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

**Schnelle Truppe**
Die Männer der Werkstätten Abteilung Technik machen (fast) alles möglich
**Seite 14**

**Ticker:** Drachenbootregatta begeisterte +++ Niedersachsens Seehäfen kooperieren +++ Mobile Kompetenz +++ Kobe: Fernöstliches Drehkreuz +++ Verbände arbeiten zusammen +++ Verbindung nach Indien +++ Preisrätsel

# Hafen Krefeld reaktiviert Terminal

Rheinhafen Krefeld meldet schon die zweite große Neuansiedlung im Jahr 2008.

Die Hafen Krefeld GmbH & Co. KG gab Ende Juni die Reaktivierung des Containerterminals (KCT) bekannt und meldete damit nach der Ansiedlung des Thyssen Krupp Stahl Service Centers die zweite große Neuansiedlung im laufenden Jahr.
Neuer Partner im Containerterminal ist die Firma Krefelder Container Terminal GmbH eine 100-prozentige Tochter der Imperial Logistics GmbH in Duisburg. Damit geht das seit 2004 leerstehende Areal am Hafenkopf im Krefelder Rheinhafen nach umfangreichen Investitionsmaßnahmen noch in 2008 wieder ans Netz.
Der Hafen Krefeld investiert umfangreich in Flächenbefestigungen und Krananlagen. Insgesamt stehen nach Abschluss der Arbeiten dem Terminal eine Fläche von rund 32.000 Quadratmeter zur Verfügung. Die nach modernsten Gesichtspunkten trimodal ausgelegte ISPS-Anlage soll zur Abwicklung lokaler Containermengen, aber auch zur Konsolidierung von Mengen anderer Fahrtgebiete durch ihre Lagegunst direkt am Rheinstrom mit hoher Produktivität arbeiten. Dazu wurde die bestehende Krananlage ertüchtigt und für den landseitigen Umschlag ein weiterer Umschlagskran installiert. Eine hohe Umschlagsgeschwindigkeit und optimale Ausnutzung der vorhandenen Flächen wird dadurch gewährleistet.
KCT nimmt voraussichtlich im Oktober dieses Jahres den Betrieb auf. Heinz Bartels, Geschäftsführer der Imperial Logistics GmbH, unterstreicht die Bedeutung des Engagements in Krefeld für die Imperial Gruppe, ein weiterer Baustein im Terminalportfolio der Imperial Gruppe. Die Unternehmensgruppe interessierte sich bereits seit 2005 für ein Engagement in Krefeld.

## Ungebremst

Die hohen Ölpreise werden nach Einschätzung der deutschen Reeder den Welthandel und das Wachstum des Containertransportes nicht nachhaltig bremsen. „Wir sehen das bislang nicht", sagte der Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder (VDR), Hans-Heinrich Nöll, in einem Interview der Deutschen Presse-Agentur (dpa) in Hamburg. Es sei zwar richtig, dass sich die Treibstoffkosten besonders in den vergangenen Monaten drastisch erhöht hätten, sagte Nöll. „Am Endverkaufspreis eines Produktes haben die Transportkosten aber nach wie vor nur einen geringen Anteil."

# Kopfüber hinein ins kühle Nass

**Wenn die Ferientage lang und heiß sind,** lockt wieder das Ufer des Rheins. Unterhalb der Bäume lässt sich wunderbar im Schatten faulenzen. Wenn es zu heißt wird, verspricht der Fluss eine Abkühlung. Doch Vorsicht: Nicht überall ist das Baden und Schwimmen auch gestattet. (Seite 5)

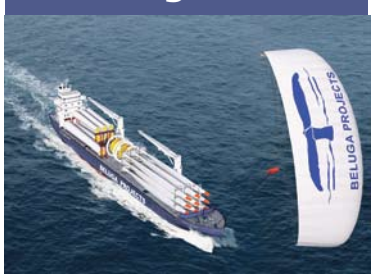
## Eröffnung

**Bayern** verfügt über einen neuen Hafen: Der neue „bayernhafen Passau" wurde Ende Juni offiziell eröffnet worden. Mit einem symbolischen ersten Umschlag übergab Bayerns Wirtschaftsstaatssekretär Markus Sackmann die zur trimodalen Schnittstelle ausgebaute Anlage seiner zukünftigen Bestimmung.

## Ernannt

**Rainer Schäfer,** Geschäftsführer der NDH, ist auf Vorschlag der IHK Neuss bis zum 31. Mai 2013 als Handelsrichter beim Landgericht Düsseldorf ernannt worden. Für die ehrenamtliche Tätigkeit haben die Kammern das Recht, nach ihrer Meinung geeignete Kandidaten vorzuschlagen.

## Leistungsstark




**Das Zugdrachen** Antriebssystem des Unternehmens SkySails hat alle Erwartungen übertroffen. Mit Hilfe des Windes erzeugt der 160 Quadratmeter große Drachen im Test Zugkräfte von bis zu acht Tonnen – das entspricht fast der Leistung eines Triebwerkes des Airbus A 318. Schiffe sollen künftig mit seiner Hilfe zwischen 10 und 35 Prozent Treibstoff einsparen.

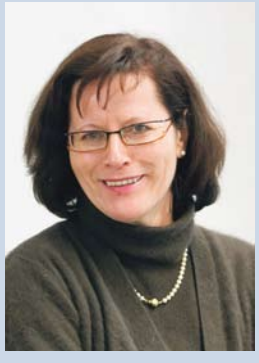
## Rückenwind

**Die Neuss Düsseldorfer Häfen** können sich derzeit über Rückenwind freuen: Die wirtschaftliche Entwicklung in der Bundesrepublik und international schafft Chancen, die wir gemeinsam mit Fleiß und auch einer glücklichen Hand zu nutzen wussten. Das beschert unseren „Müttern", die die Entwicklung stets mit wohlwollendem Vertrauen begleitet haben, erfreuliche Einkünfte, sichert Arbeitsplätze und schafft teilweise sogar neue. Und es stärkt nachhaltig die Entwicklung der Standorte Neuss und Düsseldorf mit den hier ansässigen Unternehmen. Eine Entwicklung, an der auch der Hafen Krefeld in den vergangenen Monaten erfreulicherweise sehr stark partizipieren konnte.

Erfolge, die auch darauf zurückzuführen sind, dass wir neue und noch vor einigen Jahren unvorstellbare Ideen und Konzepte nicht nur auf dem Neuss Düsseldorfer Hafentag diskutieren und der kritischen Beurteilung stellen. Sondern sie mit großen und erfahrenen Partnern wie Maersk und Imperial umsetzen können. Daneben unterstützen auch bestehende Unternehmen – wie zum Beispiel Neuss Trimodal und ATN – mit innovativen Konzepten die Hafenentwicklung.

Wir sind uns aber auch bewusst, dass dieser Erfolg eine zarte Pflanze ist. Die hohen Benzin- und Dieselpreise zum Beispiel geben zu Befürchtungen Anlass. Das ist kein Grund, den Kopf in den Sand zu stecken. Aber ein Teil unseres Erfolges ist es nach unserer Meinung, dass wir versuchen, solche Tendenzen frühzeitig zu erkennen, abzuschätzen und uns dann auf die möglichen Auswirkungen frühzeitig einstellen. ULRICH GROSS

## Meilensteine



**Im ersten halben Jahr** der noch jungen Gesellschaft Hafen Krefeld GmbH & Co. KG ist es uns bereits gelungen, zwei Kernthemen für die Entwicklung des Standortes abzuarbeiten, die auf unserer „To-do-Liste" standen. Wir können stolz sein, dass es uns gelungen ist, den positiven Begleitwind des neuen Unternehmens und der von seiner Gründung ausgehenden Impulse sofort umzusetzen und mit entsprechenden Verträgen für das Unternehmen sofort zielführend zu nutzen.

Denn mit dem Ausschreibungsverfahren für die Hafen Krefeld GmbH & Co. KG verfolgte die Stadt auch bestimmte Ziele. Eines der wesentlichen davon war die Wiederaufnahme des Containerbetriebs. Somit stellte die Vertragsunterzeichnung mit der Krefelder Container Terminal GmbH auch einen Meilenstein in der Zielvergabe dar, der erreicht werden konnte.

Von einem solchen Terminal profitiert nicht nur der Hafen, es kommt der ganzen Stadt und der Region zu Gute. Es hilft, bestehende Arbeitsplätze zu sichern und unterstützt die Bemühungen um Neuansiedlungen.

Es zeigt uns aber auch, dass die damalige Entscheidung, das Terminal an einer Stelle mit besonderer Lagegunst anzulegen, als richtungsweisend und richtig erwiesen hat. Die Lage direkt am Fluss ist ein Alleinstellungsmerkmal, da die Schiffe nicht in den Hafen einlaufen müssen, sondern während ihrer Fahrt vom Ober- und Mittelrhein nur kurz anlegen können, um ein paar Container aufzunehmen. ELISABETH LEHNEN

# Startschuss im Oktober

Konstruktive Verhandlungen ermöglichten eine kurzfristige Realisierung: wichtiger Schritt zur Entwicklung des Hafens

*Unterhalb der beiden Brücken sollen schon bald wieder zahlreiche Containerschiffe anlegen.*

Die Geschäftsführer der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG, Elisabeth Lehnen und Rainer Schäfer, betonen, dass die konstruktiven und fairen Verhandlungen mit dem Partner Krefelder Container Terminal GmbH sehr zielführend und ergebnisorientiert umgesetzt werden konnten.

So ist eine kurzfristige Realisierung des gemeinsamen Projektes möglich geworden: „Für den Hafen Krefeld ist die Wiederinbetriebnahme des Container Terminals ein wichtiger Schritt in der zukunftsorientierten Entwicklung des Hafenstandortes. Wirtschaft und Region erhalten wieder einen unmittelbaren trimodalen Zugang zu den Verbindungen zu den sogenannten ARA-Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam", freute sich Schäfer.

Wie Lehnen berichtet, ist die Baumaßnahme bereits angelaufen, die beiden neuen großen Brücken stehen schon: „Es ist vorgesehen, dass das Terminal schon im Oktober mit dem ersten Teilbereich in Betrieb geht. Sobald auch der zweite Teil fertiggestellt ist, wird sukzessive der Komplettbetrieb aufgenommen", so Lehnen. „Wir sind hoffnungsvoll, dass das bei planmäßigem Verlauf noch vor Jahresende der Fall sein wird."

Die Geschäftsführerin ist sich zudem sicher, dass die seinerzeit von der Betreibergesellschaft umgeschlagenen 18.500 TEU auf jeden Fall auch jetzt wieder – und das bereits in der Anfangsphase – erreicht werden. „Ich bin sogar zuversichtlich, dass diese Zahlen in Zukunft weiter ausbaufähig sind und deshalb nur als erste Ausgangsbasis zu für die weitere Entwicklung dienen sollten", betont Lehnen. Zumal sich der Vertragspartner zu deren Einhaltung verpflichtet habe.

## Anlagen werden sich etablieren

**„Der Hafen Krefeld** entwickelt sich tatsächlich so, wie wir uns das in den kühnsten Träumen nicht vorgestellt haben", freut sich Bernd Neffgen, Geschäftsführer Abteilung Standortpolitik der IHK Mittlerer Niederrhein über die Pläne für den Krefelder Containerterminal. „Besonders erfreulich ist in diesem Zusammenhang, dass auch gerade die vorhandenen Anlagen an der Hafenspitze wieder zum Leben erweckt werden." Es habe sich gezeigt, dass das vor einigen Jahren dort auch unter maßgeblicher Mitwirkung der IHK umgesetzte Konzept, einen schnellen Umschlag direkt am Strom zu verwirklichen, genau richtig gewesen sei. Und dass die Pläne nicht nur den Bedürfnissen der Binnenschifffahrt, sondern auch der Unternehmen in der Region entsprächen. Schon damals, so erinnert Neffgen, sei es mit einem technisch nicht auf dem neuesten Stand befindlichen Kran gelungen, innerhalb eines Jahres einen Umschlag von rund 18.500 TEU zu erreichen. „Dieser große Erfolg soll nun weiter geführt werden mit neuen verbesserten Anlagen und vor allem einer wesentlich vergrößerten Aufstellfläche."

Entsprechend zuversichtlich ist er auch, was die Chancen des neuen Projektes angeht: „Wir können bewusst davon ausgehen, dass sich auch diese beiden Umschlaganlagen voll im Markt etablieren werden und auch für das politisch und vor allem auch gesellschaftlich gewollte Thema Verkehrsverlagerung einen positiven Beitrag leisten."

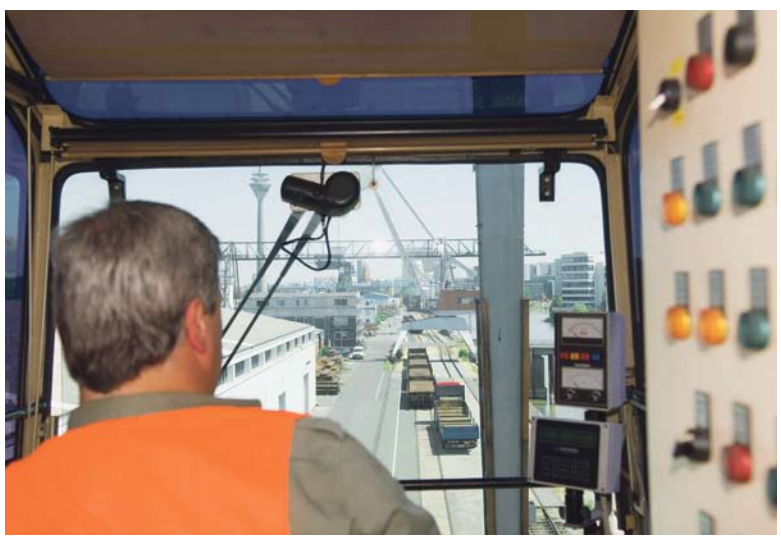
Sie sind die Männer mit den schärfsten Augen und den ruhigsten Fingern im ganzen Hafen. Frank Seipelt und Michael Glutschkowski sind zwei von rund 55 Kranführern. Und nehmen beinahe alles im Hafen an den Haken.

