und Logistik setzt dabei auf fünf Themenschwerpunkte: Neben einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Verkehrswege sind das die Vermeidung unnötiger Verkehre, die Erhöhung der Lebensqualität durch Klima-, Umwelt- und Lärmschutz sowie bessere Arbeitsbedingungen und gute Ausbildung für die Beschäftigten im Güterverkehr und schließlich Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Tiefensee dazu: „Wir werden die einzelnen Verkehrsträger künftig noch effizienter einsetzen und verknüpfen. Die Herausforderungen der Zukunft werden wir aber nur bewältigen, wenn wir die Infrastruktur in Deutschland weiter ausbauen. Wir wollen die Zahl der Verkehrsprojekte in öffentlich-privater Zusammenarbeit erhöhen. Doch dies reicht bei Weitem nicht aus. Um unsere Straßen, Schienen und Wasserwege für die kommenden Jahrzehnte fit zu machen, besteht ein zusätzlicher Investitionsbedarf von rund einer Milliarde Euro jährlich. Mit unseren Vorschlägen zur Weiterentwicklung und zur Zweckbindung der Maut sollte für eine Verstärkung der Verkehrsinvestitionen eine Grundlage bestehen."

Differenzierte Abgaben

Der Masterplan sieht unter anderem eine neue Maut vor. Dabei soll mit differenzierten Sätzen nach gefahrenen Strecken, Zeiten und dem CO_2- Ausstoß des Fahrzeugs (Mautspreizung) der Verkehr umwelt- und klimafreundlicher werden. Angedacht ist aber auch eine Initiative „Urban Logistics" mit dem Ziel, umwelt- und klimafreundliche Konzepte für städtische Verkehre zu entwickeln.

„Der Güterverkehr wird in den kommenden Jahren stark anwachsen", erklärte Minister Tiefensee bei der Vorstellung. „Wenn die Güter im Stau stecken bleiben, kommen auch die Menschen nicht mehr voran. Daher geht die Zukunft des Güterverkehrs uns alle an. Mit dem Masterplan Güterverkehr und Logistik stellen wir die Weichen für die Verkehrspolitik der nächsten Jahre. Wir treffen Vorsorge, dass Verkehr und Mobilität auch in Zukunft zu einer hohen Lebensqualität und wirtschaftlichem Wohlstand beitragen, und nicht zu einer Belastung für Mensch und Umwelt werden."

Am Masterplan wirkten Wirtschaft, Gewerkschaften, Umweltverbände sowie Vertreter aus den Ländern mit. Mehr als 700 Teilnehmerinnen und Teilnehmer beteiligten sich an Workshops. Nach der eingeleiteten Ressortabstimmung war vorgesehen, dass der Masterplan dem Bundeskabinett zugeleitet wird. Tiefensee deutete aber an, dass das Papier nach der Kritik zum Beispiel von der Binnenschifffahrt und den Häfen in Teilen zuvor noch einmal ergänzt oder ausgebaut werden könnte.

Düsseldorfs Schönheit erhalten

Mitarbeiter des Ordnungsamtes wachen darüber, dass Grill-Freunde keine Schäden anrichten. Zelten ist an den Ufern des Rheins tabu. Müll nach der Feier entsorgen

„Grillen ist zwar in Düsseldorf nicht grundsätzlich verboten, aber auch nicht überall und zu jedem Zeitpunkt erlaubt", erklärt Peter Theisen, stellvertretender Abteilungsleiter des Ordnungs- und Servicedienstes im Düsseldorfer Ordnungsamt.
Tatsächlich ist das öffentliche Bruzzeln nicht Bestandteil der Düsseldorfer Straßenordnung. „Das heißt, grundsätzlich darf zwar jeder im ganzen Stadtgebiet grillen, wenn von dem Feuer beziehungsweise der Glut keine Gefahr ausgeht", erklärt der Fachmann.
Seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben am Rhein ein besonders waches Auge auf alle Griller. Denn am Fluss herrscht meist mindestens ein leichter Wind, der Glut schnell in das nahe Ufergebüsch oder zu einer Wiese tragen könnte – mit dann vielleicht katastrophalen Folgen. „In dem Moment, wo eine Brandgefahr zu befürchten ist, müssen wir sofort einschreiten und den Grill löschen."
Bürger, die auf die Essenszubereitung am Fluss nicht verzichten möchten, empfiehlt er deshalb einen Platz auf dem Kiesstrand – da sei die Brandgefahr geringer. „Wenn die Glut in die Steine fällt ist das nicht ganz so schlimm, als wenn sie auf Gras oder im Unterholz landet, die derzeit knochentrocken sind."

Die Mitarbeiter des Ordnungsamtes achten darauf, dass beim Grillen die Regeln eingehalten werden.

Keine offenen Feuer erlaubt

Auf „gar keinen Fall", so Theisen mit großem Nachdruck, „können wir gerade in Landschaftsschutzgebieten offene Lager- oder Grillfeuer akzeptieren, wie wir sie in der Vergangenheit immer wieder angetroffen haben. Dabei wird häufig nicht nur der Boden zerstört, manche Menschen sind auch so rücksichtslos, dass sie Bäume ausreißen oder abhacken."
Eine weitere Gefahr: Die großen Feuer sind oft nur schwer zu löschen, glimmen auch nach dem Weggang der Gäste weiter und stellen dann eine enorme Gefahr dar. „Ein solches Verhalten akzeptieren wir natürlich überhaupt nicht, unsere Mitarbeiter nehmen dann die Personalien auf, die wir an die Untere Landschaftsbehörde weitergeben, die anschließend ein empfindliches Bußgeld verhängt."

