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

Detailliert
Horst Tournay baut in filigraner Feinarbeit alte Schiffe nach
Seite 4

Ticker: Meisterliche Miniatur-Werft +++ Zuwächse bei den Seehäfen +++ Umfassender Logistikdienstleister +++ Westliche Stadt Russlands +++ Die Schützen ziehen durch Neuss +++ Verbindung nach Indien +++ Preisrätsel

Neusser Terminal liegt voll im Plan

Ausschreibungsverfahren ist abgeschlossen – Leerrohre für Fruchtzentrum verlegt

Gute Fortschritte machen derzeit die Arbeiten auf dem Gelände des geplanten Maersk-Terminals im Neusser Hafen: „Das Ausschreibungsverfahren ist abgeschlossen, die Nachverhandlungen und Prüfungen ebenfalls. Anfang August habe ich die Unterlagen geprüft vom zuständigen Rechnungsprüfungsamt der Stadt Neuss zurück bekommen", berichtet Karl-Heinz Cremerius von der kaufmännischen Abteilung. Ein solches Projekt – die Investitionssumme liegt bei rund 20 Millionen Euro – musste die NDH europaweit ausschreiben. Die anschließende Auswertung der umfangreichen Angebote, die bisherigen Papiere füllen drei dicke Kartons, erfolgte

durch das Ingenieurbüro KMT Ingenieurgesellschaft, Hamburg. Nach Ablauf der vorgeschriebenen zweiwöchigen Einspruchsfrist der nicht berücksichtigten Firmen, kann der Auftrag, sofern kein Einspruch erfolgt, in der 34. Kalenderwoche vergeben werden. Der ausgewählte Unternehmer kann, wenn alles wie geplant läuft, spätestens Anfang September beginnen.

Auch beim geplanten Fruchtzentrum, das in das neue Terminal integriert wird, freut sich Karsten Klocke von der Abteilung Technik der NDH über den planmäßigen Verlauf: Derzeit sind die Tiefbauarbeiten bereits fast fertig gestellt, teilweise werden noch Entwässerungsleitungen und Leerrohre für Kabel und Versorgungsleitungen verlegt und der restliche Unterbau für die Bodenplatte des höher liegenden Kühllagerbereiches eingebracht. Weiterhin sind die Rohbauarbeiten schon voll im Gange: Die Sockelelemente sind fast fertig gestellt und auch ein Teil der Bodenplatte des Büro-Areals sowie einige Fundamente sind bereits erstellt, berichtet Klocke. „Es ging alles sehr zügig, im März haben wir den Bauantrag gestellt und erhielten im Juni bereits die erste Teilbaugenehmigung."

Rückläufig

Erstmals seit sieben Jahren gingen im Juni die Transportmengen auf den Schifffahrtswegen zwischen Asien und Europa zurück. Das meldete die „Süddeutsche Zeitung" unter Berufung auf die Far Eastern Freight Conference, eine Organisation von Reedern, die 70 Prozent des Verkehrs auf der Strecke abdeckten. Im Juni wurden 542.578 Container bewegt – 2624 weniger als vor einem Jahr. Das Minus sei mit 0,48 Prozent zwar gering ausgefallen, aber der Trend alarmiere die gesamte Industrie. Ende 2007 hatte die Organisation noch ein Plus von 19 Prozent prognostiziert.

Ehrenamtliche Retter im Einsatz

Foto: DRK

Immer mehr Menschen verbringen ihre Freizeit am Rhein wie Detlev Rohr, stellvertretender Leiter der DRK-Wasserwacht Neuss erzählt. Dass ihnen nichts passiert, darüber wachen die Retter bei ihren ehrenamtlichen Einsätzen. Und die haben nur wenig mit „Baywatch" zu tun. (Seite 5)

Klimaschutz

Um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, wollen der Hafen Rotterdam und die 54 wichtigsten Seehäfen konkrete Maßnahmen für den Schutz des Weltklimas entwickeln und umsetzen. Das beschloss die International Association for Ports and Harbours (IAPH) auf der „World Ports Climate Conference" in Rotterdam.