# Schnelle Arbeit mit sicherer Hand

„Es ist eine sehr abwechslungsreiche und interessante Arbeit", antwortet Frank Seipelt, wenn er nach seiner Aufgabe im Hafen gefragt wird. Warum? „Die verschiedenen Krananlagen zu bedienen, mit den Kunden zusammen zu arbeiten, die unterschiedlichen Arbeitsmaterialien", zählt er auf. Seit 21 Jahren arbeitet der Düsseldorfer bereits im Hafen – die vergangenen zehn davon als Kranführer.

Seine Kollegen und er erfahren jeweils einen Tag zuvor, für welchen Kunden sie in der nächsten Schicht eingeteilt sind. Dann weiß Seipelt, zu welchem Kai er kommen muss und was dort auf ihn wartet. Die Kernarbeitszeit der rund 55 Männer liegt zwischen 6 und 22 Uhr. Im Containerterminal wird in drei Schichten rund um die Uhr gearbeitet.

Bei der Arbeit müssen die erfahrenen Männer mit vielen Partnern kooperieren: Zum Beispiel mit den Anschlägern im Frachtraum des Schiffes, das sind die Menschen, die das Stückgut – zum Beispiel große Maschinen oder Kisten – sorgfältig an den Frachthaken des Kranes befestigen.



*Für ihre Arbeit brauchen die Kranführer gute Augen.*

Denn bei aller Geschwindigkeit, die von den Männern gefordert wird, bleibt die Sicherheit oberstes Gebot. „Mit der Sicherheit kommt auch die Schnelligkeit: Wenn man sich darauf verlassen kann, dass alles funktioniert, dann geht die Arbeit auch entsprechend leicht von der Hand", erklärt Michael Glutschkowski mit Überzeugung. Der 26-jährige Krefelder ist seit zwei Jahren bei der Truppe. Er hatte zunächst eine Lehre als Zimmermann absolviert und dann einen ersten Kontakt zu NDH bekommen. Es folgte zunächst das obligatorische Praktikum – zum gegenseitigen Kennenlernen. So konnte der junge Mann die verschiedenen Aspekte der Arbeit kennenlernen – unter anderem stand auch eine Woche in der Schlosserei auf dem Programm.

Aber auch die erfahrenen Kranführer konnten einen Eindruck gewinnen, ob „der Neue" über das nötige Talent verfügt. Wie Jan Eckel, Prokurist und Leiter der Abteilung Hafenbetrieb, erklärt: „Kranfahren ist Fleiß, aber auch Begabung. Wir legen wegen des Technikverständnisses Wert auf einen handwerklichen Hintergrund, aber ein gelernter Bäcker kann, wenn er das Talent dafür hat, auch ein hervorragender Kranführer sein."

Wichtigster Partner der Kranführer ist der Kunde an Land – konkret, der oder die Beauftragte für die Ladung. Er oder sie weiß, wo die Güter anschließend hin müssen, erklärt den Kranführern, wo sie ihre Fracht abstellen können oder ob sie gleich auf einen der wartenden Lkw abgesetzt wird.

Ansonsten kommt den Männern beinahe alles an den Haken, was im Hafen umgeschlagen wird. Und das ist teilweise sehr wertvolle und ebenso empfindliche Fracht. Papierrollen etwa oder große, mehrere zehntausend Euro teure Stahlcoils. Letztere sind nicht nur schwer, die aufgerollten Stahlbleche müssen auch vor Nässe, Öl und anderen Verunreinigungen geschützt werden. Aber, so schränkt Seipelt ein, der meist an Düsseldorfer Kais im Einsatz ist: „Jedes Gut muss gleich sorgfältig und vor allem sicher umgeschlagen werden."

*Immer mit guter Laune bei der Arbeit: die Kranführer Michael Glutschkowski (links) und Frank Seipelt.*

Bei der täglichen Arbeit ist ein weiterer wichtiger Partner der Schiffsführer: Er kennt Schiff und Ladung am besten. Würden die Männer die Ladung unkoordiniert oder nur an einer Seite entnehmen, könnte das Schiff durchaus durchbrechen oder kippen. Dabei ist jedes Schiff anders: Mal verfügt es über einen, mal über mehrere Laderäume, die mal glattwandig sind, das andere Mal Spanten aufweisen.

Ihre Arbeit ist filigran: Meist macht ein Kranführer – zumindest wenn er richtig gut ist – mehrere Bewegungen gleichzeitig, die möglichst ineinander über gehen, ohne dass der Greifer in unruhige Bewegung kommt. „Ein guter Kranführer fährt den Greifer runter, bewegt die Brücke und dreht dabei die Katze", erklärt Eckel und fügt mit Stolz an: „Und unsere Männer sind gut."

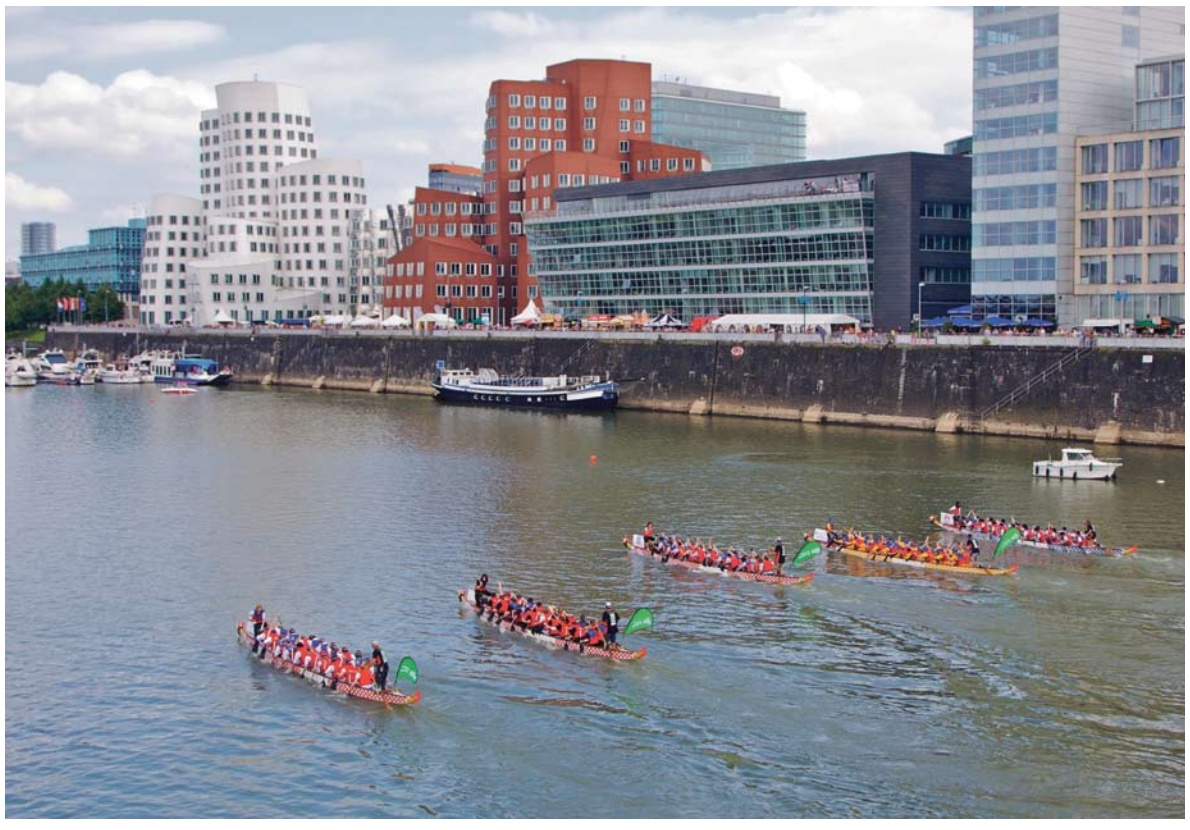
„Das sind alles fließende Bewegungen, ablassen, öffnen, greifen, schließen", beschreibt Glutschkowski. „Und ich sitze dabei in 20 Metern Höhe, und arbeite auf ein Ziel, das dann sehr klein ist." Da scheint auch ein riesiger Container plötzlich nur noch so groß wie eine Streichholzschachtel. Im Kran 59 mit der Auslage von 50 Metern ist das Ziel sogar bis zu 45 Metern entfernt. „Das erfordert durchaus Erfahrung", so Seipelt. Und manchmal auch Nerven wie Kranseile, wenn es dann auch noch gilt, einen wechselnden Wind auszugleichen. An den wenigsten Tagen herrscht in den Kabinen eitel Sonnenschein: Öfters verschlechtern Wind und Wetter, Regen oder auch Nebel oder Schnee die Sicht.

28 Krananlagen betreiben die Neuss Düsseldorfer Häfen mit einer Tragfähigkeit zwischen 6 und 40 Tonnen. Das reicht von der großen Containerbrücke geht über Kranbrücken, Portalkrane, Hydraulikkrane und -Bagger bis hin zu Hafenmobilkranen. Ferner fahren die Kranführer Radlader und Kompaktlader. „Durch die hohe Zahl und die Vielfältigkeit erreichen wir eine hohe Flexibilität", erklärt Eckel.

Jedes Gerät hat dabei seine Eigenarten. „Aber gerade das macht es so interessant. Man stellt sich jedes Mal auf den Kran ein", betont Glutschkowski, der vor allem im Neuss eingesetzt wird. „Aber wir kennen ja die Krane, wissen worauf wir zu achten haben." Und Seipelt ergänzt: „Das ist es, was einen guten Kranführer auszeichnet."

Übrigens: Die Männer müssen nicht den ganzen Arbeitstag in ihrer Kabine sitzen. In der Mittagspause oder wenn es der Entladevorgang zulässt, dürfen sie sich auch die Beine vertreten. Aber Pausen sind seltener geworden: „Die Arbeit hat sich in den vergangenen zehn Jahren gewandelt", bilanziert Seipelt nachdenklich. „Es gibt so gut wie keine Löcher mehr, es ist deutlich mehr geworden. Auch mehr Stress."

Trotzdem würden beide den Beruf weiter empfehlen und haben die Wahl nicht bereut. „Ich habe großen Spaß, vor allem die tägliche Abwechslung ist Klasse. Ich freue mich jeden Morgen auf Arbeitsbeginn", sagt der 26-Jährige. „Ich bin gerne hier." Interessenten sollten seiner Meinung nach vor allem Sorgfalt mitbringen, Verantwortungsgefühl und auch belastbar sein – und natürlich schwindelfrei.



# Regatta begeisterte

## 13. Drachenboot-Regatta war wieder ein Riesenerfolg – „Waste-Tubs" verteidigen Titel beim Business-Wettbewerb

Bei strahlendem Sonnenschein lieferten sich die rund 2000 Teilnehmer der 13. Stadtwerke Düsseldorf Drachenbootregatta spannenden Rennen um einen Platz auf dem Siegertreppchen. Geschichte wurde hierbei am Samstag geschrieben, als es dem Team der Waste-Tubs als erste Mannschaft in der Business-Regatta gelang, ihren Titel zu verteidigen. Insgesamt gingen 80 Teams an den Start über die 250 Meter Distanz.

Am Sonntag sicherte sich das Team der Kickermania, wie schon im Vorjahr, den ersten Platz bei der Fun-Regatta. Das von den Neuss Düsseldorfer Häfen gesponsorte Rennen der Schul-Schiffe entschied die Mannschaft TOMS vor den Görres Eulen für sich.

Bei aller Kurzweil und Freude: Das Engagement auf dem sozialen Sektor war erneut ein wichtiger Bestandteil der Stadtwerke Düsseldorf Drachenbootregatta. Unter dem Motto „Unternehmen tun Gutes" sammelten zahlreiche Firmen und Institutionen an den Gehry-Bauten mit Aktionen und Service-Angeboten für den guten Zweck. In diesem Jahr wird anlässlich der Partnerschaft, die die Stadt Düsseldorf im vergangenen Jahr einging, die Welthungerhilfe mit den Erlösen unterstützt.

*Die Neuss Düsseldorfer Häfen legten sich mächtig in die Ruder.*

**Mit 60.000** Besuchern hatten die Organisatoren gerechnet, da sich aber das Wetter von seiner besten Seite zeigte kamen deutlich mehr Bürger an den beiden Renntagen in den Medienhafen. Auf sie wartete ein buntes, unterhaltsames und abwechslungsreiches Programm mit einer großen Auswahl an Essen und Trinken – sowie wertvollen Tipps und lustigen Spielen am großen Stadtwerke-Stand.

*Die Rennen waren vom ersten bis zum finalen Lauf (Foto) spannend.*

*Fotos: Schrift-Steller*

# Tolles Rudelgucken an der Rennbahn

**„Beim nächsten Mal** in zwei Jahren wird es ganz sicher was mit dem Titel." Auch nach dem leider verlorenen Finale ließen die Neusser Fußball-Fans die Köpfe nicht hängen, sondern wagten eine Prognose für die Fußball-WM in Südafrika.