Container für den Müll

Aber auch bei einem friedlichen und kontrollierten Grillabend im Kiesbett des Rheines nehmen die Mitarbeiter die Personalien desjenigen auf, der zur Kasse gebeten wird, wenn ein Schaden entsteht der der Abfall des Treffens nicht ordnungsgemäß entsorgt wird. Dann drohen ebenfalls Geldstrafen.
Allerdings wollen die Mitarbeiter nicht nur Vergehen strafen, sondern haben entlang der Bremerstraße auch große Container aufgestellt, in die die Bürger ihren Müll werfen können.
Ein Angebot, so Theisen, das inzwischen gerne und gut angenommen werde – die Menge an wildem Müll am Ufer sei über die Jahre kontinuierlich zurück gegangen.
„Es ist ja nicht so, dass wir den Bürgern jeden Spaß verderben wollen, ganz im Gegenteil", wirbt der stellvertretende Abteilungsleiter um Verständnis. „Wir möchten die schöne Orte für die Gemeinschaft der Bürger möglichst lange erhalten. Wir machen es möglich, dass alle die zahlreichen schönen Stellen Düsseldorfs nutzen können, ohne sich gegenseitig zu stören oder die Natur zu beschädigen."
Entsprechend schreiten die Mitarbeiter sofort ein, wenn Bürger irgendwo ihre Zelte aufschlagen – nicht nur am Rhein. „Das ist im Stadtgebiet nur auf Campingplätzen erlaubt." Auch, weil die Lagerstätten die Wiesen zerstören.
Zuwiderhandlungen sind ein Bußgeldtatbestand, der nach der Düsseldorfer Straßenordnung mit bis zu 1000 Euro belegt wird – je nach Größe des Zeltes, dem entstandenen Schaden und der Einsicht der Bürger.

Geschickte Meister der Lüfte

Flinke Flugkünstler: Mauersegler führen ein Leben im Fluge

Sie sind weit gereiste Gäste: Anfang Mai treffen die Mauersegler in Düsseldorf ein, bis spätestens August machen die Gäste aus Afrika in unseren Gefilden Station.
In größeren Gruppen sind sie dann zwischen den Häusern zu beobachten, wie die lesenswerte Broschüre „Von der Barbe bis zum Zaunkönig" vom Umweltamt der Landeshauptstadt erklärt. Auch in Höhe der Altstadt, direkt am Rhein, ist der Vogel unterwegs und jagt auf Nahrungssuche über den Fluss. Durch weites Öffnen seines Schnabels fängt der Mauersegler vorwiegend Insekten, verschlingt bis zu 20.000 in der Luft schwebende Insekten und Spinnen. Akustisch macht er sich dabei mit einem schrillen Laut bemerkbar. Erkennbar ist er auch an seiner Gestal, den langen, sichelförmigen Flügeln und dem kurzen, gegabelten Schwanz.

Mauersegler haben eine Flügelspannweite von bis zu 40 Zentimetern

Foto: Alexander Erdbeer

Der Mauersegler ist nicht, wie andere Vögel, auf Zweigen, Leitungsdrähten oder Steinen zu finden. Sein Leben ereignet sich im Flug. Der Mauersegler jagt, trinkt, paart sich und schläft sogar in der Luft. Rund 200.000 Kilometer Strecke legt er so im Jahr zurück. Nur beim Nestbau gibt er sich „bodenständig" und errichtet seine Brutstätten in Höhlen an Gebäuden, Felsen, Nistkästen oder – seltener – alten Bäumen. Materialien für das flache Nest wie Halme, Blätter, Haare sammelt der Mauersegler ebenfalls im Flug auf. Der Mauersegler wird häufig mit Schwalben verwechselt, ist zoologisch aber eher mit dem Kolibri verwandt. Ähnlich wie die Wanderfalken sind die Mauersegler in der Natur an Fels und Steinlandschaften angepasst. Deshalb kommen sie gut mit den ökologischen Gegebenheiten in der Großstadt zurecht.
Mehr als 1600 Brutpaare wurden 2005 und 2006 in der Landeshauptstadt gezählt. Man geht davon aus, dass gut 40 Prozent noch dazu zu rechnen sind. Die meisten Brutplätze befinden sich in Düsseldorf in hohen, älteren Wohnhäusern, besonders in Oberkassel, Bilk, Wersten und Gerresheim. Aber auch auf Neusser Stadtgebiet haben die flinken Vögel natürlich geeignete Lebensräume und Nistplätze gefunden.

Gezittert und gerammt

Hülskens Wasserbau errichtete in Düsseldorf neue Hafenwände

Foto: Hülskens

Keine moderne Kunst, sondern die neue Spundwand – Kaianlage im Düsseldorfer Hafen

Als im Frühjahr 2004 die Düsseldorfer Container-Hafen GmbH weitere Umschlags- und Lagermöglichkeiten für den gestiegenen Umschlag benötigte, erhielt die Hülskens Wasserbau GmbH von den Neuss Düsseldorfer Häfen den Auftrag, eine insgesamt 450 Meter lange, neue Spundwand-Kaianlage in den Hafenbecken Lausward I und II zu errichten. Als Spundwände bezeichnen Fachleute die für Hafenanlagen auf aller Welt so typischen Kaiwände, die aus jeweils 60 Zentimeter breiten und bis zu 25 Meter langen Stahlplatten bestehen.

Durch ihre besondere Form und das tiefe Verankern im Untergrund halten sie dem Druck des hinter ihnen liegenden Bodens ideal Stand und sind eine hervorragende Uferbefestigung.