Schlagseite

Die verrutschte Ladung eines Binnenschiffes wurde einem Schiffsführer auf dem Main zu Verhängnis: Als die Wasserschutzpolizei ihn auf die „Schlagseite" seines Schiffes ansprach, stellten sie fest, dass er auch „geladen hatte". Der Alkoholtest ergab 1,8 Promille, die Weiterfahrt wurde untersagt.

Leistungsstark

Nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes ersetzt die Binnenschifffahrt pro Tag 28.500 Lkw, die ohne die Wasserstraßen die Straßen verstopfen würden. 2007 seien rund 249 Millionen Tonnen Güter auf Binnenschiffen transportiert worden. Dafür wären zehn Millionen Lkw-Fahrten mit jeweils einer Nutzlast von 24 Tonnen erforderlich.

Erfreuliches Lob

Wenn das Projekt „Hafen Krefeld" ausgezeichnet wird, dann freut uns das natürlich. Jeder hört gerne ein Lob. Und dass die neue und sicherlich ungewöhnliche Idee eines Public Private Partnership – erstmals für einen Hafen, wie es in der Begründung heißt – Anerkennung erfährt, sind Blumen, die uns ermutigen. Und die uns nochmals darin bestätigen, dass wir dabei sind, eine sehr gute und zukunftsorientierte Planung umzusetzen.

Aber es ist ein Preis, auf dem wir uns auf keinen Fall ausruhen. Angesichts der in den ersten Monaten vorzuweisenden Erfolge – das Service Center von ThyssenKrupp Steel und die Reaktivierung des Containerterminals an der Hafenspitze gemeinsam mit Imperial Logistics – sollte ein entsprechender Verdacht auch gar nicht aufkommen.

Denn viel wichtiger als Auszeichnungen ist für uns derzeit, dass wir nun die selbst gestellten Aufgaben erledigen und die durchaus anspruchsvollen Ziele auch verwirklichen: Die beiden angesprochenen Projekte liegen derzeit gut im Zeitplan, andere sind bereits in der Vorbereitung. Wir arbeiten mit Hochdruck, aber keinesfalls überhastet.

Zudem liegt es uns bei aller Freude über die neuen Partner, die wir im Hafen begrüßen dürfen, sehr am Herzen, auch die ansässigen Hafenfirmen nicht zu vernachlässigen, sondern uns in gewohnter Qualität und Quantität um sie zu kümmern. Auch hier – und das abseits der großen Schlagzeilen – dürfen wir Erfolge verzeichnen. Die Stimmung hat sich noch weiter verbessert, es herrscht Aufbruchsstimmung. RAINER SCHÄFER

Zukunftsorientiert

Die Entwicklung der Wirtschaft gibt derzeit Anlass zu wenig Hoffnung: Die hohen Energiepreise, die Probleme der Banken sowie das Auf und Ab an den Börsen dämpfen die Prognosen der Wirtschaftsexperten spürbar. Eine Auswirkung: Erstmals seit sieben Jahren gingen die Seetransporte zwischen Asien und Europa zurück.

Doch lassen wir uns von diesen im ersten Moment beunruhigenden Zeichen nicht in die Irre leiten: Spätestens mittelfristig werden die internationalen Verkehre weiter zunehmen. Auch wenn jetzt eventuell eine kleine Delle zu erwarten ist, wird die Entwicklung mittelfristig nach oben zeigen. Die Neuss Düsseldorfer Häfen werden sich wie gewohnt darauf vorbereiten. Deshalb achten wir auch weiter darauf, dass die Häfen nicht nur die bestehende Infrastruktur optimieren und jeden Quadratmeter bestmöglich nutzen, sondern auch weiter für den Erhalt aller Flächen kämpfen. Und weiter nach Möglichkeiten suchen, das Areal noch auszubauen. Denn wir brauchen jeden Zentimeter, wenn wir den Herausforderungen der Zukunft begegnen wollen.

Das sind wir nicht nur unseren „Müttern" und damit den Bürgern der beiden Städte, sondern auch den Hafenfirmen schuldig, als deren Dienstleister wir uns verstehen. Und auch den Firmen in der Region, denen wir ein solides und innovatives Leistungsspektrum anbieten wollen und müssen. Denn ein starker Infrastrukturpartner Hafen kommt als wichtiger Standortfaktor der gesamten Region zu Gute. ULRICH GROSS

Mit EDINNA zum Erfolg

Ausbilder in der Binnenschifffahrt wollen gemeinsam ein Netzwerk aufbauen – Harmonisierung der Profile angestrebt

Foto: Schrift-Steller

Die Ausbildung in der Binnenschifffahrt soll europaweit standardisiert werden.