Kein Wunder: Nicht nur die deutsche Mannschaft begeisterte mit ihrem Auftritt in der Schweiz und in Österreich, auch das von den Neuss Düsseldorfer Häfen unterstützte Public Viewing auf der Neusser Rennbahn war wie der erfolgreiche Erstling vor zwei Jahren anlässlich des „WM-Sommermärchens" ein großer Erfolg. Rund 8.000 Besucher verfolgten das Endspiel. „Wir haben ein unbeschwertes Fest erlebt", so Ulrich Gross, Geschäftsführer beim Sponsor Neuss-Düsseldorfer Häfen, der in Neuss zum zweiten Mal nach 2006 ein kollektives Fußball-Erlebnis (mit-)ermöglichte.

# Vater Rhein lädt nicht überall zum Baden ein

Einfache Regeln, damit der Sommerspaß nicht mit Ärger oder einem Unglück endet – Einschränkungen auch für Jetbikes

*Ein Tag am Rhein verspricht Ruhe und Erholung – wenn man die Regeln beachtet.*

Auch die Wasserschutzpolizei hat natürlich nichts dagegen, wenn die Menschen an heißen Sommertagen am oder im Wasser Erfrischung und Erholung suchen. Denn jedes Jahr im Sommer zieht es viele Menschen zum Wasser. Leider beginnt damit aber auch die Zeit der Badeunfälle. Immer wieder kommt es, meist aus Leichtsinn oder Unkenntnis, zu schweren und auch tödlichen Unfällen. Eine große Zahl dieser Unfälle wäre vermeidbar, mahnt die Wasserschutzpolizei. Deshalb einige Tipps und Hinweise zur Verhütung von Unfällen und korrektem Verhalten von den Experten, die es wissen.

## Baden nur mit Einschränkungen

Zwar ist das Baden in Flüssen generell erlaubt, jedoch gibt es weitreichende Einschränkungen in Form von allgemeinen Badeverboten. So ist das Baden nicht erlaubt im Bereich von 100 Metern vor und hinter Hafeneinfahrten, sonstigen Ein- und Ausfahrten und Bauwerken wie Brücken, Wehren und Anlegestellen. Und natürlich ist das Baden in den Häfen strickt verboten.

Für den Rhein gelten darüber hinaus Badeverbote für Bereiche, in denen spezielle Vorschriften unter anderem für das Stillliegen von Schiffen gelten. Diese erstrecken sich rechtsrheinisch zwischen Rheinkilometer 691,3 und 693,5 bei Köln-Mülheim, dann wieder zwischen Rheinkilometern 743 und 747, Düsseldorf Stadtmitte und Düsseldorf Nord sowie zwischen 769,3 und 794,6 – der sogenannten Reede Duisburg. Die Seiten des Flusses werden dabei von seiner Quelle aus gesehen, rechtsrheinisch entspricht also dem östlichen Ufer. Linksrheinisch, am Westufer, ist die Strecke zwischen Rheinkilometer 709,5 und 712,5 von Köln-Worringen bis Dormagen verboten, sowie der Bereich 740 bis 743 zwischen Neuss und Düsseldorf etwa Höhe Rheinkniebrücke und schließlich von 763 bis 766,5 ab Krefeld Richtung Norden.

Den Rheinkilometer erkennt man auch als Nicht-Binnenschiffer an den großen weißen Hinweistafeln mit schwarzen Zahlen und einem schwarzen Rahmen, die entlang des Flusses stehen.

Künstliche Wasserstraßen wie Kanäle dienen in erster Linie dem Schiffsverkehr. Baden ist hier eine unzulässige Nutzung der Wasserstraße und nicht erlaubt.

## Schutz erlischt

Sollte man doch in einem Kanal schwimmen gehen, führt das in aller Regel dazu, dass kein Versicherungsschutz besteht, was zur Folge hat, dass der Schwimmer für eigene und fremde Schäden und Verletzungen selbst haftet. Abkühlen im Kanal wird zwar toleriert. Stellt die Wasserschutzpolizei jedoch eine Gefährdung des Badenden selbst oder anderer Beteiligter fest, wird der Schwimmer des Wassers verwiesen und muss mit einem Verwarngeld oder einer Anzeige rechnen. Dies ist regelmäßig der Fall, wenn von Brücken ins Wasser gesprungen wird oder Schiffe angeschwommen oder diese gar betreten werden. Grundsätzlich gilt, dass das widerrechtliche Betreten eines Schiffes als Hausfriedensbruch strafbar ist.

## Kennzeichen erforderlich

Laut gesetzlicher Definition handelt es sich bei Wassermotorrädern um Kleinfahrzeuge, die als Personal Water Craft wie „Wasserbob", „Wasserscooter", „Jetbike" oder „Jetski" und sonstige gleichartige Fahrzeuge bezeichnet werden. Liegt die Leistung der Wassermotorräder bei 3,69 KW (5 PS) oder mehr, so sind sie führerscheinpflichtig. Sie müssen mit einem amtlichen Kennzeichen versehen sein. Auf den Binnenwasserstraßen dürfen Wassermotorräder nur auf den freigegebenen Flächen fahren, die das Tafelzeichen E 22 kennzeichnet. Außerhalb dieser Flächen dürfen sie nur fahren, um die nächstgelegene freigegebene Fläche zu erreichen oder um Wander- oder Tourenfahrten durchzuführen.

*Foto: Schrift-Steller*

## Viel Programm auch in den Ferien

Das Umweltinformationszentrum am Düsseldorfer Rheinufer stellt sich mit Mitmach- und Erlebnisaktionen ganz auf die Ferienzeit ein. So ist am Sonntag, 27. Juli, von 14 bis 19 Uhr ein Wald-Erlebnis-Tag mit einem Baumquiz und einem lebenden Überraschungsgast aus dem Wald geplant. Im SchifffahrtMuseum im Schlossturm (Foto) ist am gleichen Tag ab 15 Uhr eine Vorlesestunde „Düsseldorfer Märchen von Jan Wellem und dem Rhein" für Kinder von 6 bis 10 Jahren geplant. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

# 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.

## 2. August 2008

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

## 3. August 2008

**Comedy-Bus-Hafenrundfahrt**
Mit Frank Küster und Live-Musik, 12, 13.30 und 15 Uhr, Treffpunkt: Joseph-Beuys-Ufer, schräg gegenüber Tonhalle Infos unter Telefon (01 80) 50 40 30 und www. rheinbahn.de/rundfahrten.

**Der Medienhafen**
– der Wandel der Arbeitswelt sichert den wirtschaftlichen Bestand, mit Arnulf Pfennig, 15 Uhr, Anmeldung unter (02 11) 63 52 59 erforderlich.

**Düsseldorf Köln**
– eine gepflegte rheinische Rivalität, Führung durch das SchifffahrtsMuseum im Rheinturm Düsseldorf, 15 Uhr.

## 9. August 2008

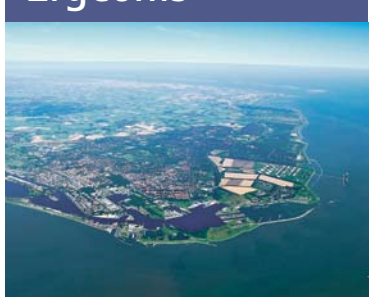
**Vom Neuen Stadttor über die Gehry-Bauten bis zur Living Bridge,**
Rundgang mit Anke Pfennig, 14.30 Uhr, Anmeldung unter (02 11) 63 52 59 erforderlich.

**Medienmeile**
– der kreative Hafen, Rundgang mit Marlies Lenz, 15 Uhr, Anmeldung erforderlich unter der Rufnummer (02 11) 63 52 59, Treffpunkt: apollo-Theater.

## Wachstum

**Mit insgesamt** 1,959 Millionen Tonnen, die von Januar bis Mai im Seeverkehr umgeschlagen wurden, erreichte der Emder Hafen ein sattes Plus von 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Stückgüter wie Forstprodukte, Windenergie-Teile und nicht zuletzt Automobile sorgten für das gute Ergebnis. Und auch bei den Massengütern konnte Wachstum erzielt werden. Bei den Forstprodukten mit 335.022 Tonnen lag das Plus bei rund drei Prozent, im Vorjahr waren 325.987 Tonnen in den ersten fünf Monaten via Emden verladen worden.

## Ergebnis



**Ein positives** Umschlagsergebnis meldet auch Wilhelmshaven. Die Bilanz von 3,684 Millionen Tonnen im Mai bedeuten ein Plus von vier Prozent. Wachstumsbringer im Mai war vor allem der Umschlag von Kohle sowie Gas- und Dieselöl. Im Inneren Hafen wurden vermehrt Baumaterialien wie Kies, Sand und Splitt gelöscht.
Im Vergleich zum Vorjahresmonat konnten an der Niedersachsenbrücke im Mai mit 173.440 Tonnen 82 Prozent mehr Kohle umgeschlagen werden.

## Messebesuche

**Die Präsentation** auf Fachmessen zum Vorstellen der Standorte sowie zum Knüpfen neuer Kontakte sind für Geschäftsführer Andreas Bullwinkel und sein Team ein Schwerpunkt der Arbeit. So stellte sich die Initiative unter anderem erfolgreich auf der RORO in Göteburg sowie gemeinsam mit Bremen auf der Transrussia 2008 vor.

# Aktiver Hafenbund im Norden

Acht Häfen bieten attraktive Alternative zu den großen Hafenumschlagsplätzen

*alle Fotos dieser Seite: Seaports*

Die Seaports of Niedersachsen GmbH vertritt als übergeordnete Marketinggesellschaft acht niedersächsische Seehäfen mit zahlreichen Hafenumschlagsbetrieben, überregional aktiven Logistik-Netzwerken und Spezialisten für Hafendienstleistungen aller Art.
Zusammen bilden die Häfen die größte Fracht-Drehscheibe zwischen Elbe, Weser und Ems – unter anderem dank ihrer guten Vernetzung. Die Seaports of Niedersachsen ist das Kommunikationszentrum und macht die unterschiedlichen Stärken der Standorte auf dem Weltmarkt publik. Sie berät potenzielle Kunden, bündelt und leitet Anfragen an die Hafenbetriebs- und Infrastrukturgesellschaften weiter. Damit bietet die Seaports of Niedersachsen mehr als eine Lösung und wahrt dabei grundsätzlich eine neutrale Position. Ihr Ziel ist es, für die Interessenten jederzeit bestmögliche Lösungen zu einem fairen Preis zu erreichen.
Mit einem Umschlagsvolumen von mehr als 63 Millionen Tonnen pro Jahr gehören die niedersächsischen Seehäfen zu den größten Hafengruppen in Deutschland. In ihrer geografischen Position, unmittelbar an den Mündungen der großen Wasserstraßen in der Deutschen Bucht, ist sie die Nummer Eins. Hinzu kommen hervorragende Hinterlandverbindungen, große Potenziale bei erfahrenen Mitarbeitern und nahezu unbegrenzte Möglichkeiten bei der Erschließung neuer Gewerbeflächen. „Die acht niedersächsischen Seehafenstandorte verschaffen ihren Kunden mit maßgeschneiderten Logistik-Lösungen, innovativem Terminalmanagement und spezialisierten Frachtservices entscheidende Wettbewerbsvorteile", wirbt Geschäftsführer Andreas Bullwinkel. „Die Vielfalt der individuellen Lösungen ist sehr hoch. Auch im Volumengeschäft zum Beispiel bei Bulk, Breakbulk oder Containern verfügen die Terminals über großes Know-how."
Jeder dieser acht Standorte biete attraktive Lösungen für spezielle Transportaufgaben. Im Verbund als Universalhafen an der Nordseeküste kämen diese Stärke voll zum Tragen.

## Kontakt geknüpft

**Die Seehäfen** Niedersachsens sind so erfolgreich, weil sie hervorragend mit ihrem Hinterland in Deutschland, den Niederlanden, Skandinavien und vielen mittel- und osteuropäischen Ländern verbunden sind. Dies gilt für Verkehrswege, Binnenwasserstraßen, elektrifizierte und volllastfähige Schienenwege sowie leistungsfähige Straßenanbindungen.
Die Binnenhäfen spielen dabei für Geschäftsführer Andreas Bullwinkel eine ganz besondere Rolle. „In den vergangenen Jahre haben wir bereits zahlreiche Kontakte zu den Hinterlandstandorten aufgenommen, die wir weiter intensivieren wollen."

# Die Binnenschifffahrt stärken

Gemeinsame Anstrengungen, um Verkehre zu verlagern

In den niedersächsischen Seehäfen, so Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Seaports of Niedersachsen, sei im Gegensatz zu Hamburg und Bremen schon heute nahezu eine Gleichstellung zwischen den Verkehrsträgern im Hinterlandtransport erreicht.
„Unter der Annahme, dass der Modal Split bis zum Jahr 2025 unverändert bleibt, wird der Lkw-Verkehr von heute knapp 119 Millionen auf rund 322 Millionen Tonnen steigen. Dies entspricht nahezu einer Verdreifachung des derzeitigen Güterkraftverkehrs im Zu- und Ablauf der Nordseehäfen. Es ist also festzuhalten, dass die Verlagerung von der Straße auf die Schiene oder das Binnenschiff vorangetrieben werden muss."
Und er hat auch eine Lösung: Eine bisher wenig genutzte Alternative sei der Weitertransport der in den norddeutschen Seehäfen umgeschlagenen Gütermengen über die Binnenwasserstraße. Der Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split sinke leider stetig, der des Straßenverkehrs nehme seit Jahren zu.