„Für die geplante Spundwand als Verlängerung der vorhandenen Krananlage an der Verladung Lausward I wurden Bohlen mit einer Länge von bis zu 20,5 Metern gerammt", erklärt Thomas Groß, Geschäftsführer der Hülskens Wasserbau. Dazu schütteten die Mitarbeiter Kies in das Hafenbecken. Von dieser Rammeben aus wurden die so genannten „Spundbohlen" zum einen mit einer Vibrationsramme in den Untergrund, teilweise aber auch mit einer Schlagramme in besonders feste Schichten getrieben.

Da die speziellen Stahlbleche bei aller Stabilität aber trotzdem alleine das Gewicht des Ufers nicht halten würden, versenkten die Wasserbauer auch noch besondere Stahlpfähle in den Boden. Diese wurden dann mit speziellen „Ankern", stählernen Klammern, mit der Spundwand verbunden. Erstmals testeten die Mitarbeiter der Weseler Firma dabei auch ein Verfahren, bei dem die Pfähle ebenfalls per Vibrations-ramme in den Boden „eingezittert" wurden. Ein Verfahren, das im Vergleich zu der üblichen Schlagramme deutlich leiser abläuft und weniger Erschütterungen verursacht.

Im Hafenbecken Lausward I bauten die Fachleute ebenfalls Spundbohlen und Haltepfähle ein. Da es hier nicht möglich war, eine künstliche Arbeitsebene anzulegen, arbeitete die Ramme vom einem schwimmenden Ponton aus.

Damit die Spundwände auch bestimmt stabil und sicher stehen, baggerten die Mitarbeiter vor Beginn der Rammarbeiten die entsprechenden Stellen in den Hafenbecken zunächst aus und füllten sie anschließend mit hochwertigen Kiesen aus eigenen Flächen vom Niederrhein wieder auf.

Anschließend wurden die entsprechenden Stellen noch einmal verdichtet. So entstand ein besonders fester Untergrund, der den Platten einen festen Sitz garantiert.

In die neue Hafenwand an dem Becken Lausward II wurde hingegen nicht nur Hülskens-Kies sondern auch Düsseldorfer Steinchen eingefüllt: Die Wasserbauer schlossen so die Lücke zwischen neuer Spundwand und der alten Böschung.

Dann setzten sie an die Kaikante noch einen Stahlbetonbalken als Fundament für die Kranbahnschienen und das neue Terminal konnte seine Arbeit aufnehmen.

Gemeinsame Standards für ganz Europa schaffen

Startschuss für das Projekt Platina – Kongress in Straßburg

Am 2. Juni 2008 unterzeichneten Vertreter der österreichischen Wasserstraßengesellschaft via donau und der EU-Kommission das Förderprojekt Platina in Brüssel. Der Begriff ist die Abkürzung für „Platform for the Implementation of Naiades". Das Projekt ist Teil des 7. Forschungsrahmenprogramms der Europäischen Union. Unter Federführung der via donau schlossen sich insgesamt 23 Projektbeteiligte aus zehn verschiedenen Ländern zusammen. Von deutscher Seite beteiligen sich BDB und AdB an dem Konsortium. Bis 2011 wird in den Bereichen Märkte, Flotte, Arbeitsplätze und Fachkenntnisse, Infrastruktur und Image gemeinsam geforscht; zukunftsfähige Konzepte zur Förderung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschifffahrt werden entwickelt.

„Die Koordinierungsrolle des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) für das Arbeitsfeld ‚Jobs and Skills' wird eine enge Kooperation vor allem mit dem Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschiffahrt e.V. (AdB), dem niederländischen Scheepvaart en Transport College, dem rumänischen Maritimen Training Centrum in Constantia sowie der Technischen Universität Craiova erfordern.

Rahmen schaffen

„Nur so lassen sich gemeinsam die Voraussetzungen für ein paneuropäisches Netzwerk für Aus- und Weiterbildungsinstitute in der Binnenschifffahrt zu schaffen", so Dr. Gunther Jaegers, Präsident des BDB.

Auftaktveranstaltung für den Bereich Ausbildungsnetzwerk bildet ein Mitte Juni 2008 in Straßburg stattfindender Kongress der Schulleiter der europäischen Binnenschifffahrtsschulen, die sich mit dem Thema „Arbeitsmarkt und Harmonisierung der Ausbildung in der Binnenschifffahrt" unter anderem bei einem von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt organisierten Runden Tisch befassen.

Auch AdB-Präsident Volker Seefeldt begrüßt die aktive Beteiligung seines Verbandes: „Unsere Aufgabe ist, gemeinsam mit den anderen Projektbeteiligten eine Strategie zur Entwicklung und Umsetzung harmonisierter Ausbildungs- und Trainingsstandards zu schaffen, die die Mobilität des Besatzungspersonals in Europa fördert. Zunächst werden wir gemeinsam mit unseren Projektpartnern die bereits bestehenden Ausbildungsordnungen und Berufsbilder sowie aktuell existierende Lehrmaterialien für den Beruf des Matrosen und Schiffsführers aus den verschiedenen Ländern sammeln, übersetzen und in einem weiteren Schritt einer bewertenden Analyse durch Experten unterziehen. Aus diesen Ergebnissen sollen dann Empfehlungen für einheitliche europäische Ausbildungsstandards formuliert werden." Ein weiterer Schwerpunkt von Platina liegt in der stärkeren Verankerung der Binnenschifffahrt in allgemeinen logistischen Lehrkonzepten, um die Vorteile dieses Verkehrsträgers breiter darzustellen.

Die Ausbildung der Binnenschiffer soll noch besser werden.