Auf Einladung der Maritieme Academie Harlingen/IJmuiden und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) trafen sich jetzt die Schulleiter 15 verschiedener europäischer Aus- und Weiterbildungsinstitutionen, um gemeinsam ein „Memorandum of Understanding" für eine zukünftig stärker strukturierte Zusammenarbeit in Form eines Ausbildungsnetzwerkes zu unterzeichnen.

Bereits einen Tag zuvor waren die Teilnehmer der Plattform EDINNA (Education Inland Navigation) zusammengekommen, um sich über die unterschiedlichen Lehrangebote in den acht Ländern zu informieren.

Ziel des Kongresses war, die stark divergierenden Ausbildungen zum Matrosen und Schiffsführer näher zu beleuchten. Außerdem wurden die Teilnehmer von Vertretern des niederländischen Gewerbeaufsichtsamtes über Aspekte der Sicherheit und der Kommunikation in der Binnenschifffahrt informiert.

Unterstützung für EDINNA signalisierte auch die Europa-Parlamentarierin Corien Wortmann-Kool, die in einer Stellungnahme die Vorteile einer europäischen Koordinations- und Informationsplattform als notwendig und fortschrittlich würdigte.

Auf positive Resonanz stieß der am 19. Juni 2008 von der Zentralkommission ausgerichtete Runde Tisch zum Thema „Arbeitsmarkt und Ausbildung" bei den Schulleitern aus Frankreich, Deutschland, den Niederlanden, Polen, Österreich, Serbien, Rumänien und Belgien. Sie engagierten sich in einer aktiven Diskussion mit Vertretern von Gewerbe und Behörden sowie den Sozialpartnern über eine Harmonisierung der Berufsprofile in der europäischen Binnenschifffahrt.

Büssow stoppt Planänderung

Regierungspräsident Jürgen Büssow lehnt die von der Stadt Düsseldorf auf den Weg gebrachte Änderung des Flächennutzungsplanes für den Hafen ab.

In der Begründung heißt es unter anderem, dass vor allem die nächtliche Geräuschkulisse der bestehenden Getreidemühlen, Gerüche der Ölmühlen in Neuss sowie eine generelle Staubbelastung an der Speditions- und Kesselstraße Wohnbebauung nicht zuließen. Die Stadt Düsseldorf wollte hier eigentlich durch eine Änderung des Flächennutzungsplanes den Weg frei machen für bis zu 700 Wohnungen. „Wir halten Wohnen an dieser Stelle für erledigt", wurde dagegen der Sprecher der Bezirksregierung, Jürgen Hamacher, in der Presse zitiert.

Eine Entscheidung des Regierungspräsidenten, die die Stadt Düsseldorf so zunächst nicht akzeptieren wird. Stadtdirektor Helmut Rattenhuber kündigte an, dass Düsseldorf zu der Entscheidung ein richterliches Urteil einholen werde. Zumal er ein gemeinsames Gespräch mit Planungsdezernent Gregor Bonin beim Regierungspräsidenten in dem Eindruck verlassen habe, dass die Stadt an ihren Plänen nur ein paar Kleinigkeiten nachbessern müsse. Mit Erleichterung nahmen hingegen die Hafenfirmen die Entscheidung des Regierungspräsidenten auf: „Wir sehen uns in unserer Position bestätigt", erklärte Robert Lamers, geschäftsführender Gesellschafter der Fortin Mühlenwerke in einer ersten Erklärung gegenüber der Presse.

Viele Menschen arbeiten zusammen, damit die Hafen-Zeitung in Ihrem Briefkasten landet. Die Redaktion hat den weiten Weg des Papiers nachverfolgt, in dem der Düsseldorfer Hafen eine ganz wichtige Rolle spielt.