*Papenburg ist einer der Standorte, die auf Binnenschifffahrt setzen.*

Schon jetzt sei aber abzusehen, dass die Gründe für den unbefriedigenden Anteil der Binnenwasserstrasse am Modal Split vielseitig sind: „Bei einer ersten Betrachtung fallen unterschiedliche Schwachstellen in den Seeebenso wie in den Binnenhäfen auf." Die Lage sei jedoch nicht hoffnungslos: „Die Probleme werden unserer Ansicht nach in angemessener Zeit erfolgreich behoben. Deutlich schwieriger wird die zeitnahe Umsetzung des dringend benötigten Ausbaus der Infrastruktur." Deshalb müsse heute damit begonnen werden, die Behebung der Engpässe bei den Binnenwasserstraßen im Hinterland der Seehäfen voranzutreiben.

# Vielseitiges Drehkreuz

BLG Logistics Automobile verteilt über das Terminal in Neuss rund 40.000 Fahrzeuge vor allem für Kunden in England.

Das Autoterminal Neuss (ATN) ist ein Joint Venture der DB-Tochter ATG (Auto Transport Gesellschaft) und der BLG-Tochter E.H. Harms Automobile-Logistics. Auf dem Autoterminal Neuss arbeiten 110 Mitarbeiter. Das jährliche Umschlagsvolumen liegt bei 175.000 Fahrzeugen. Dafür stehen rund 200.00 Quadratmeter teils überdachte Fläche zur Verfügung.

## Trimodale Anbindung

Neuss ist ein trimodaler Stützpunkt. Das heißt, die Zu- und Ablaufverkehre des Terminals laufen über den Rhein ebenso wie über Schiene und Straße. Die größten Kunden des Terminals sind Ford, Toyota, Nissan, VW, BMW und Audi.
Für Ford leistet ATN auch das so genannte Remarketing von jungen Gebrauchtwagen. Das sind Jahreswagen oder Fahrzeuge, die von den großen Leasing-Gesellschaften wieder in den Markt zurückgegeben werden. Die Fahrzeuge werden von den ATN-Technikern kontrolliert, gegebenenfalls repariert und komplett aufgearbeitet.
Das Autoterminal Neuss verfügt über einen eigenen Bahnanschluss mit regelmäßigen Verbindungen nach Süden und Osten zur Verteilung der Fahrzeuge mit Autozügen. Auf dem Rhein betreibt das Schwesterunternehmen Harms-Interrijn eine Flotte von fünf Binnenschiffen für den Autotransport. Die Schiffe distributieren zum Beispiel die Produktion von Ford in Köln. Die Weiterverteilung der Fahrzeuge erfolgt dann über das Autoterminal Neuss. Dabei geht es um rund 40.000 Fahrzeuge pro Jahr. Von Neuss werden aber auch Fahrzeuge per Binnenschiff zu den Rheinmündungshäfen und von dort zu den Britischen Inseln transportiert.
Neuss ist Teil eines leistungsfähigen Netzwerkes, dessen Ausbau auch unter dem Gesichtspunkt der internationalen Vernetzung geplant wird, wie Frank Sturm, Geschäftsführer BLG Logistics Automobile betont: „Es ist auch Strategie, unser Terminal in Neuss mit unseren Ost-Terminals zu verbinden."

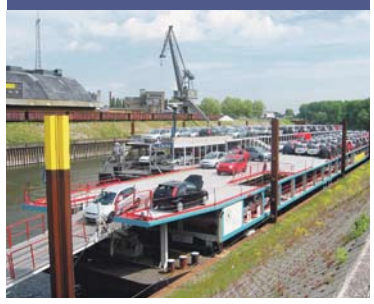
## Vorteil Kundennähe

**Das Autoterminal** in Neuss., so lobte Frank Sturm, Geschäftsführer der BLG Logistics Automobile GmbH & Co. KG beim zweiten Neuss Düsseldorfer Hafentag, zeichne sich durch eine große Nähe zu den Kunden und ihrer Produktion aus. Dies sei die Basis für die Umsetzung ökologisch orientierter Automobillogistik-Konzepte. „Das Autoterminal Neuss schafft Mehrwert für den Kunden", fasste Sturm zusammen.
Der Neuss Düsseldorfer Hafen, so Sturm weiter, sei nicht nur ein aktiver Partner der Seehäfen sondern ein attraktiver, zukunftsträchtiger Partner auch und gerade für die Automobillogistik.

*Im Terminal warten die Fahrzeuge nur kurz auf den Weitertransport.*

*alle Fotos dieser Seite: BLG*

## Zukunftsträchtig



**Dem Binnenschiff** werden bei der BLG Logistics große Chancen für die Zukunft eingeräumt, so Geschäftsführer Frank Sturm:. „Unser Ziel ist der Aufbau eines Verkehrs zwischen den Rhein-Binnenhäfen und den Seehäfen wie Zeebrügge sowie der Ausbau unseres vorhandenen Streckennetzes bis Mühlhausen und Strasbourg. Analog werden wir auf der Donau unsere Verkehre ausbauen." Er bemängelt in dem Zusammenhang, dass im vorliegenden Entwurf des Masterplans Güterverkehr und Logistik das Binnenschiff nur indirekt Erwähnung findet.

## Ausbildung

**Vom Mangel** an motivierten Facharbeitern ist auch die Automobillogistik betroffen. Mit teilweise erheblichen Auswirkungen: Sei zum Beispiel kein Kapitän verfügbar, stünden bis zu 8000 Fahrzeuge auf dem Autocarrier still. Deshalb umfasst das Ausbildungsangebot des Unternehmens auch eine sehr vielfältige und immer breiter werdende Palette von Berufen. Im BLG-Konzern werden rund 480 junge Menschen allein in Deutschland ausgebildet.

# Internationale Verbindungen

Führender Automobillogistiker Europas – schnelle Distribution

Die Bremer BLG LOGISTICS GROUP steht für internationale logistische Netzwerke. Die operativen Geschäftsbereiche sind Automobil, Kontrakt- und Containerlogistik.
Weltweit stellt die Unternehmensgruppe etwa 14.000 Arbeitsplätze. Der Umsatz lag 2007 bei 890 Millionen Euro und das Vorsteuerergebnis (EBT) bei 78 Millionen Euro.
Das Portfolio in der Automobillogistik umfasst die weltweite Distribution von Fertigfahrzeugen – von den Herstellern bis zu den Händlern in den Bestimmungsländern.
Die Standbeine sind Autoterminals an der See, an großen Flüssen und im Binnenland, ergänzt durch Transporte per Straße, Schiene und Wasser.
Hinzu kommen umfassende technische Leistungen in eigenen Technikzentren. Mit einem Volumen von 5,1 Millionen Fahrzeugen (2007) ist dieser Geschäftsbereich der führende Automobillogistiker Europas.
Fertige Fahrzeuge müssen dann möglichst zügig an die Händler in den Bestimmungsländern distribuiert werden. Je kürzer die Zeit von der Bestellung eines Fahrzeugs bis zu dessen Auslieferung, desto kürzer ist die Kapitalbindung.
Bei der Distribution an die Händler kann es sich um regionale Transporte, um grenzüberschreitende oder auch um Überseetransporte mit allen erforderlichen Vor- und Nachläufen handeln.

## Bremerhaven

**Mit über** zwei Millionen Fahrzeugen pro Jahr (2007) ist Bremerhaven der Star im Terminalnetzwerk der BLG und einer der größten Autoterminals der Welt – eine Drehscheibe für weite Teile Europas mit Exporten, Importen, Transshipment, Technik und Distribution. Die Leistung wird im gesamten Terminalnetzwerk geboten.

# Bekannt für feines Fleisch und Sake

Kobe ist ein wichtiger Bildungsstandort mit zahlreichen landschaftlichen Attraktionen und angenehmen gemäßigtem Klima. Einkaufszentrum lockt mit Geschäften und Restaurants. Partnerstädte in aller Welt.

Die japanische Stadt Kobe zeichnet sich nicht nur durch landschaftliche Attraktionen wie den Mount Rokko und das Seto Binnenmeer aus. Die Stadt ist zudem für seine kulinarischen Spezialitäten wie das Kobe-Rindfleisch, Nada-Sake, Weine und Süßigkeiten bekannt.

Die Stadt liegt auf der Insel Honshu zentral in Japan und weist mit einer jährlichen Durchschnittstemperatur von beinahe 17 Grad ein angenehmes Klima auf, obwohl das Thermometer im Sommer durchaus auf 35 Grad und mehr steigen kann.

Die Gemeinde ist Teil des Kobe-Osaka-Kyoto-Ballungsraumes, einem dicht besiedelten Areal, dessen drei Städte beinahe nahtlos ineinander über gehen. Die am 1. April 1889 gegründete Stadt zählt rund 1,5 Millionen Einwohner, was sie zur sechstgrößten Japans macht. Darunter sind auch rund 45.000 Ausländer und beinahe 2000 Studenten vor allem aus Korea, den USA und Vietnam.

Denn die Stadt ist auch ein wichtiger Bildungsstandort: In Kobe gibt es 17 Universitäten und acht andere Hochschulen. Außerdem 83 Fachschulen, 61 Senior High Schools, 104 Junior High Schools, 175 Grundschulen, 10 Schulen für Behinderte und 156 Krippen. Aufgrund der relativ hohen Ausländerzahl finden sich hier auch neun internationale Schulen

*Tradition und Moderne finden im Hafen gleichermaßen ihren Platz.*

Eine besondere Attraktion ist San-no-miya, das größte Einkaufszentrum der Stadt, das am Westufer des Ikuta-gawa-Flusses liegt. Besucher finden in den 130 Geschäften nicht nur eine reiche Auswahl, auch zahlreichen Restaurants laden den Gast ein.

Daneben lohnen die ehemaligen Ausländersiedlungen Arima Onsen und das Chinatown Nanking-Viertel sowie der Sake-Distrikt in Nada und das Hafengebiet immer einen Besuch. Außerhalb des Stadtgebietes lädt das Rokko-Gebirge mit fast 1000 Metern Höhe, vielfältigen Wandermöglichkeiten mit spektakulären Aussichten auf die gesamte Region zu interessanten Ausflügen ein.

In Hafengebiet von Hyogo findet sich der Kobe Daibutsu, eine große Buddha-Statue, und der historische Wanderpfad „Straße des Hafen Hyogo". Weiter im Westen in Suma gibt es Sandstrände und die berühmte Akashi-Kaikyo-Brücke.

Die Stadt hält zahlreiche Kontakte zu anderen Gemeinden in der ganzen Welt: zu ihren Partnerstädten gehören Seattle, Marseilles, Rio de Janeiro, Riga, Brisbane und Barcelona.

*mehr Infos unter:*
*www.city.kobe.jp*

# Hafen prägte die Stadt

## Händler brachten Reichtum und weckten Begehrlichkeiten

*alle Fotos dieser Seite: en.wikipedia.org*

Vermutlich geht der Name der Stadt Kobe auf den japanischen Ausdruck Kambe zurück, der gleich geschrieben wird. Damit wurden Familien bezeichnet, die ihre Steuern einem bestimmten Schrein schuldeten. Im Laufe der Zeit wandelte sich der Name der Siedlung Kambe-mura erst in Kobe-mura, dann zu Kobe.

Durch die günstige Lage an der nördlichen Seite der Bucht von Osaka entwickelte sich schon früh ein Hafen, in dem im 8. Jahrhundert vor allem der Handel mit China und anderen Nachbarländern blühte.

Die günstige Lage und der daraus entstehende Reichtum weckten aber auch die Begehrlichkeiten der Nachbarn, so dass die Stadt und Provinz immer wieder auch von Kriegen heimgesucht wurden, etwa der Schlacht von Ichi no Tani im Jahre 1184.

Später entwickelte sich der Hafen weiter zu einem der wichtigsten in Japan. Es wird erzählt, dass der berühmte Reichseiniger Toyotomi Hideyoshi oft hierher kam, um die heißen Quellen des Arima Onsen zu besuchen.

In der Edo-Zeit (1603–1867) wurde der heutige Bezirk Nada-ku bekannt für seine Sake-Brauereien. Noch heute kommt der größte Teil der japanischen Sake-Produktion von dort.

Als sich Japan unter dem Druck Amerikas in der Meiji-Restauration der Welt öffnete, fiel 1868 der Startschuss für die Entwicklung Kobes zu einer internationalen Hafenstadt. Viele Amerikaner und Europäer kamen hierher und ließen sich in der heutigen Kyo kyoryo-chi in der Nähe des Hafens und in Kitano nieder. Dabei brachten sie auch westliche Waren und Kultur nach Japan.

Am 1. April 1889 wurde Kobe offiziell zur Stadt erklärt. 1956 bekam sie Großstadt-Status. Die Universität von Kobe wurde 1902 gegründet.

Im Zweiten Weltkrieg wurde Kobe am 17. März 1945 von amerikanischen Flugzeugen bombardiert, wobei mehr als 8.000 Einwohner ums Leben kamen und ein großer Teil der Stadt zerstört wurde.

Auch das große Hanshin-Erdbeben im Jahre 1995 richtete große Verwüstungen an, was dazu führte, dass Kobe heute in den meisten Stadtvierteln einen modernen Anblick bietet. Der Hafen, der bis zum Erdbeben der größte in Asien und der zweitgrößte der Welt war, verlor seinen Rang an Nagoya, da viele Firmen durch das Erdbeben zu anderen Häfen ausweichen mussten und nur teilweise zurückkehrten.