Blindgänger haben im Hafen keine Chance

Bei jedem Projekt wird der Untergrund genau überprüft. Bei Verdacht handelt Bauleiter Udo Derendorf sofort

Immer, wenn im Hafen eine Baumaßnahme ansteht, fragt Udo Derendorf von der Abteilung Technik auch bei der Bezirksregierung in Düsseldorf nach. Genauer: bei der Abteilung Bevölkerungsschutz. Die Experten dort schauen sich noch heute Luftaufnahmen aus dem Krieg und den Folgejahren an. Die Bilder geben Hinweise auf Einschlagstellen und mögliche Blindgänger.

Für die Hafenleute ist dann sofortiges Handeln angesagt, wie Derendorf am Beispiel des neuen Terminals an der Floßhafenstrasse berichtet. Den Fachkräften der Luftbildauswertung waren zwei Stellen im Gleisdreieck aufgefallen, auf dem ein neues Gleis zum Terminal gebaut werden sollte. „Deshalb mussten wir die Punkte natürlich angehen", berichtet Derendorf.

Ein Spezialunternehmen aus Celle, die Firma Schollenberger, trieb ganz vorsichtig jeweils 37 Bohrlöcher in den Untergrund, die dann Metallsonden untersuchten. „Die Auswertung ergab, dass beide Stellen geöffnet werden müssen." Sie lagen unter dem Zustellgleis für die Firma Trimodal, die in Neuss einen Containerterminal betreibt. „Da wir natürlich versucht haben, die Beeinträchtigung so gering wie möglich zu halten, legten wir die Arbeiten auf Samstag und Sonntag", erzählt der NDH-Techniker. Zunächst wurden die Gleise ausgebaut, dann zwei Gruben ausgehoben.

Nach erfolgreicher Arbeit: Udo Derendorf (links) und Jost Leisten mit der entschärften Fliegerbombe.

„In einer haben wir eine alte Gussleitung gefunden." Bei der vorherigen Recherche – schließlich möchten die Techniker nicht überraschend auf Wasser, Öl oder gar Gas stoßen – war diese in keinem Plan erkennbar. Nach Rücksprache mit allen Versorgungsträgern im Hafen, stellte man fest, dass diese Leitung nicht mehr in Betrieb ist. Sie hatte bei der Sondierung allerdings für den Ausschlag gesorgt.

In der zweiten Grube fanden die Mitarbeiter jedoch wirklich etwas: Tief im Boden schlummerte eine amerikanische Zehn-Zentner-Fliegerbombe. In einem solchen Fall tritt sofort ein genauer festgelegter Plan in Kraft, da Gefahr im Verzug und sofortiges Handeln geboten ist: Derendorf verständigte das Ordnungsamt, das wiederum die Anrainer über die anstehende Bombenentschärfung informierte. In 250 Metern Umgebung mussten alle Gebäude geräumt werden, im Umkreis von 500 Metern wurde luftschutzmäßiges Verhalten angeordnet. Hier müssen alle Menschen während der Entschärfung in den Gebäuden bleiben. Daneben werden routinemäßig in solchen Fällen auch Feuerwehr, Polizei und weitere Stellen benachrichtigt.

Am Ende der Floßhafenstraße entstand eine Leitstelle. Hier verfolgten auch die Mitarbeiter der NDH, wie Jost Leisten vom Kampfmittelbeseitigungsdienst der Bezirksregierung pünktlich die Bombe entschärfte.

Dem Bauleiter stehen auch in Zukunft weitere explosive Einsätze ins Haus. Denn im Hafen brummt es, wird derzeit an mehreren Stellen gebaut.

Die Logistik verbindet

Verkehrsketten stehen vor großen Veränderungen

Eine erfolgreiche Premiere feierte der 1. Karlsruher Hafenkongress unter dem Motto „Binnenhäfen im Umbruch – Binnenhäfen im Aufbruch". Anfang Juni trafen sich rund 200 Teilnehmer aus der Binnenschifffahrtsbranche, der Logistik- und Transportwirtschaft sowie aus Verwaltung und Politik im Kongresszentrum Karlsruhe.

Erwartungen wurden erfüllt

Darunter die Entscheider und Führungskräfte der Branche sowie Verkehrsexperten aus dem gesamten Bundesgebiet, Frankreich, Italien, der Schweiz und den Niederlanden. Damit erfüllten sich die Erwartungen der Veranstalter und Partner, der Karlsruher Messe- und Kongress-GmbH (KMK), den Rheinhäfen Karlsruhe, dem Bundesverband der Öffentlicher Binnenhäfen e.V., der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V. und der Industrie- und Handelskammer Karlsruhe voll und ganz.

Karl Michael Probst, Geschäftsführer des BöB, in Karlsruhe

Foto: Schrift-Steller

Alexander Schwarzer, Geschäftsführer der Rheinhäfen Karlsruhe: „Wir sind sehr zufrieden mit der Veranstaltung. Sie sollte die Bedeutung der Binnenhäfen für Wirtschaft und Politik deutlich machen und dies ist ihr auf jeden Fall gelungen. Hier wurde der Grundstein gelegt für neue, grenzüberschreitende Projekte."