Weg der Zeitung über die Häfen

Die Geschichte der Hafen-Zeitung beginnt im hohen Norden Europas, in Skandinavien. Hier stehen die Bäume, aus denen das Papier für die Hafen-Zeitung gewonnen wird. Allerdings nicht etwa in dunklen Urwäldern, in denen Elche und Eichhörnchen unter den ausladenden Ästen Schutz suchen, sondern in regelrechten Plantagen. Wald ist im Norden wie bei uns Getreide oder Raps ein nachwachsender Rohstoff – und für die Menschen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor.
Zudem kommen heute bei der Papierherstellung auch in einem möglichst hohen Maße Recyclingmaterialien zur Verwendung. Um die natürlichen Ressourcen zu schonen und die Kosten zu reduzieren.
In den Fabriken entsteht aus den Zutaten das hoch aufgebesserte Zeitungsdruckpapier Offset, auf dem die Hafen-Zeitung gedruckt wird. Eine Papiermarke, die erst seit zwei Jahren auf dem Markt ist und eine besondere Helligkeit aufweist, die nicht nur das Lesen erleichtert, sondern den Produkten wie der Hafen-Zeitung auch äußerlich eine besondere Qualität verleiht.

Besondere Qualität

„Dieses Papier wird nur auf Anforderung hergestellt, also nur für bestimmte Aufträge und auch nur in bestimmten Produktionsintervallen", erklärt Ullrich Ronde, Abteilungsleiter Papier- und Farbversorgung bei der Axel Springer Druckerei in Essen.
Das fertige Papier verlässt die Fabriken in großen, bis zu 1,5 Tonnen schweren Rollen per Seefrachter Richtung Nordseehäfen. Vor dort, so berichtet Ronde, geht es zum überwiegenden Teil per Binnenschiff weiter zum Düsseldorfer Hafen.

Umschlag im Hafen

In der Landeshauptstadt übernehmen die Fachleute der Neska, ein Unternehmen der Imperial Logistics International GmbH, nicht nur den Umschlag der sehr empfindlichen Fracht, sie lagern sie zunächst auch ein. Sicher und vor allem trocken, denn der kleinste Tropfen könnte die ganze Rolle verderben. „Wir rufen dann die benötigten Mengen bei Bedarf ab, just in time und sehr flexibel", bedankt sich Ronde.
In der Druckerei der Axel Springer AG befindet sich die Hafen-Zeitung in guter Gesellschaft: Jedes Jahr werden im Essener Süden rund 65.000 Tonnen Tageszeitung gedruckt, unter anderem auch Bild, Welt, Süddeutsche Zeitung, Handelsblatt, BamS, Welt am Sonntag, Welt kompakt und diverse andere.
Jede Nacht verlassen rund eine Millionen Tageszeitungen die Essener Druckstraße. Und man muss der Bescheidenheit wegen sagen, dass die Hafen-Zeitung den Druckern besonders am Herzen liegt und sie jeden Monat auf die neue Ausgabe warten, sie mit einer Auflage von rund 70.000 Exemplaren nur einen verschwindend kleinen Anteil hat. „Es gehört auch zu unserem Geschäft, dass wir solche Projekte machen, zumal die Hafen-Zeitung auf hochwertigen Hazo-Papier gedruckt wird, das macht sie neben dem Inhalt sehr interessant", erklärt Helmut Janzen, Projektleiter der Druckerei. Nur zweieinhalb Stunden dauert es, dann ist die aktuelle Ausgabe „durch" und fertig zur Verteilung.

Schnelle Zustellung

Die übernehmen zum einen die Fachleute der Pressevertrieb Neuss GmbH, damit die Ausgabe ebenso schnell wie sicher die Leser in den Häfen Düsseldorf, Neuss und Krefeld sowie in den umliegenden Stadtteilen erreichen. „Wir setzen bei der Verteilung auf vertrauenswürdige Mitarbeiter und haben eine festen und ortskundigen Zustellerstamm – das ist unser großes Plus", betont Projektleiter Stefan Menciotti. Seine Mitarbeiter tragen die Zeitungen in mehr als 67.000 Haushalte rund um die Häfen Düsseldorf, Neuss und Krefeld. „Wir haben die logistische Erfahrung von mehreren Jahrzehnten, computergesteuerte Technik und legen einen sehr großen Wert auf Qualitätsprüfung." Die Hafen-Zeitung wird jedoch auch über die Region hinaus gerne gelesen: Damit Adressaten in Politik, Verwaltung, Verbänden, natürlich den Häfen und der Wirtschaft nicht nur in Nordrhein-Westfalen, sondern im ganzen Bundesgebiet regelmäßig die neuesten Nachrichten und interessante Geschichten lesen können, dafür sorgen wieder die Mitarbeiter der Axel Springer Druckerei: Rund 1.000 ausgewählte Adressaten erhalten die neue Ausgabe direkt per Post zugestellt.