*mehr Infos unter:*
*www.feel-kobe.jp*

# Standort im Schnittpunkt von maritimen und Hinterland-Netzen

Günstige natürliche Lage – Erschließungsmaßnahmen im Meer – Früchte und Gemüse

Der Hafen von Kobe liegt nicht nur im Schnittpunkt der maritimen Handelsströme, er liegt zudem im Zentrum des Japanischen Staates. Diese Gunst unterstützen einige natürliche Eigenschaften des Geländes: Die Rokko-Berge erstrecken sich parallel zu den Anlagen und schützen sie vor den saisonalen Stürmen, die die Insel immer wieder heimsuchen. Das Fehlen großer Flüsse macht das Ausbaggern von Sedimenten aus den Wasserstraßen überflüssig – an anderen Standorten ist das immer wieder ein Problem. Durch die Ost-West-Ausdehnung sind die Kais aus mehreren Richtungen anzufahren, sie weisen zudem nur eine minimale Tide auf.
Regelmäßige Linienverbindungen führen unter anderem in die Vereinigten Staaten von Amerika, Europa, Südostasien sowie in die Volksrepublik China. Über sie werden 500 Häfen in 130 Ländern angesteuert.

## Ein dichtes Verkehrsnetz

Hinterlandverbindungen sind auch für die japanischen Seehäfen ein ganz wichtiges Thema. Sie verbinden den Hafen mit allen wichtigen Standorten im westlichen Teil Japans. Kobe fügt sich dabei in ein Netz aus Autobahnen, Feeder-Verbindungen und Fährlinien ein.
Der Hafen besteht zum einen aus einer künstlich angelegten, 436 Hektar großen, im Jahr 1981 nach 15 Jahren Bauzeit eröffneten Insel. Hier finden sich diverse Anlegestellen sowie Lagerhäuser und verschiedene Dienstleistungsangebote. Eine zweite Ausbaustufe im Süden verfügt über weitere 390 Hektar sowie sechs Containerliegeplätze mit einem maximalen Tiefgang von 15 Metern.
Die zweite künstliche Insel Rokko misst 595 Hektar und wurde 1992 nach 20-jähriger Bauzeit eröffnet. Neben Anlegemöglichkeiten vor allem für größere Schiffe steht hier ein Terminal zum schnellen Waren-Verkehr mit dem nahen Flugplatz. Auf beiden Inseln finden sich aber auch Wohnungen und Infrastruktur für die Hafenarbeiter.
Das erste Containerterminal Japans nahm auf dem 1967 eröffneten Maya Kai seine Tätigkeit auf. Hier stehen vier Anlegestellen mit 103 Hektar Fläche bereit, die vor allem für Lebensmittel- und Güter-Logistik verwendet werden.
Der älteste Teil des Hafens ist der Shinko-Higashi-Kai, der bereits 1922 errichtet wurde. Eine weitere 1939 fertig gestellte Ausbaustufe machte Kobe zum größten japanischen Hafen. An Pier 4 legen heute große Passagierschiffe an, daneben werden hier Lebensmittel umgeschlagen, Lagermöglichkeiten vorgehalten und Automobillogistik betrieben. Vor allem auf den Umschlag von Früchten und Gemüse konzentrieren sich die Aktivitäten am Hyogo Kai auf etwa 39 Hektar. Sie sollen etwa durch eine verbesserte Anbindung an den Großmarkt, aber auch durch eine konsequente Weiterentwicklung des Geländes zukünftig noch weiter wachsen.
Daneben bemüht sich der Hafen ständig, weitere Flächen zu erschließen. So wird in der Bucht von Osaka ein Areal mit Müll aufgefüllt, um zusätzliche Fläche zu gewinnen.

*mehr Infos unter: www.city.kobe.jp/cityoffice/39/port/index_e.htm*

## Leicht gestiegen

**2007 liefen** insgesamt 43.767 Schiffe den Hafen Kobe an. Insgesamt wurden an den Kaianlagen 96,1 Millionen Tonnen umgeschlagen, davon 49,5 Millionen Tonnen im internationalen Verkehr. Beide Zahlen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr leicht. Ein wichtiges Standbein stellen auch in der japanischen Hafenstadt Container dar: 2007 wurden 34.200 Kisten bewegt, die mit 4383 Containerschiffen in der Stadt ankamen.
Kobe ist längst auch eine Touristenstadt. Unter anderem werden in diesem Jahr 23 ausländische Kreuzfahrtsschiffe im Hafen einlaufen. Dies stellt die größte Zahl nach dem Erdbeben 1995 dar.

*Der Hafen Kobe hat sich gut von den Folgen des Erdbebens erholt*

## Akashi Kaiko Brücke

**Wörtlich übersetzt** bedeutet ihr Name „große Brücke der Akashi-Meerenge". Und groß ist die sechsspurige, 1998 eröffnete Autobahnbrücke tatsächlich: Mit einer Mittelspannweite von 1990,80 Metern verfügt sie über die größte Spannweite weltweit. Ursprünglich sollte der Abstand zwischen den beiden 298 Meter hohen Pfeilern genau 1990 Meter betragen. Doch schob das Erdbeben vom 17. Januar 1995, dessen Epizentrum nur rund zwei Kilometer östlich lag, die beiden Brückentürme fast einen Meter auseinander. Die Bauzeit betrug zwölf Jahre und verschlang 7,5 Milliarden US-Dollar. Insgesamt wiegt die Brücke 148.000 Tonnen bei einer Länge von 3911 Metern.

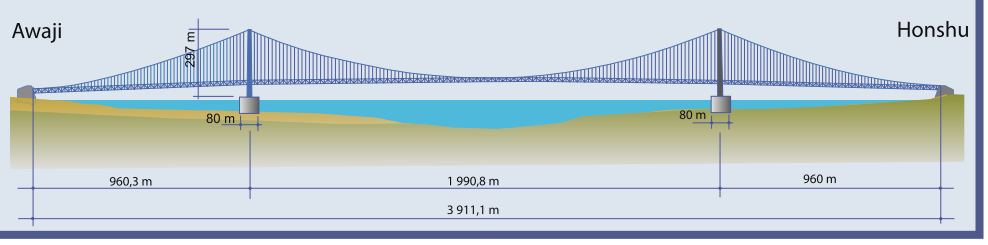
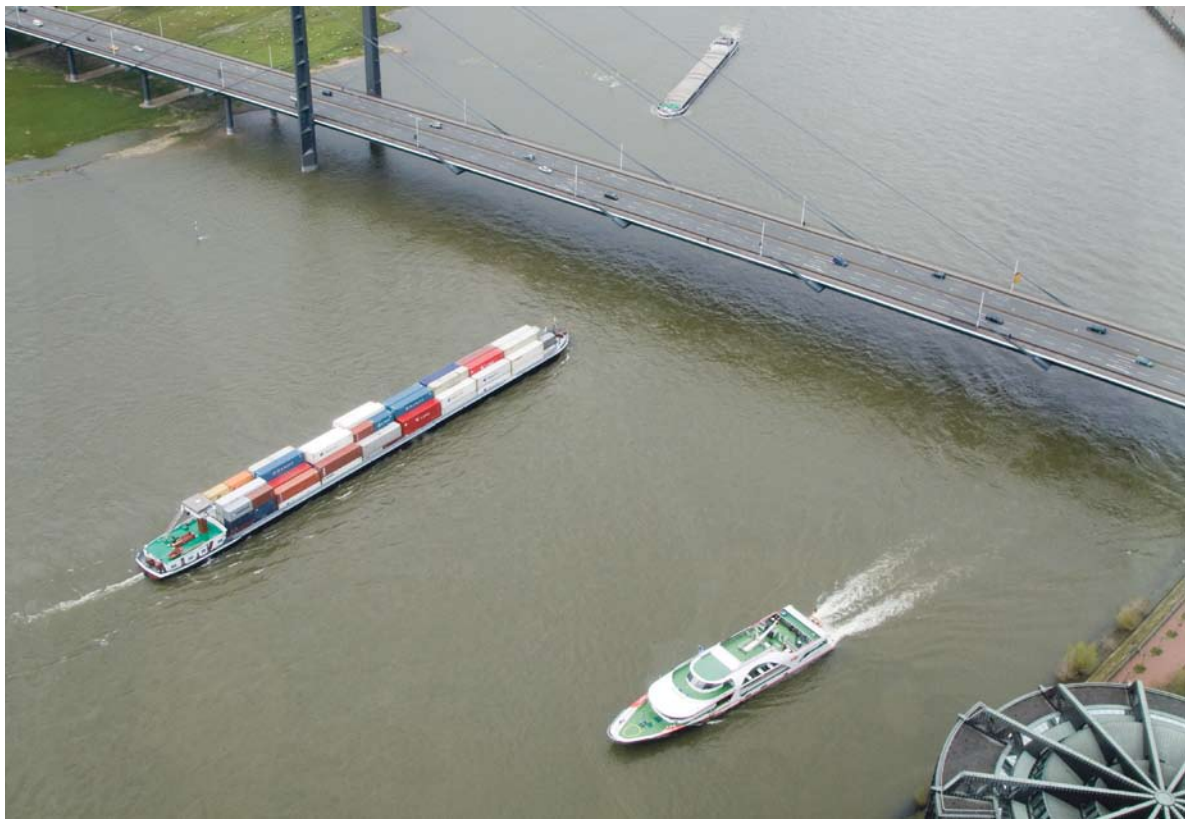



Foto: en.wikipedia.org

# Initiative startet zu Viert durch

## Wegweisend: BDB, BöB, DSLV und VBW einigen sich auf künftige Zusammenarbeit.



alle Fotos dieser Seite: Schrift-Steller

*Gemeinsam wollen vier Verbände das System Wasserstraße nach vorne bringen.*

Am 26. Juni tagten die Vertreter der Verbände BDB, BöB, DSLV und VBW im Rahmen des Lenkungsgremiums der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik (InBiLo), um die Details einer künftigen Zusammenarbeit im Vierer-Verbund zu besprechen.

Bereits am 18. April hatten die Trägerverbände der Initiative bekannt gegeben, die Arbeit der InBiLo fortzuführen und sie durch die Erweiterung um den Verein für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen (VBW) auf eine breitere Basis zu stellen.

Nach der Sitzung des Lenkungsgremiums, die in betont positiver und konstruktiver Gesprächsatmosphäre stattfand, war nun klar, dass der VBW zum 1. Juli die Koordination der Initiative übernahm. „Der VBW ist eine branchenneutrale Förderorganisation ohne kommerzielle Interessen und daher bestens geeignet, in dieser Sonderrolle die laufenden Geschäfte der Initiative zu führen", erklärt Robert Baack von der Deutschen Binnenreederei und Vizepräsent des BDB.

Baack übernimmt die Vertretung des BDB im Lenkungsgremium von Herrn Dr. Gunther Jaegers von der gleichnamigen Reederei, der ebenso wie Heinz Schollmeier von dem Unternehmen Wincanton und Vizepräsident des DSLV an der Sitzung teilnahm.

Zudem erhält die InBiLo fortan einen Sprecher. Dieser wird in einjährigem Turnus im Rotationsverfahren aus den Verbändevertretern im Lenkungsgremium ernannt.

Diese Rolle zuerst zu übernehmen, fiel auf BöB-Präsident Dr. Rolf Bender von der Häfen und Güterverkehr Köln AG und wird nach dessen Ausscheiden als BöB-Präsident im Oktober auf seinen Nachfolger übergehen.

„Es war uns wichtig, für den Neuanfang einen Sprecher zu gewinnen, der die Initiative seit der Gründung begleitet und zusammen mit dem neuen Koordinator durch seine Erfahrung wichtige Impulse für den Beginn der inhaltlichen Arbeit geben kann", kommentierte Hans-Joachim Welsch von den Dillinger Hüttenwerke AG und VBW-Vizepräsident, die Ernennung Dr. Benders. Erste Eckpunkte für die kommende inhaltliche Arbeit wurden ebenfalls festgelegt. So will die InBiLo eine Internetplattform schaffen, auf der Verlader und andere Interessierte einfach und schnell Informationen und Kontaktdaten zu kompetenten Ansprechpartnern rund um das System Wasserstraße erhalten.

Ebenso in Planung sind weitere Marktplatzveranstaltungen für Verlader, Spediteure und Parlamentarier sowie Messeauftritte in 2009.

„Wir kommen damit dem Wunsch vieler Verlader, Spediteure und Hafen- sowie Terminalbetreiber nach einer einheitlichen Vermarktung des Gesamtsystems von Wasserstraße, Schifffahrt und Häfen einen großen Schritt näher", betont Dr. Bender. „Ich freue mich darüber, dass es nun endlich mit der inhaltlichen Arbeit losgeht."

# Aktuelle Fragestellungen

## Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen trifft sich in Mülheim

Anlässlich des 200-jährigen Stadtjubiläums laden die Betriebe der Stadt Mülheim an der Ruhr zur diesjährigen Mitgliederversammlung des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) am 25. und 26. September nach Mülheim an der Ruhr ein.

*Umwelt und Binnenhäfen – zwei Themen, die gut zusammen passen.*

### Politisches Forum

Der öffentliche Teil der Mitgliederversammlung ist für Donnerstag, 25. September, von 10 bis 13 Uhr im Siemens Tower in Mülheim geplant. Die Veranstaltung ist als politisches Forum gedacht, auf dem in diesem Jahr die Herausforderungen der aktuellen und zukünftigen Umwelt-, Lärm- und Emissionsgesetzgebung auf die Logistik im Allgemeinen, die stadtnahe Logistik im Speziellen und mit Blick auf die weiteren Aktivitäten der Binnenhäfen als geborenen Güterverkehrszentren in Städten diskutiert werden sollen.

Nach der Eröffnung durch Dr. Rolf Bender, Präsident des Verbandes, wird Andrea Kowalski von der Siemens AG, Power Generation, Fossil Power Generation, Products, Mülheim, über den Standort Ruhrgebiet und die Standortfaktoren Hafen und Wasserstraße referieren.