Der Hafenkongress führte mit den beiden Generalthemen „System Wasserstraßen – Verkehrsträger mit Zukunft" und „Binnenhäfen am Oberrhein" durch die aktuellen Entwicklungen der Branche und verdeutlichte dabei vor allem eines, so Karl Michael Probst, Geschäftsführer des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen: „Logistik hört nicht an Ländergrenzen auf. Logistik verbindet. Bereits im viel beachteten Einführungsreferat hat der Verkehrswissenschaftler Professor Gerd Aberle die Zukunft für das hohe logistische Potenzial des Systems Wasserstraße aufgezeigt. Die Erkenntnisse und Entwicklungen der Vergangenheit gelten nicht mehr." Es stehe gerade angesichts der aktuellen und zukünftigen Energiepreisentwicklungen ein Umbruch in den Supply Chains bevor. „Damit kommt den Wasserstraßen eine völlig neue Wertigkeit als Korridore der Logistik zu", so Probst. Die dramatischen Veränderungen im logistischen System standen im Mittelpunkt des Kongresses. Es ging die gemeinsame Aufforderung der Vortragenden und Teilnehmer an die Politik und die Wirtschaft, das Potenzial des Systems Wasserstraße besser auszuschöpfen.

Dabei wurde festgestellt, dass gerade die Oberrheinhäfen in Deutschland, Frankreich und der Schweiz mit leistungsfähigen Schienen- und Wasserstraßenanbindungen an die Rheinmündungshäfen der regionalen Wirtschaft vielfältige Zugangswege zu den internationalen Märkten böten. Von künftig wachsender Bedeutung seien aber auch neue Bahnanbindungen zu den deutschen Seehäfen sowie den französischen Seehäfen an der Nordsee und am Mittelmeer, die helfen könnten, die Kapazitätsengpässe in Rotterdam und Antwerpen, insbesondere im Containerverkehr, zu umfahren.

Agieren statt nur reagieren

Die See- und Binnenhäfen richteten gemeinsames Forum in Hannover aus

Rainer Schäfer referierte auf dem gemeinsamen Hafenforum in Hannover.

alle Fotos dieser Seite: Schrift-Steller

Erstmals luden der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BöB) und der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) gemeinsam zu einem gemeinsamen Hafenforum während der Logistik-Messe CeMAT in Hannover ein. Dabei stießen die Organisatoren auf eine erfreuliche Resonanz.

Eines der Ergebnisse des Treffens: Die Erkenntnis, dass die Umschlagsplätze am Meer und im Binnenland immer enger zusammen arbeiten müssen, setzt sich mehr und mehr durch. „Wir wollen nicht jammern und lamentieren, sondern gemeinsam Möglichkeiten finden und umsetzen", fasste Rainer Schäfer, Vorsitzender des Verkehrsausschuss des BöB, Geschäftsführer Vertrieb der Neuss Düsseldorfer Häfen und einer der Redner der Fachtagung zusammen.

Den Zuhörern aus Hafen- und Logistikwirtschaft stellte er jedoch auch eine Gewissensfrage: „Wie wollen wir unser Geschäft organisieren, wenn wir mit allen Maßnahmen nur reagieren und nicht agieren?" An vielen Standorten würden die Terminalkapazitäten nur in dem Maße erweitert, dass sie die erwarteten Mengenzuwächse der nächsten Zeit abdeckten.

Ein entscheidender Faktor sei die Einsicht in den Städte und Gemeinden, denen die meisten öffentlichen Binnenhäfen gehören. Zum einen, um die erforderlichen Finanzmittel, zum anderen, um die notwendigen Flächen zu Verfügung zu stellen. „Wenn die um sich greifende Umnutzung von Hafenflächen für andere Aufgaben keine Wende erfährt, werden wir nicht auf die weitere Entwicklung vorbereitet sein können."

Derzeit seien rund 25 Prozent der öffentlichen Binnenhäfen akut oder absehbar in ihrem Erhalt gefährdet. Für den Fachmann ein unhaltbarer Zustand: „Häfen sind von volkswirtschaftlicher Bedeutung und können deshalb nicht singulären kommunalen Begehrlichkeiten anheim gestellt werden", lautet seine von den anderen Experten des Hafenforums geteilte Position.

Zumal inzwischen nicht nur für Containerverkehre, sondern auch bei Massen- und Stückgut Flächenknappheit droht. Gleichzeitig erschwerten immer mehr gesetzliche Auflagen den Umschlag und die Lagerung und verteuerten entsprechende Investitionsmaßnahmen.

Schäfer plädierte dafür, Distributionsfunktionen für Massen- und Stückgutverkehre analog zu den Containerströmen aus den Seehäfen in die Binnenhäfen zu verlagern und die Waren von dort weiter zu verteilen. Die NDH kann dabei bereits auf positive Erfahrung mit Eisenerz-Transporten aus Rotterdam verweisen, die in Neuss kommissioniert und per Bahn nach Österrreich weiter transportiert werden. So ergäben sich Chancen aus den globalen Wirtschaftsströmen im Stückgut-Verkehr durch spezielle Distributions- und Anarbeitungszentren, in denen die überall auf der Welt erstellten Vorprodukte zusammengesetzt und abschließend bearbeitet würden, bevor sie weiter zu den Kunden in Deutschland gehen. „Aber auch das ist sehr flächenintensiv und erfordert eine trimodale Anbindung", betonte Schäfer.

Positiver Trend fortgesetzt

Binnenschifffahrtsverkehr nahm im 1. Quartal um 1,5 Prozent zu

Auf den deutschen Wasserstraßen wurden im ersten Quartal 2008 insgesamt 61,9 Millionen Tonnen bei einer Verkehrsleistung von 16,4 Milliarden Tonnenkilometern transportiert. Wie den „Schnellinformationen" des Statistischen Bundesamtes (Destatis) vom Ende Mai 2008 zu entnehmen ist, waren das 1,5 Prozent oder 0,9 Millionen Tonnen mehr als im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Die Binnenschifffahrt zeigt wieder einmal eine starke Leistung.