Foto: Schrift-Steller

Die Besucher des Hafenfestes waren von der Zeitung begeistert.

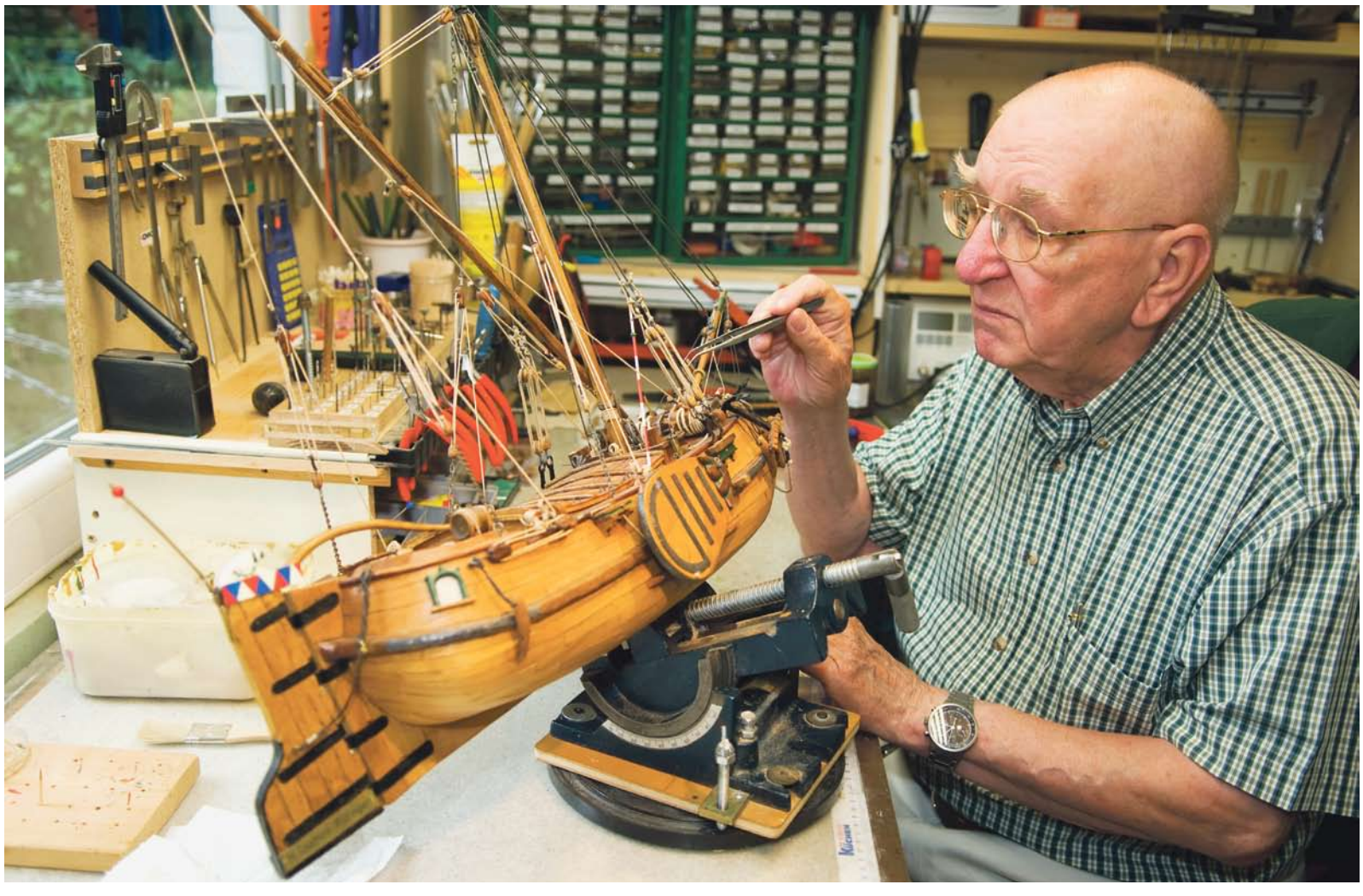
Trotz vollautomatischen Drucks wird die Qualität des Zeitungsdrucks fortwährend überprüft.