Die aktuelle Umweltpolitik, die Anforderungen der EU sowie die Umsetzung in NRW erläutert Eckhard Uhlenberg, Minister für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes im Anschluss. Ein Thema, auf das auch Dr. Mathias Dobner, Geschäftsführer der Gottwald Port Technology GmbH, Düsseldorf, in seinem Referat „Umweltpolitische Fragestellungen für Binnenhäfen (Lärm, Emission, Technische Lösungen)" eingehen wird.

An die Kaffeepause schließt sich die Diskussion „Binnenhäfen im Spannungsfeld zwischen Hafen, Stadt und Umwelt" mit Dr. Bender, Dr. Dobner, Gerhard Hammer (Verkehrspolitischer Sprecher der IHK Essen) und Staatssekretär Günter Kozlowski vom NRW-Ministerium für Bauen und Verkehr an.

### Häfen im Spannungsfeld

Die Mitgliederversammlung findet in enger Partnerschaft mit dem diesjährige Binnenhafenkongress im Haus der Technik in Essen, statt, der am Mittwoch, 24., und Donnerstag, 25. September, ausgerichtet wird. Anlässlich der Veranstaltung führen die Organisationen Wirtschaft und Politik zusammen.

### Masterplan im Fokus

Für den Mittwoch planen die Veranstalter entsprechende Foren zu den aktuellen verkehrs- und wirtschaftspolitischen Themen der Branche. Im Fokus stehen unter anderem der Masterplan Güterverkehr und Logistik, neue Umschlagstechniken sowie Fragen des Beihilferechtsregimes.

Unter anderem spricht Karl Michael Probst, Geschäftsführer des BÖB, über die Auswirkungen des Masterplans Güterverkehr und Logistik auf das System Wasserstraße und die Häfen. Die Leitung übernimmt Manfred Redeker von der Eisenbahn und Häfen GmbH in Duisburg.

*mehr Infos unter: www.binnenhafen-kongress.de*

# Wo die Markgräfin an Land ging

Der Himmelgeister Rheinbogen ist ein beliebtes Naherholungsgebiet für die Bürger: selten gewordene Auenlandschaft – extensive Nutzung der vorhandenen Flächen

Im Süden der Stadt, nur wenige Autominuten von der lebhaften City entfernt, erstreckt sich am Ufer des Rheines ein Ortsteil, dessen Namen schon einen Hinweis auf die Stimmung gibt: Himmelgeist, Hummelgeest, Hummelweide.

Der Besucher kann zu Recht den Eindruck gewinnen, plötzlich in eine andere Zeit zurückversetzt worden zu sein. Hier kann man im Lokal „Zur Rheinfähre" im Sommer noch unter der Linde sitzen und die Atmosphäre eines unverfälschten Rhein- und Fähr-Dörfchens auf sich wirken lassen. Ruhe rund um die kleine, alte Pfarrkiche St. Nikolaus, unterbrochen nur von den schweren Dieselmotoren der vorbei tuckernden Frachtkähne. Beliebtes Ausflugsziel ist auch das Schloss Mickeln, heute Gästehaus der Heinrich-Heine-Universität. Der schöne Park reicht in die Weite des landwirtschaftlich genutzten Rheinbogens über. Der Gesamtraum ist ein beliebtes Erholungsgebiet für Düsseldorf und Umgebung.

Himmelgeist ist dabei sehr alt, älter als Düsseldorf selbst. Im Jahr 904 wurde der Ort erstmals urkundlich erwähnt. Es war früher eine kirchliche Filiale von Kaiserswerth: Cellula in Humilgiese. Hier ging 1585 die Markgräfin Jakobe von Baden an Land, um den Düsseldorfer Erbprinzen zu heiraten.

Foto: Schrift-Steller

*Wiesen, Ackerflächen und kleine Wäldchen verleihen dem Rheinbogen seinen ganz besonderen Charakter*

## Klimatischer Ausgleichsraum

Den besonderen Charakter des Areals würdigt auch der städtebauliche Rahmenplan: „Der Himmelgeister Rheinbogen mit den angrenzenden dörflichen Strukturen bildet den klimatischen Ausgleichsraum für die umliegenden dichter besiedelten Stadtteile bis in die Innenstadt hinein. Insbesondere zwei von Süd nach Nord verlaufende Belüftungsbahnen sind besonders wichtig. Sie sollten von einer Bebauung freigehalten und planungsrechtlich gesichert werden. Auch innerhalb der Neubaugebiete ist die Umsetzung der klimatischen Rahmenbedingungen wie begrenzte Bauhöhe und -dichte wesentlich."

Teile im Norden von Himmelgeist liegen im Wasserschutzgebiet des Wasserwerkes Flehe. Hier wird ein großer Teil des Düsseldorfer Trinkwassers gewonnen. Deshalb gilt es, die Regelungen zum Grundwasserschutz zu beachten.

## Naturnaher Ausgleich

Das Nutzungskonzept schreibt deshalb fest, dass die naturnahe Auenlandschaft des Himmelgeister Rheinbogens mit ihrer vielfältigen Tier- und Pflanzenwelt und ihrer besonderen Schönheit auch in ihrer Funktion für den Klima- und Wasserschutz sowie die Erholung gesichert und entwickelt werden soll. Bebauung wird daher ausgeschlossen, vielmehr spielt die Landwirtschaft als den Charakter des Raumes bestimmendes Moment auch in Zukunft eine zentrale Rolle. Die zur Zeit bewirtschafteten Acker- und Grünlandflächen bleiben in ihrem derzeitigen Ausmaß erhalten.

Die bestehenden Natur- und Landschaftsschutzgrenzen wurden in den Rahmenplan nachrichtlich übernommen. Zur Optimierung der Arten- und Biotopschutzfunktion sowie zum Schutz der Aueböden vor Abschwemmung ist innerhalb des Naturschutzgebietes die Extensivierung der Flächen erforderlich. Die Nutzbarkeit des Himmelgeister Rheinbogens für die stille Erholung soll gesichert und gefördert werden. Im Wiedfeld konzentrieren sich die Freizeitnutzungen.

Die vorhandenen Freizeiteinrichtungen sind an das Straßennetz angeschlossen. Neue Straßen sind nicht geplant. Das Gebiet ist über mehrere Geh-, Rad- und Feldwege erschlossen, die durch Ergänzung einer Ost-West-Verbindung über die Kleingartenanlage mit Anschluss an den Geh- und Radweg entlang des Himmelgeister Rheinbogens noch ausgebaut werden sollen.

# Grundlage für Medizin

Nur noch wenige Exemplare der Schwarzpappel haben überlebt

Die vom Aussterben bedrohte Schwarzpappel erfuhr eine traurige Ehre: 2006 wurde sie zum Baum des Jahres gewählt – eine Auszeichnung, die nur akut bedrohten Arten zukommt.

Die ehemalige Charakterart der Flussauen ist heute so selten geworden, dass sie auf der Roten Liste bedrohter Pflanzenarten steht. Vor allem die Rodung von Flussauen und die Absenkung des Grundwassers zerstören den Lebensraum des imposanten Baumes, der bis zu 200 Jahre alt werden kann. Die Schwarzpappel – botanisch Populus nigra – gehört zur Familie der Weidengewächse und verdankt ihren Namen der dunklen Baumrinde. Sie wächst bis zu 35 Meter hoch, der Stamm kann zwei Meter dick werden. Die Schwarzpappel kommt fast in ganz Europa vor, mit Ausnahme von Skandinavien, Schottland, Irland und Nordrussland.

Foto: de.wikipedia.org/ Georg Slickers

*Viele Teile der Schwarzpappel können genutzt werden.*

In Deutschland sind laut Kuratorium nicht mehr als 3.000 Altbäume sicher identifiziert. Der Baum soll nur noch in geringer Zahl an Rhein, Elbe und Oder vorkommen. Weil er viel Licht, Wasser und Nährstoffe benötigt, gedeiht der am schnellsten wachsende Baum der gemäßigten Breiten fast nur in Auenwäldern direkt an Flussufern.

Zu schaffen machen dem Baum neben Pilzen, für die er anfällig ist, nicht-heimische Pappeln, die verstärkt gepflanzt werden, und die Kreuzung mit solchen Sorten. Denn seit dem 17. Jahrhundert werden in Europa auch amerikanische Schwarzpappeln beziehungsweise Schwarzpappel-Hybriden angepflanzt.

Teile der Schwarzpappel kommen in vielen Bereichen zur Verwendung. Der Pappelflaum, das sind die watteähnlichen Samen, kann zum Beispiel als Füllung für Kissen sowie als Isoliermaterial eingesetzt werden. In den Niederlanden gilt die Schwarzpappel als „Klompen-Boom", weil daraus Holzschuhe gefertigt werden.

Neuester Schrei sind Heavy-Metal-Gitarren und Snowboards aus Pappelholz. Keine andere Baumart kann laut Kuratorium mehr Kohlendioxid aus der Luft binden und damit den Treibhauseffekt bremsen. Aus Pappelknospen werden auch Tee, Salben und medizinischer Spiritus hergestellt.

# Feldversuch am Deich

## Stadtwerke testen Umweltverträglichkeit der LED-Leuchten

Foto: Schrift-Steller

*Unterhalb der modernen LED-Leuchten am Fleher Deich hängen die weißen Insekten-Sammelbehälter*

Gemeinsam mit Partnern starteten die Stadtwerke Düsseldorf am Fleher Deich einen Feldversuch zum Insektenschutz: „Das Phänomen ist jedem Camper oder Freund lauer Sommernächte bestens bekannt – Insekten zieht es nachts zu hellem Licht hin. Oft ist zu beobachten, dass die Tiere an heißen Lichtquellen verenden. In Düsseldorf untersuchen wir nun , ob Leuchten mit energiesparenden Leuchtmitteln weniger Insekten anziehen und damit das Leben der Tiere erhalten. Wir haben Insektenflugfallen installiert, die bis Ende August täglich entleert werden. Die wissenschaftliche Auswertung erfolgt über einen unserer Partner, die Universität Mainz", erklärt Josef Finger, Leiter der Abteilung Netz-Dienstleistungsvertrieb der Stadtwerke Düsseldorf, das Konzept der Insektenflugfallen. Das gemeinsame Projekt des Amtes für Verkehrsmanagement und des Umweltamtes der Stadt Düsseldorf, der lokalen AGENDA 21-Gruppe Fachforum II, der Fachhochschule Südwestfalen, des Instituts für Zoologie der Universität Mainz, des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und der Stadtwerke Düsseldorf hat den Schutz einer vielfältigen Insektenfauna in der Landeshauptstadt zum Ziel.

### Lichtfallen installiert

Hierzu werden Insektenfallen an herkömmlichen Leuchten wie Natriumhochdruckleuchten oder Leuchtstofflampen, aber auch an energiesparenden LED-Leuchten installiert. Die Auswertung der Proben soll Erkenntnisse darüber vermitteln, welche Lampen welche Wirkung auf Insekten ausüben. Über die tatsächliche Wirkung von energiesparenden Leuchten – wie sie am Fleher Deich zum Einsatz kommen – auf Insekten liegen zurzeit noch keine wissenschaftlich verwertbaren Daten vor.

Ehrenamtliche Helfer bereiten die Fanggefäße täglich vor Einbruch der Dämmerung vor und befördern sie mit einem Seil in den Lichtkegel der Leuchten. Täglich um sieben Uhr morgens werden die Fallen geleert.

In regelmäßigen Abständen werden die Nachtinsekten zwecks Auswertung zum Institut für Zoologie an der Universität Mainz transportiert. Die Anwohner und Spaziergänger am Fleher Deich können sich anhand von Infoblättern, die an den Leuchten angebracht sind, über das Ziel der wissenschaftlichen Untersuchung informieren. Die abschließende Auswertung des Projektes erfolgt im Herbst diesen Jahres.

Insekten schwirren wahrscheinlich – der Grund ist noch nicht genau geklärt – um helle Lichter, weil sie sie mit dem Mond verwechseln. In der freien Natur gibt es kein künstliches Licht. Da ist es in der Nacht stockdunkel und nur der Mond ist hell. Indem sie immer den gleichen Winkel zum Mond halten, fliegen sie geradeaus.

Das funktioniert aber nur deshalb, weil der Mond weit weg ist. Für das Insekt sieht es so aus, als stünde der Mond immer an der gleichen Stelle. Daher ist er eine gute Orientierung.

# „Wir werden alle Konzepte genau überdenken müssen"

## Prof. Aberle: Hoher Ölpreis wird die Transportwirtschaft belasten

Vor einer „deutlich dramatischeren Situation als viele sich das in der Wirtschaft derzeit vorstellen", warnte Prof. Gerd Aberle von der Universität Gießen beim ersten Karlsruher Hafenkongess vor den zunehmenden Kapazitätsengpässen.

### Veränderte Anforderungen

Den Marktanteil der Binnenschifffahrt am Modal Mix nannte er in seinem Vortrag „keine Erfolgsgeschichte. Das liegt an der veränderten Güterpalette und den Anforderungen." Zudem lasse die Akzeptanz der Binnenschifffahrt wegen des eng begrenzten Wasserstraßennetzes, das zudem unter den Wasserständen zu leiden habe, noch zu wünschen übrig.

Die Binnenschifffahrt werde und müsse aber eine stärkere Rolle übernehmen, weil die Mengenzuwächse von der Schiene nicht aufgenommen werden könnten. „Die Mengen stoßen auf ein Infrastruktursystem, dass außer der Binnenschifffahrt keine Reserven mehr hat." Wegen dem geltenden Baurecht und der fehlenden finanziellen Möglichkeiten sei bis 2015 bei allen Verkehrsträgern keinerlei Kapazitätserweiterung zu erwarten.