Gegenläufige Tendenz

Der Zuwachs der Verkehrsleistung gemessen in Tonnenkilometern – Tonnenkilometer sind das Produkt aus transportierter Menge und mittlerer Versandweite – lag um 3,8 Prozent oder 0,6 Milliarden Tonnenkilometer über dem ersten Quartal 2007. Damit ergibt sich beim Vergleich von Transportmenge und Beförderungsleistung zwischen dem ersten Quartal 2008 und den Zahlen für das gesamte Vorjahr eine leicht gegenläufige Tendenz: Inzwischen steigt die Verkehrsleistung stärker als im Vorjahr (2007: 1,2 Prozent) und die Transportmenge weniger stark (2007: 2,3 Prozent). Dadurch bedingt ist die durchschnittliche Transportweite im ersten Quartal 2008 gegenüber dem Gesamtjahr 2007 leicht angestiegen (2007: 260 Kilometer; 2008: 265 Kilometer).

Drei Hauptverkehrsverbindungen verzeichneten einen Zuwachs im Vergleich zum ersten Quartal 2007: Der Empfang aus dem Ausland wuchs mit 1,9 Prozent, einem Plus von 0,6 Millionen Tonnen am stärksten, gefolgt vom innerdeutschen Verkehr mit 1,7 Prozent, einem Plus von 0,2 Millionen Tonnen. Der Versand in das Ausland stieg mit 1,2 Prozent (plus 0,2 Millionen Tonnen) lediglich unterdurchschnittlich. Der Durchgangsverkehr blieb mit 5,8 Millionen nahezu konstant.

Differenziert nach Güterarten stieg das Mengenaufkommen in den beiden für die Tankschifffahrt relevanten Produktgruppen Mineralölerzeugnisse um 4,8 Prozent (entspricht 0,4 Millionen Tonnen) und chemische Erzeugnisse um 4,0 Prozent (entspricht 0,2 Millionen Tonnen) an. Die volumenmäßig stärkste Gütergruppe Steine und Erden wuchs um 2,7 Prozent (plus 0,3 Millionen Tonnen). Ebenfalls positiv entwickelten sich die Gütergruppen Andere Nahrungs- und Futtermittel (plus 9,7 Prozent oder 0,3 Millionen Tonnen), Düngemittel (plus 18,7 Prozentoder 0,3 Millionen Tonnen) und Andere Halb- und Fertigerzeugnisse (plus 2,4 Prozent oder 0,1 Millionen Tonnen).

Container nehmen zu

Der Containerverkehr mit Binnenschiffen stieg bereits im vergangenen Jahr nach kurzfristiger Stagnation wieder (plus 2,5 Prozent oder 2,1 Millionen TEU). Dieser Trend setzte sich auch im ersten Quartal 2008 mit einer Zunahme um 35.000 auf 547.000 TEU fort. Die damit erreichte Wachstumsrate von 6,8 Prozent fällt wieder in den vom BDB langfristig erwarteten Wachstumskorridor von fünf bis zehn Prozent.

Wenn die Wissenschaft am Ufer anlegt

Familie Scheubner geht mit dem „MS Wissenschaft" auf Reise – Binnenschiffer aus Leidenschaft

Das Ausstellungskonzept kommt bei den jungen und älteren Besuchern hervorragend an.

alle Fotos dieser Seite: Ilja C. Hendel für Wissenschaft im Dialog

„Wir fahren gerade von Heidelberg nach Mainz." Die Hafen-Zeitung erwischt Kapitän Albrecht Scheubner vom „MS Wissenschaft" am Steuerruder. Und beinahe sofort gerät der Schiffsführer, der das Schiff gemeinsam mit seiner Frau betreibt, ins Schwärmen: „Wenn kein Nebel oder Sturm herrscht, dann ist die Fahrt richtig entspannt. Wenn es nur Sonnentage gäbe, wäre Binnenschiffer der schönste Beruf der Welt", erzählt er mit Überzeugung.

„Man fährt durch die Landschaft, die hinter jeder Flusskrümmung ein anderes Gesicht zeigt und sich auch mit den Jahreszeiten immer wieder ändert. Mal blühen die Bäume, jetzt ist es überall wunderbar grün. Und auch wenn man eine Strecke schon hundert Mal gefahren ist, entdecke ich jedes Mal neue Dinge an Land, die mir vorher nicht aufgefallen sind." Selbst von Regen oder Nebel lässt er sich die gute Laune selten verderben, auch wenn er dann konzentrierter auf die Wasserstraße achten muss.

Die Liebe zur Schifffahrt entdeckte Scheubner bereits früh, sie liegt im quasi im Blut: Schon der Vater war Binnenschiffer. Trotzdem weint er der „guten alten Zeit" keine Träne nach: „Wie früher möchte ich heute nicht mehr leben. Heute ist es viel viel angenehmer, wir sind an Bord technisch sehr viel besser ausgestattet." Internet, Fernsehen und alle anderen technischen Geräte eines Landhaushaltes sind auf einem Schiff inzwischen eine Selbstverständlichkeit. Das war noch vor wenigen Jahrzehnten anders. Damals gab es nicht einmal Waschmaschinen.

Der Schiffsführer aus Leidenschaft würde heute den Beruf beinahe uneingeschränkt weiter empfehlen, Frauen ebenso wie Männern. „Man sollte aber damit umgehen können, dass man nicht jeden Tag Zuhause sein kann." Viele Partikuliere, so nennt man selbstständige Binnenschiffer mit einem eigenen Schiff, haben aus dieser Not eine Tugend gemacht, nehmen nicht nur die Frau, sondern auch die Kinder mit auf die Reise, bis sie das schulpflichtige Alter erreicht haben.