Wertvolle Bücher zu gewinnen

Mit dieser Ausgabe feiern wir ein Jubiläum: Seit einem Jahr informieren die Neuss Düsseldorfer Häfen jeden Monat mit der Hafen-Zeitung Freunde, Geschäftspartner und vor allem die Nachbarschaft über die Häfen. Interessante Nachrichten haben Sie ebenso gelesen wie spannende Reportagen.
Jetzt interessieren uns Ihre Verbesserungsvorschläge: Denn wir erstellen die Hafen-Zeitung für Sie, liebe Leser. Deshalb möchten wir es nach einem Jahr genau wissen: Was gefällt ihnen besonders, welche Geschichten fanden Sie besonders interessant (Sie können sie noch einmal auf www.schrift-steller.de nachlesen), was können wir besser machen und über welche Themen möchten Sie mehr erfahren? Schreiben Sie uns: Entweder auf einer Postkarte an Schrift-Steller, Andreas Fröning, Oststraße 194, 47057 Duisburg, oder schicken Sie uns eine Email an info@schrift-steller.de
Unter allen Einsendern verlosen wir drei hochwertige Bücher des Schifffahrtsverlages Koehler und weitere wertvolle Preise.
Einsendeschluss ist der 1. September (es gilt das Datum des Poststempels). Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen. Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldungen, auf Ihr Lob, vor allem aber auf Ihre Vorschläge, wie wir noch besser werden können.

Geschichte wird in Modellen lebendig

In filigraner Feinarbeit entstehen funktionstüchtige Nachbauten der traditionsreichen Niederrheinschiffe.



Horst Tournay benötigt für seine Arbeit eine sichere Hand, gutes Werkzeug, viel Erfahrung und vor allem Zeit – wie auf einer richtigen Werft.

Eine der produktivsten Werften Deutschlands liegt in Ratingen-Lintorf – mitten in allerbester Wohnlage. Hier werden Jahr für Jahr mehrere Schiffe auf Kiel gelegt, streng einer Jahrhunderte alten Tradition folgend. Das Geheimnis: Horst Tournay baut seit den 1990er Jahren Modelle der alten hölzernen Schiffe auf dem Niederrhein. Nicht nur ein mit Akribie gepflegtes Hobby: Die originalgetreuen Bauten entsprechen in Aussehen, Bauweise und selbst einigen Funktionen den historischen Vorbildern und entstehen exakt nach alten Plänen und Vorlagen. Die Modelle sind dabei so genau, dass sie die Ausstellungen großer Museen zieren wie in dem neuen Internationalen Maritimen Museum Hamburg des Verlegers Peter Tamm oder das SchifffahrtMuseum im Düsseldorfer Schlossturm. Dabei baut der 84-jährige nicht nur mit Leidenschaft die alten Modelle nach. Jedes Mal recherchiert er sorgfältig alle wichtigen Details zum Schiff, seinem Typ und seiner Geschichte, die er gerne erzählt.

Eine Detailversessenheit – im bestmöglichen Sinne des Wortes – und Genauigkeit, die auch bei einem Besuch in der „Werft" im Keller des Hauses sofort auffällt. Tournay führt seine Gäste zunächst in sein Arbeitszimmer. An den Wänden hängen derzeit neun Modelle, von denen drei die Entwicklung der „Oberländer" seit dem 16. Jahrhundert dokumentieren. Jedes Modell ist genauestens gearbeitet, mit beweglichen Pumpen und allem Zubehör: Anker, natürlich mit funktionierender Winde, Pegelstange und Enterhaken sowie Fender zum behutsamen An- und Ablegen. Am Schreibtisch daneben entstehen die Pläne für die Modelle, hier studiert der Werftchef Pläne, wälzt Bücher, studiert alte Drucke.