Zudem warnte der Verkehrswissenschaftler, dass die Gesellschaft mit den hohen Ölpreisen leben müsse. „Und das wird ganz erhebliche Auswirkungen haben." Die Logistikketten seien mit einem Benzinpreis von 100 bis 110 Dollar je Barrel konzipiert worden. „Das werden wir nie wieder haben." Stattdessen seien Preise von mindestens 160 bis 170 Dollar realistisch. „Darauf kann kein Wirtschaftssystem und kein Unternehmen reagieren. Wir werden alle Konzepte – auch just in time und just in sequence – überdenken müssen." Die Wirtschaft stehe deshalb vor enormen Problemen und Umwälzungen, die Binnenschifffahrt vor einer riesigen Chance.

### Flächen erforderlich

Diese Entwicklung bedeute auch, dass eine regionale Entzerrung von Verkehr und Terminals erfolgen müsse: „Wenn es die Alternative eines ungebrochenen Verkehrs nicht mehr gibt, müssen wir lieber Umwege fahren als gar nicht mehr." Unter

*Die Bedeutung der Binnenschifffahrt wird weiter zunehmen.*

diesem Gesichtspunkt hätten dann nicht nur trimodale, sondern auch bimodale Standorte eine große Chance.

Für die Binnenschifffahrt ergäben sich erhebliche wirtschaftliche Entwicklungspotenziale, Voraussetzung seien jedoch Flächenverfügbarkeit sowie die Anbindung an die Infrastruktur. Wenn eine wünschenswerte allerdings nicht notwendig erforderliche trimodale Anbindung bestehe, benötige der Hafen auch eine Hafenbahn.

Dem Masterplan der Bundesregierung bescheinigte er, nicht einen einzigen neuen Vorschlag enthalten zu haben.

Trotzdem zieht er für das System Wasserstraße ein positives Fazit: „Der Zwang der Verhältnisse und die Rahmendaten werden dazu führen, dass die Binnenschifffahrt zukünftig anders gesehen werden wird."

# Binnenhäfen helfen Arbeitsplätze sichern

Verkehrswissenschaftler appelliert für rationale Entscheidungen. Vorteile werden teilweise nicht gesehen.

Ein Gutachten über die volkswirtschaftliche Bedeutung von Binnenhäfen stellte Prof. Paul Engelkamp vom Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme in Duisburg beim ersten Hafenkongress in Karlsruhe vor.

Dem Vortrag liegt eine Studie im Auftrag des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BöB) zugrunde, die der Verband vor einigen Jahren erstellen ließ. Auch wenn inzwischen einige Jahre vergangen seien, so Prof. Engelkamp, „hat die Thematik an Aktualität nicht verloren, ganz im Gegenteil". Zum einen galt es damals im Auftrag des BöB, die Bedeutung der Häfen für die Wirtschaft abzuschätzen – „und die geht weit über die transportwirtschaftliche Dimension mit dem Indikator Umschlagszahlen hinaus", erklärt der Wissenschaftler. Zwar gäben die Zahlen einen ersten Eindruck, aber es greife seiner Meinung nach deutlich zu kurz, bewerte man einen Standort allein nach den bewegten Tonnen oder Kubikmetern.

Foto: Schrift-Steller

*Den Binnenhäfen kommt eine weit über die Umschlagszahlen hinaus reichende Bedeutung zu.*

Vielmehr hätten Häfen Schnittstellenfunktion für die politisch wie gesellschaftlich gewollte Entlastung der Straße. Zudem sicherten sie den regionalen Wohlstand, indem sie Standortvorteile für die Industrie schaffen und Neuansiedlungen erleichtern sowie die Grundlage bestehender Unternehmen absichern. Denn, so die Erfahrung: Unternehmen siedelten sich eher in der Nähe von Standorten an, an denen sie flexibel auf eine große Auswahl an Transportmöglichkeiten zurückgreifen können.

Aber auch bestehende Firmen nützten die Häfen, um möglichst viele Möglichkeiten zum Abtransport der Waren oder zur Anlieferung von Rohstoffen zu haben. „Damit sichern Häfen Einkommen und Beschäftigung."

Die Standorte, so Engelkamp, seien gut beraten, die Kommunen von den relativen Vorteilen gegenüber anderen Nutzungen zu überzeugen. „Aber das geht weit über eine Wirtschaftsrechnung hinaus." Deshalb sei es erforderlich, kommunale Entscheidungen auf eine rationale Basis zu stellen. Gute Argumente seien das hafenabhängige Steueraufkommen sowie die Beschäftigung. Die habe in Karlsruhe, eine der sechs untersuchten Städte, 7000 Arbeitsplätze ergeben, die direkt oder indirekt vom Hafen abhängen.

Aber auch bei allen guten Argumenten, warnte der Wissenschaftler, sei es möglich, dass Teile der Bevölkerung zwar die Vorteile des Hafens sehen, aber trotzdem gegen Projekte Front machen, weil sie nicht bereit sind, die Nachteile zu akzeptieren.

Dabei könnte aber schon das Herauslösen eines einzelnen Knotens aus dem Verkehrssystem gesamtwirtschaftliche Folgen haben, die über die entsprechende Kommune hinaus weiterreichende Auswirkungen hätten, sprich eine gesamtwirtschaftlich suboptimale Versorgung nach sich ziehen könnten. „Ein Ausfall eines großen Knotenpunktes wäre nur schwer auszugleichen."

# Schranken beseitigen

Land fördert die Bahnübergänge entlang der Betuwe-Linie

Die kommunalen Bahnübergänge auf dem deutschen Teil der Betuwe-Linie zwischen Oberhausen und Emmerich sollen mit rund 60 Millionen Euro gefördert werden. Das gab Verkehrsminister Oliver Wittke auf einer Pressekonferenz in Rees bekannt. Den Betrag hat das Verkehrsministerium bis 2013 eingeplant, um den kommunalen Kosten-Anteil der Bahnübergänge mit einem erhöhten Satz von 75 Prozent zu fördern.

*Der Ausbau der Betuwe-Linie soll bald erfolgen – das Land hilft.*

## Schnelle Konzepte

„Voraussetzung für die Förderung ist, dass sich die betroffenen Kommunen und die Deutsche Bahn AG so schnell wie möglich auf Lösungskonzepte einigen, die verkehrlich und wirtschaftlich vertretbar sind", sagte Wittke. Ziel müsse es nun sein, im Rahmen der Planfeststellung für das dritte Gleis der Betuwe-Lijn auch das Baurecht für möglichst viele Bahnübergänge zu erzielen. „Nicht jeder Bahnübergang wird Bestand haben können und Bürger werden sich an neue Wege gewöhnen müssen, dafür wird dann aber das Warten an Bahnschranken entfallen", so der Minister. Besonders wichtig seien Lösungen für Hamminkeln, Rees und Emmerich.

„Das Eisenbahnkreuzungsgesetz zwingt alle Beteiligten, Kompromisse und gemeinsame Lösungen zu finden. Wo verkehrlich und städtebaulich begründete Sonderlösungen herbeigeführt werden müssen, werden wir im Einzelfall Lösungsgespräche führen", signalisierte Wittke Gesprächsbereitschaft.

Der Ausbau der nach der niederländischen Grenzregion Betuwe benannten Güterzugstrecke zwischen dem niederländischen Seehafen Rotterdam und dem Ruhrgebiet soll 2010 auf nordrhein-westfälischer Seite beginnen.

Seit dem Jahre 2006 steht Güterzügen eine eigene, zweigleisige Bahnlinie zur Verfügung. Mit einer Länge von 160 Kilometern verbindet sie ohne Zwischenhalt den Rotterdamer Hafen mit der deutschen Grenze. Damit sich die Betuwe-Route möglichst harmonisch in die Umgebung einfügt, verläuft die neue Bahnlinie zu über 75 Prozent parallel zur Autobahn A 15. Außerdem werden Wohngebiete möglichst gemieden, und an fünf Standorten der Strecke Tunnel mit einer Gesamtlänge von 20 Kilometer gebaut.

Bei Barendrecht ist außerdem eine Überbauung von 1,5 Kilometer geplant. Und es soll 190 Wildtierpassagen geben, wie die Planer ankündigen.

Auftraggeber für den Bau der Betuwe-Route. ist die Rijkswaterstaat [Landeswasserwirtschaftsdirektion] über das niederländische Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und Öffentliche Arbeiten. Die Projektorganisation Betuwe-Route gehört zu Prorail. Sie ist Auftragnehmer und für den Bau der neuen Bahnlinie zuständig.

Die verantwortlichen Planer sind sich sicher: „Auch international steht der Schienengüterverkehr wieder auf der Tagesordnung. Die Betuwe-Route wird auf die zu erwartende Menge an Güterzügen zugeschnitten sein, die über diese neue Eisenbahnverbindung nach Deutschland gelangen", versprechen sie.

# Dienstleister für die Kollegen

Teamgedanke steht in der Abteilung Technik im Vordergrund - vielfältige Ausbildung

Wenn es irgendwo im Hafen klemmt oder hakt, dann sind die Mitarbeiter der Werkstätten, Abteilung Technik, gefragt. Sie helfen schnell und unkompliziert. „An den Anlagen der Hafenabteilung ebenso wie in den Gebäuden der Immobilienabteilung mit ihrer Haustechnik, an der Hubbrücke in Düsseldorf sowie natürlich bei jedem Problem mit den Kran- und Verladeanlagen", zählt Werkstattleiter Tobias Pannhorst auf. Und fügt mit einem Lächeln an: „Das ist auf jeden Fall ein sehr vielfältiges Spektrum."

Auf das die 17 Mitarbeiter aber hervorragend vorbereitet sind: In der Kranschlosserei sind zwölf Fachkräfte eingesetzt, in der E-Werkstatt weitere fünf. Zudem arbeiten sie oft Hand in Hand mit dem vierköpfigen Service-Team zusammen.

Der Teamgedanke steht bei der flinken Truppe in jeder Hinsicht im Vordergrund. Nicht nur, dass sie sich immer untereinander absprechen, wann welche Aufgaben wie zu erledigen sind, wie Rolf Marmann, der stellvertretende Leiter der Abteilung Technik erklärt.

*In den Werkstätten stehen den Mitarbeitern alle erforderlichen Maschinen zur Verfügung.*

## In Absprache mit den Kunden

Sie arbeiten auch bei der Erledigung der zahlreichen Aufgaben oftmals Hand in Hand – immer auch in Absprache mit den Kunden. „Unser wichtigstes Anliegen als Dienstleister ist, dass alles schnell wieder funktioniert und bei den Kunden, meist die Kollegen der anderen Abteilungen, die Arbeit weitergehen kann." Zu den Kunden gehören nicht nur die Kollegen der Immobilienabteilung oder der Abteilung Hafenbetrieb: Auch das Containerterminal Neuss Trimodal nutzt den Rundum-Service.

Schlosserei und E-Werkstatt halten über das ganze Jahr eine rund um die Uhr erreichbare Rufbereitschaft aufrecht, um auch außerhalb der regulären Werkstattzeit eintretenden Anlagenstillständen begegnen zu können.

Einen besonderen Schwerpunkt im täglichen Arbeitsplan nehmen die regel- und planmäßigen Inspektionen an den Anlagen und Maschinen im Hafen ein. „Vorbeugende Instandhaltung", so nennt es Pannhorst, „ist ganz wichtig, um die Betriebsbereitschaft zu erhöhen."

Auch diese Arbeit erfolgt natürlich in enger Absprache und Koordination mit den Abteilungen. Ansprechpartner sind zum Beispiel die Hafenmeister. „Sie geben uns die Zeitfenster für diese für den Anlagenbetrieb so wichtigen Inspektionen frei."

Bei den zahlreichen Aufgaben hilft eine fundierte Ausbildung - jeder der 17 Mitarbeiter hat ein Handwerk gelernt. „Dazu nutzen wir zusätzlich Aus- und Weiterbildungsangebote wie Seminare und Lehrveranstaltungen, um zusätzliche Kenntnisse zu erwerben", erklärt Marmann. Daneben ist die Erfahrung bei der täglichen Arbeit besonders wichtig: „Für bestimmte Aufgaben haben bestimmte Mitarbeiter auch den Hut auf, weil sie aufgrund ihrer spezifischen Erfahrungen und individuellen Kenntnisse ganz besonders geeignet sind."

# Für jeden Auftrag gerüstet

Techniker reparieren Motoren ebenso wie ganze Containerbrücken.

Wenn Dirk Goetzens, Leiter der Kranschlosserei in der NDH-Abteilung Technik, Besucher durch die Werkstätten an der Cuxhavener Straße 6 in Düsseldorf führt, dann leuchten seine Augen voller Stolz. Zu Recht: Seine Kollegen und er können auf eine hervorragende Ausrüstung zurückgreifen.

*Vor Ort sind Erfahrung, Feingefühl und Sorgfalt gefragt.*

## Vielfältiges Spezialwerkzeug

Auf einer Fläche von rund 1.800 Quadratmetern stehen diverse Metallbearbeitungsmaschinen. Mit ihnen sind die Mechaniker in der Lage, schnellstmöglich Ersatzteile herzustellen oder zu bearbeiten.

Eine Vielzahl von Spezialwerkzeugen, die zum großen Teil selbst entwickelt und hergestellt wurden, ermöglichen im Reparaturfall eine Reduzierung des Anlagenstillstandes.