Und: Derzeit sind die Berufschancen so gut wie selten: „Nachwuchs wird überall gesucht, deshalb ist es für Leute, die technisch interessiert sind und gerne Verantwortung übernehmen, ein absoluter Zukunftsberuf." Zumal viele Unternehmen die Mehrarbeit während einer Fahrt anschließend durch Freizeitregelung ausgleichen.

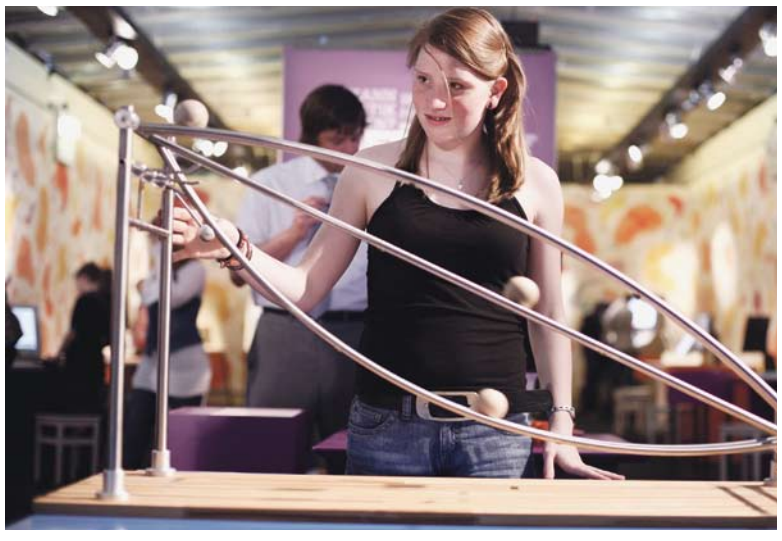
Auch die Arbeit auf dem Ausstellungsschiff bringt dem 57-Jährigen viel Freude: „Die Besucher sind meistens völlig begeistert. Sie beeindruckt vor allem die Größe des Ausstellungsraumes."

mehr Infos unter:
www.ausstellungsschiff.de
www.scheubner.de

Mathe spielerisch lernen

Vielfalt der Anwendungen und Bedeutung für Alltag darstellen

Es ist sicherlich ein der ungewöhnlichsten Ausstellungen in der Bundesrepublik: Auch in diesem Jahr ist „MS Jenny" als Ausstellungsschiff für Wissenschaft im Dialog, eine Initiative der deutschen Wissenschaft, wieder unterwegs, besucht als „Matheschiff" vom 7. Mai bis 4. September 31 Städte. An Bord der schwimmenden Ausstellungsräume im Frachtraum des Schiffes zeigt eine beeindruckende Ausstellung den jungen aber auch den älteren Besuchern die Vielfalt der Anwendungsmöglichkeiten und die Bedeutung der Mathematik für unseren Alltag. Gefördert wird das Projekt vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) und der Klaus Tschira Stiftung. Und das Beste: Der Eintritt ist frei. „Das Matheschiff begeistert Jung und Alt für die Wissenschaft.



Mit Ausstellungen wie dieser wollen wir Mathematik greifbar machen und Begeisterung wecken", erklärte Thomas Rachel, Parlamentarischer Staatssekretär im BMBF während der „Schiffstaufe". „Mit dem Jahr der Mathematik geben wir dieser zukunftsweisenden Wissenschaft eine wichtige Plattform, um ihre zentrale Bedeutung für Innovationen in verschiedenen Branchen zu präsentieren."

Das Ausstellungsschiff „MS Wissenschaft" ist dabei bereits zum siebten Mal unterwegs. Seit 2002 ist das 105 Meter lange Binnenschiff jeden Sommer rund vier Monate lang mit seiner ungewöhnlichen Ladung auf Reise. Dann hat es keine Kohle oder Container, sondern empfindlichere Fracht geladen: eine wissenschaftliche Ausstellung für ein breites Publikum, besonders für Kinder und Jugendliche.

Die interaktive Ausstellung lädt zum Mitmachen und Ausprobieren ein und zeigt in diesem Jahr, dass Mathematik nicht nur ein mehr oder weniger beliebtes Schulfach ist, sondern das Leben der Menschen in vielen Bereichen fast unbemerkt beeinflusst.

Ob Routenplanung, Online-Banking, Postversand oder Supermarkteinkauf – viele Dinge im modernen technisierten Alltag wären ohne Mathematik gar nicht denkbar oder gar unmöglich. Über 30 interaktive Exponate zeigen in den Bereichen Natur, Technik, Mensch und Geist spielerisch und spannend die Anwendung mathematischer Forschung.

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 51) 52 56 56 34 ■ Fax: (07 21) 1 51 30 59 96 ■ andreas@schrift-steller.de* **Art Direction und Produktion:** *Sascha Ondrazek* **Foto:** *Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)* **Schlussredaktion:** *Stefanie Kurkamp*
Druck: *Axel Springer AG ■ Druckerei Essen-Kettwig ■ Im Teelbruch 100 ■ 45 219 Essen ■ (0 20 54) 1 01 - 4 74 ■ helmut.janzen@axelspringer.de*

Stimmung pur beim Public EM-Viewing

Neuss Düsseldorfer Häfen sponsorn Übertragung per Großbildleinwand auf der Neusser Galopprennbahn

Einen begeisternden Start nach Maß hatten nicht nur die Mannschaften bei der diesjährigen Fussball-Europameisterschaft in Österreich und in der Schweiz gleich ab dem Eröffnungsspiel, das die Gastgeber leider nicht gewinnen konnten.