Im Zimmer nebenan liegt die Werkstatt. Hier stehen Miniatur-Bohrer aus einer alten Zahnarztpraxis neben Schnitzmesser und anderem Werkzeug, das einen Uhrmacher glücklich machen könnte. Denn jedes Teil an den Modellen – so unglaublich es klingt – ist selbst gemacht, liebevoll geschnitzt, geschliffen, gefeilt und poliert.

Originalgetreu bis zur Maserung

Und natürlich liegt überall wie auf einer richtigen Werft Holz. Nussbaum, Balsa und andere Exoten ebenso wie Linde. Denn jede Art hat ihre Besonderheiten. So ist Teak sehr schön, aber der Leim haftet nicht. Tournay schwört auf Kirsche: Die feine Maserung dieses Holzes entspricht am besten dem von ihm gewählten Maßstab. Denn selbst auf solche Details achtet der Ratinger.

So werden alle Einzelteile selbst gefertigt: Für den Rumpf werden die Planken geschnitten, bestimmte werden gebogen, dann geschliffen und abschließend fixiert. Zusammen mit der präzisen Darstellung der Gerätschaften an Bord, wobei das Wasserfass auch nicht vergessen wird, entsteht das authentische Aussehen dieser Modelle.

Natürlich gelingt nicht immer jedes einzelne Teil auf Anhieb. Und Tournay gibt zu, dass auch schon einmal ein beinahe fertiges Stück nach mühsamen Arbeitsstunden der Heizung übergeben wurde. Aber der Perfektionist fängt lieber noch einmal ganz von vorne an, als dass ein Schiff die Werft verlässt, mit dessen Zustand er nicht zu einhundert Prozent einverstanden ist. In jedes Modell investiert er zwischen 600 und 1.000 Stunden Arbeit.

Eine Mühe, die sich lohnt, wie Besucher des SchifffahrtMuseum im Schlossturm sehen und erleben können.

Die kleinen Modelle sind bis ins letzte Detail funktionstüchtig.

Schiffsmodelle und Rheinreisen

Am Sonntag, 24. August, beantwortet das SchifffahrtMuseum im Düsseldorfer Schlossturm gleich am Rheinufer die Frage „Wo kamen früher in Düsseldorf die Schiffe an?" Dazu werden gemeinsam die alten Kaianlagen gesucht und mit einem alten Stadtplan in der Altstadt verglichen.

Das im Laufe der Jahrzehnte und Jahrhunderte wechselnde Verständnis eines europäischen Stromes wird am Sonntag, 31. August, unter dem Titel, „Vater Rhein in Mythen und Bildern" beleuchtet.

An Kinder von 6 bis 10 Jahren richtet sich am Sonntag, 7. September, der Nachmittag „Schiffe aus dem Kinderzimmer – und Schiffe im Museum". Jungen und Mädchen können entweder Schiffsmodelle oder Bücher mit Bildern von Schiffen von Zuhause mitbringen. Gemeinsam machen sie sich dann im Museum auf die Suche, ob es dort ähnliche Schiffe gibt und worin die Gemeinsamkeiten bestehen.

Die Rheinreise des Earl of Arundel im Dreißigjährigen Krieg ist dann am 14. September Thema im Museum.

Beginn jeweils um 15 Uhr.

Wasserwacht sorgt für Sicherheit der Sportler

Rettungstruppe besteht seit 1966. Immer mehr Menschen baden am Rhein. Naturschutz ist heute ein immer wichtigeres Anliegen.

Foto: DRK

Die Mitglieder der Neusser Wasserwacht sind für den Einsatz über, auf und unter Wasser ausgerüstet.

Wenn andere die Freizeit am und im Wasser genießen, beginnt ihr Einsatz: Die Mitglieder der Wasserwacht des DRK-Kreisverbandes Neuss achten darauf, dass Schwimmern und Wassersportlern nichts passiert.

Rund 70 aktive Mitglieder zählt der Zusammenschluss. Plus noch einmal 100 Jugendliche, erklärt der stellvertretende Leiter Detlev Rohr. Letztere sind meist Kinder, so berichtet Rohr mit entsprechendem Stolz, die einmal einen der Kurse des Vereins belegt haben. Drei bis fünf Kurse bietet die Wasserwacht pro Woche für jeweils zehn bis zwölf Jungen und Mädchen an.

Die Breitenausbildung, wie man sich sicher im Wasser verhält und bewegt, ist eine der wichtigsten Aufgaben.