Dadurch, dass sich das Einsatzgebiet des Werkstattpersonals vom Düsseldorfer Süden, der Werft Reisholz, bis zum Hafen Krefeld erstreckt, ist eine ausreichende Anzahl unterschiedlich ausgestatteter Werkstattfahrzeuge notwendig. Von Normal- und Spezialwerkzeugen über Drehmomentenschrauber bis hin zum Lkw–Ladekran wird alles mitgeführt und sichert somit den zielorientierten und vor allem auch sehr schnellen Reparatureinsatz.

Die Reparatur- und Instandhaltungsleistungen der Werkstätten umfassen den Ölwechsel am Kran genauso wie die Generalüberholung von Lastaufnahmemitteln wie Containerspreaders.

## In Absprache mit den Kunden

Auch komplexe Aufgaben realisieren die Mitarbeiter der Kranwerkstätten. So wurden kürzlich Fahrantriebe einer Containerbrücke bei Neuss Trimodal ausgetauscht: An zwei Wochenenden wechelt die Mannschaft die kompletten Antriebe, also zwölf Getriebemotoren inklusive der 24 Laufräder.

Daran schloss sich die elektrische Prüfung und Anbindung der Umrichter mit Probefahrt und Abnahme an, bevor die Männer den Kran nicht nur pünktlich, sondern sogar einen Tag früher als geplant wieder der Terminalmannschaft übergaben. Nicht nur ein Zeichen der guten Arbeit und Kooperation der Kollegen, sondern auch der sorgfältigen Absprache und Organisation aller Schritte auch mit dem Kunden.

*Passgenaue Arbeit zählt.*

Dass die Aktion auf ein Wochenende gelegt wurde, war für die Männer selbstverständlich, damit sie den laufenden Betrieb der lebhaften Umschlagsstelle möglichst wenig störten.

# Auf Messe zahlreiche Kontakte geknüpft

## „transport logistic china" etabliert sich als wichtige Geschäftsplattform der asiatischen Logistikindustrieb

Seinen Besuch bei der „transport logistic china"-Messe in Shanghai, die die Organisatoren der Münchener „transport logistic" inzwischen zum dritten Male ausgerichteten, nutzte NDH-Geschäftsführer Rainer Schäfer, um diverse neue Kontakte zu knüpfen. „Überraschend war die Präsenz vieler bekannter Hafenkollegen und -kunden. Neben den Seehäfen Hamburg und Amsterdam sowie der Bremen Logistic Group waren auch die Binnenhäfen Duisburg, Köln und Magdeburg mit Delegationen vertreten. Zudem präsentierten sich im Rahmen eines Gemeinschaftsstandes unter dem Motto „Germanys Best" die Unternehmen MOSOLF Fahrzeuglogistik und Chemeon.

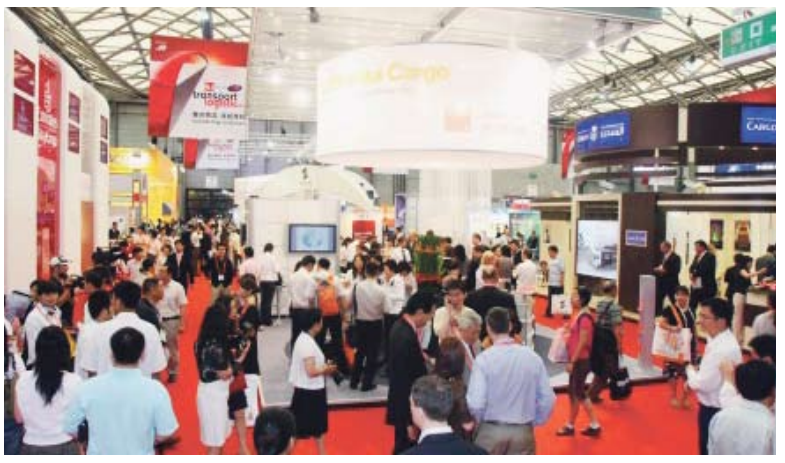
*Die asiatische Logistikindustrie boomt, wie in Shanghai zu sehen war.*

Schäfer zieht wie die Veranstalter eine sehr positive Bilanz der Messe: „Sowohl die Zahl der Ausstellerzahl als auch der Besucher wurde der weiter wachsenden Bedeutung des asiatischen Logistikmarktes gerecht." Teilnehmer hätten die Transportmesse in Shanghai mit den Anfängen der Münchener Messe verglichen, heute die größte Logistikmesse der Welt.

Im Rahmen des Shanghai-Besuches hatte Schäfer die Gelegenheit, eine Produktionsstätte der Firma SIG Combibloc zu besuchen, ein Kunde der NDH. Er zeigte sich beeindruckt von den Ausmaßen und der modernen Ausprägung des Industriegebietes in Shozun: „Vierspurige Straßen mit mordernster Verkehrsleittechnik führen in ein hochmodernes Industriegebiet, das von vielen Grünflächen gekennzeichnet ist. Die Produktionsstätte der SIG besticht durch modernste Aufbauten, durchweg neuen maschinellen Einrichtungen, einem hohen Maß an Arbeitssicherheit und hoher Produktivität." SIG Combibloc versorgt von seinem Produktionsstandort den asiatischen Markt mit Lebensmittelkartonagen und -Verpackungen.

China und der Ferne Osten sind nicht nur für Europa und die Bundesrepublik wichtige Destinationen. Auch über die Neuss Düsseldorfer Häfen werden wichtige Verkehre abgewickelt. Schäfer geht davon aus, dass diese nach der Eröffnung des neuen Containerterminals von Maersk zukünftig weiter stark zunehmen werden. Aus China kommen vor allem Konsumgüter, gen Osten gehen Maschinen und hochqualitative Waren.

Zufrieden sind auch die Messeorganisatoren: Die Veranstaltung zog 11.000 Fachbesucher aus 66 Ländern und Regionen an, obwohl ihre Laufzeit von vier auf drei Tage verkürzt worden war. Dies bedeutet ein Wachstum von 22 Prozent im Vergleich zu 2006. „Die Messe hat sich als die wichtigste Geschäftsplattform der Logistikindustrie in China und Asien etabliert", sagte Eugen Egetenmeir, Mitglied der Geschäftsführung der Messe München.



# Vehemente Entwicklung

## Hafen Lüttich beeindruckte nordrhein-westfälische Delegation

Auf Einladung des Verkehrsministers des Landes Nordrhein-Westfalen, Oliver Wittke, begleitete Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen eine Delegation nach Lüttich, wo sie den Flughafen, den Hauptbahnhof und den Binnenhafen der Stadt besichtigten.

Der Hafen Lüttich stellt mit seinem Umschlagsvolumen inzwischen den drittgrößten Binnenhafen Europas hinter Duisburg und Paris. „Die Vertreter des Hafens und der Provinz Lüttich präsentierten einen Riesen im Umbruch", zeigte sich Schäfer beeindruckt. „Die bisher vorhandene Ausrichtung auf Montanprodukte weicht zunehmend logistischen Funktionen, die auf ausreichend vorhandenen Flächen realisiert werden können."

So wurde jüngst eine Grundstücksfläche von 150 Hektar an die Deutsche Lagerhaus AG vergeben.

Unter dem Begriff „Trilogis Port" soll ein integriertes Umschlagszentrum für Container mit angeschlossenem Warehousing und Distributionsbereich unmittelbar an der Maas entstehen. Die direkte Anbindung des Hafens Antwerpen, der in 14 Stunden wasserseitig erreichbar ist, spielt entsprechend bei den Zukunfts- und Ausbauplänen eine große Rolle.

Besonders interessant findet Schäfer zudem den Flughafen. Der drittgrößte Luftfracht-Umschlagsplatz Europas verfügt noch über erhebliche Kapazitäten, zudem versteht sich Lüttich in Verbindung mit dem Hafen als Bindeglied zwischen den vier Verkehrsträgern. Der Umschlagsplatz soll zudem schon bald über einen direkten Anschluss an die Schiene verfügen wird. Das so genannte TGV-Cargo-Projekt wird es dann ermöglichen, teure Luftfrachtgüter in umgebauten TGV-Hochgeschwindigkeitszügen mit maximal 250 Stundenkilometern über die Schiene zu transportieren – beispielsweise zwischen Lüttich und Paris.

„Die Delegation zeigte sich beeindruckt von der Vehemenz der Veränderung und den Möglichkeiten des trimodalen Standortes an der Maas", berichtet Schäfer. Der Geschäftsführer nutzte die Gelegenheit, die Vertreter des belgischen Hafens zu einem Gegenbesuch nach Neuss und Düsseldorf einzuladen, um Möglichkeiten der Zusammenarbeit auszuloten und Erfahrungen auszutauschen.

**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 Verlag:** *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*

# Mit historischen Rudern über die Donau

Spannende Neuerscheinung schildert den Nachbau und die Erprobung eines römischen Kriegsschiffes.

Immer wenn Straßen nicht verfügbar waren, nutzte der Mensch die Wasserstraße, um möglichst schnell und gefahrlos ans Ziel zu kommen. Neben den Wikingern mit ihren Langschiffen und den Kaufleuten der Hanse mit der Kogge entwickelten auch die Römer Bootstypen, die über erstaunliche Fähigkeiten verfügten. Dabei haben alle drei Schiffe gemeinsam, dass sich die Geheimnisse von Konstruktion und Bauweise lange Zeit im Nebel der Geschichte verschollen und auch mit modernsten Mitteln kaum nachzuempfinden waren.

Die Erprobung eines spätantiken römischen Kriegsschiffes in Originalgröße nach Grabungsfunden schildert nun in dem Buch „Lusoria – Ein Römerschiff im Experiment. Rekonstruktion, Test, Ergebnisse".

Hier stehen nicht so sehr die Rekonstruktion, sondern vor allem die durchgeführten Tests und die daraus gewonnenen Ergebnisse im Vordergrund. Letztere liefern eine Fülle neuer Erkenntnisse im Hinblick auf logistische und technische Rahmenbedingungen der damaligen Zeit: Das spätantike Verteidigungskonzept des Römischen Reiches erscheint dadurch in neuem Licht. Für die Erfassung der wissenschaftlichen Daten kam ein für den America's Cup entwickeltes und im Frühjahr 2006 auf den Markt gekommenes mobiles elektronisches System zum Einsatz. Spezialsoftware und von Hamburger Physikern programmierte Zusatzprogramme konnten so exakte Leistungsdaten sichern und erstmals wurde ein Polardiagramm eines historischen Schiffes unter Segeln erstellt. Diese technische Revolution beim Testen historischer Schiffe dokumentieren unter anderem Grafiken und Fotos.

Der Autor Prof. Dr. Christoph Schäfer ist seit 2003 Professor für Alte Geschichte am Historischen Seminar an der Hamburger Universität.

Christoph Schäfer, „Lusoria – Ein Römerschiff im Experiment Rekonstruktion, Tests, Ergebnisse", 128 Seiten, zahlreiche Farb-Abbildungen und Grafiken, gebundene Ausgabe mit Schutzumschlag, 24,90 Euro, ISBN 978-3-7822-0976-2, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburg.

# Kurzurlaub auf dem Wasser

Zehn einfache Fragen beantworten und gewinnen!

**Frage 1:** Zu welchem Unternehmen gehört die Krefelder Container Terminal GmbH?
- R Imperial Logistics
- G Imperium Logicals
- O Immendahl Locals

**Frage 2:** Mit welcher alten Idee will ein Unternehmen in der Schifffahrt Kraftstoff sparen?
- E Sklaven
- C Ruder
- H Segel

**Frage 3:** Wann sollen im Krefelder Container-Terminal die ersten Container umgeschlagen werden?
- E Oktober 2008
- R Januar 2009
- B Juli 2010

**Frage 4:** Welcher Hafen liegt nicht in Niedersachsen?
- U Papenburg
- I Hamburg
- E Oldenburg

**Frage 5:** Wie viele Krane betreiben die NDH?
- X 38 Krane
- N 28 Krane
- C 18 Krane

**Frage 6:** Für welches Lebensmittel ist Kobe bekannt?
- D Fleisch
- T Gaspaccio
- S Risotto

**Frage 7:** Was bewegt die BLG Logistics aus Bremen?
- F Flugzeuge
- E Autos
- L Zeppeline

**Frage 8:** Wo treffen sich die öffentlichen Binnenhäfen zu ihrer Jahreshauptversammlung?
- I Mülheim an der Ruhr
- S Haren an der Ems
- O Plochingen am Neckar

**Frage 9:** Was fördert das Verkehrsministerium entlang der Betuwe-Linie?
- C Bahnübergänge
- S Raucherkabinen
- H Kuhtränken

**Frage 10:** Wie groß sind die Werkstätten der Abteilung Technik der NDH?
- G 180 Quadratmeter
- Y 800 Quadratmeter
- H 1800 Quadratmeter

## Lösungswort:

**Jetzt, wenn der Sommer seinen** Höhepunkt erreicht, ist sicherlich einer der schönsten Momente, diese wunderbare Jahreszeit aus einem ganz ungewöhnlichen Blickwinkel zu erleben: Bei einem Ausflug auf einem der Schiffe der Weißen Flotte Düsseldorf. Gemeinsam möchten wir Sie einladen, aufs Schiff zu kommen und einen sicherlich unvergesslichen Tag an Bord – und natürlich an ihrem Ziel – zu verbringen. Deshalb verlost die Hafen-Zeitung auch in dieser Ausgabe wieder drei mal zwei Gutscheine für einen wunderbaren Ausflug.

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 richtige Antwort des Junirätsels lautete „Strandkorb", die Gewinner wurden benachrichtigt.

Einfach die entsprechenden Buchstaben der richtigen Antworten nacheinander notieren und das Lösungswort bis zum 1. August (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. Der Rechtsweg ist natürlich wie immer ausgeschlossen.