Einen ebenso erfolgreichen wie fulminanten Start erwischte – nicht zuletzt weil das Wetter mitspielte – auch die Übertragung der Spiele auf der 22 Quadratmeter großen, hoch auflösenden Bildwand auf der Neusser Galopprennbahn. 27 der 31 Spiele können die Besucher noch bis zum 29. Juni hier erleben.

Die Veranstalter hoffen, dass sie dabei auch rein zahlenmäßig an das Sommermärchen 2006 anschließen können, bei dem rund 65.000 Besucher die vierwöchige Weltmeisterschaft in Neuss live und hautnah mitverfolgten und mit der deutschen Mannschaft begeistert mitzitterten, -schrien, -jubelten und auch ein bisschen weinten. Allerdings änderte sich zum erfolgreichen Vorgänger auch einiges: Die Live-Musik aus dem Rahmenprogramm wurde ersatzlos gestrichen. „Die Leute wollen Fußball gucken und nicht Musik hören", erklärt Stadt-Pressesprecher Hans Mietzen die Konzentration auf das Wesentliche. Zudem sind in diesem Jahr auch die Pausen nicht so lang, da jeweils um 18 oder 20.45 Uhr Anpfiff ist – die Organisatoren müssen also keine großen Lücken mehr überbrücken.

Damit es bei aller Begeisterung friedlich bleibt, wird von den Besuchern eine Eintrittsgebühr von einem Euro erhoben, von der ein Ordnungsdienst bezahlt wird. Insgesamt belaufen sich die Kosten für das Fußballfest auf rund 170.000 Euro. Von denen zahlt die Stadt 50.000, den Rest die Sponsoren. Allen voran Hauptsponsor RWE Rhein-Ruhr, der mit dem Titel „RWE-Fußball-Sommer" auch Namenspatron ist. Aber auch die Neuss Düsseldorfer Häfen unterstützen das Public Viewing mit einer Spende.

Damit sich für die Veranstalter der Spaß auch rechnet und kein Minus in der Kasse entsteht, müssen insgesamt mindestens 15.000 Besucher kommen. Der Platz passt für bis zu 7000 Besucher.

Kurzurlaub auf dem Wasser

Zehn einfache Fragen beantworten und gewinnen!

Frage 1: Welches ist nachweislich der sicherste Verkehrsträger in Deutschland?
- **S** Binnenschiff
- **G** Eisenbahn
- **O** Lastwagen

Frage 2: Womit beschäftigt sich die Ferienaktion im Düsseldorfer SchifffahrtMuseum?
- **E** Fischrezepten
- **C** Kieselalgen
- **T** Hochwasser

Frage 3: Was wird neben dem Drachenbootrennen an diesem Wochenende im Medienhafen noch gespielt?
- **T** Volleyball
- **R** Fußball
- **B** Basketball

Frage 4: Wo ist Hülskens Wasserbau beheimatet?
- **U** Neukirchen Vluyn
- **A** Wesel
- **E** Emmerich

Frage 5: Was ist ein so genannter „Düker"?
- **C** Wall entlang einer Stadt
- **M** Hügel in einem Moor
- **N** Leitung durch einen Fluss

Frage 6: Was bewegt die Firma Pegels Lagerhaus?
- **D** Getreide
- **T** Geschiebe
- **A** Gemenge

Frage 7: Wann wurde Dubai unabhängig?
- **K** 1971
- **A** 1951
- **S** 1931

Frage 8: Wie heißt die künstliche Insel, die im Golf vor der Küste Dubais entsteht?
- **I** The Camel Jumeirah
- **S** The Island Jumeirah
- **O** The Palm Jumeirah

Frage 9: Wer ist derzeit mit dem „MS Wissenschaft" in Deutschland unterwegs?
- **R** Familie Scheubner
- **S** Der Verkehrsminister
- **N** Jürgen Rüttgers

Frage 10: Wie viele Tonen wurden im 1. Quartal über deutsche Wasserstraßen transportiert?
- **G** 619.000 Tonnen
- **Y** 6,1 Millionen Tonnen
- **B** 61,9 Millionen Tonnen

Lösungswort:

Einmal so richtig ausspannen, den Stress, die Arbeit, die Fußball-EM und alles andere hinter sich lassen und stattdessen einige ungewöhnliche Blickwinkel auf die Stadt erleben, dem Leben eine neue, ruhigere Seite abgewinnen. Quasi ein kurzer und erholsamer Urlaub gleich vor der Haustür und ohne Reisestress, das können Sie, liebe Leser, auch diesen Monat mit der Hafen-Zeitung gewinnen: drei mal zwei Gutscheine für einen wunderbaren Ausflug an Bord eines der Schiffe der Weißen Flotte Düsseldorf.

Dazu müssen sie lediglich die richtigen Antworten auf die zehn Fragen finden – dabei hilft Ihnen sicherlich ein Blick in diese Ausgabe der Hafen-Zeitung oder ins Internet. Die entsprechenden Buchstaben der richtigen Antwort nacheinander notieren und das Lösungswort bis zum 1. Juli (es gilt das Datum des Poststempels) an Hafen-Zeitung, Andreas Fröning, Oststraße 194, 47057 Duisburg, auf einer Postkarte oder an die E-Mail info@schrift-steller.de senden.

Die richtige Antwort des Mairätsels lautete „Eventhalle", die Gewinner wurden von uns benachrichtigt. Der Rechtsweg ist natürlich wie immer ausgeschlossen. Viel Glück!