Und da geht es nicht nur darum, schwimmen zu lernen, sondern auch Spaß an der Bewegung zu vermitteln und auf mögliche Gefahren hinzuweisen.

Eine Aufgabe, die immer wichtiger wird, wie Rohr erklärt. Zum einen können immer weniger Jungen und Mädchen schwimmen. Gleichzeitig nutzen aber mehr und mehr Familien die Seen und Flüsse der Region als Naherholungsgebiete. Zum einen, weil die Wasserqualität immer besser wird, zum anderen, weil es eine kostenlose Alternative zu anderen, eintrittspflichtigen Angeboten bietet. „Und natürlich kann man auch im Rhein schwimmen. Man muss aber ein paar ganz wichtige Spielregeln beachten", betont Rohr.

Daneben betreut die Wasserwacht des Deutschen Roten Kreuzes Veranstaltungen aller Art auf dem Wasser: Seien es das große Fest der NDH am Neusser Hafenbecken 1, die Segelregatten auf dem Rhein oder Kanurennen auf der Erft.

Ein hoher Freizeitwert

„Und dann sind wir einfach auch ein netter Verein", nennt Rohr den dritten Schwerpunkt, die Geselligkeit. „Die Wasserwacht ist der Bereich des DRK mit dem sicherlich höchsten Freizeitwert. Auf dem Wasser ist immer Action, denn wir bieten das ganze Spektrum: Tauchen, Schwimmen, Boot fahren."

Und er berichtet, dass einige Wasserwachten in Süddeutschland sogar einen Naturschutzdienst eingerichtet haben. So wie auch das Augenmerk der Neusser Retter nicht nur auf Schwimmern und Wassersportlern liegt. „Natürlich geht es in erster Linie um den Menschen, aber auch die Umwelt spielt eine Rolle", erklärt er.

Dazu gehört nicht nur, dass die Wasserwacht zu Saisonbeginn mit anderen Vereinen den Sporthafen säubert und an den Rettungsbooten „Biomotoren" hängen. Die Mitglieder machen an den Wochenenden in den Naherholungsgebieten und bei Sportveranstaltungen die Besucher auch auf eventuelles Fehlverhalten aufmerksam oder unterbinden etwa wilde Feuerstellen. „Auf der Ölgangsinsel lassen wir uns auch regelmäßig blicken. Und wenn einer meint, er müsse dort grillen, erklären wir, warum das nicht geht."

Ob denn in den Sommerferien der Dienst wenigstens ein bisschen den Flair von „Baywatch" habe, kommt die obligatorische Frage. Rohr hat damit gerechnet, muss aber trotzdem lachen. Und scherzt als Antwort: „Vielleicht an der Nord- oder Ostsee."

Er berichtet dann, dass die Wasserwacht (die übrigens in diesem Jahr ihren 125. Geburtstag feierte) seit Anfang der 1970er Jahre bei schönem Wetter am Neusser Sporthafen den Wachdienst übernimmt. Früher waren es oft Wassersportler, denen die Mitglieder dann halfen. Nicht nur bei Unfällen, sondern viel häufiger, wenn an Schiffen der Motor streikte oder der Wind die Segler im Stich ließ. „Heute ist es mehr der Schwimmer, dem man helfen muss oder auf den man ein waches Auge hat." Auf den Rheinwiesen sind es wiederum mehr Sanitätsdienste etwa bei Sportverletzungen oder dem unachtsamen Umgang mit dem Grill oder die Suche nach vermissten Kindern, die die Mitglieder beschäftigt.

Interessenten erhalten weitere Informationen im Internet unter www.wasserwacht-neuss.de oder unter der Telefonnummer (0 21 31) 7 45 95 53.

Foto: Stadt Düsseldorf

Düsseldorf feiert den Kurfürsten

Den 350. Geburtstag Jan Wellems feiert die Stadt Düsseldorf am Wochenende des 30. und 31. August ganz groß. Und da der alte Kurfürst auch ein ganz besonders Verhältnis zu dem wichtigen Verkehrsweg Rhein hatte, passt es gar auf das Vortrefflichste, dass sich die Düsseldorfer Kulturinstitute auf der Rheinuferpromenade vorstellen. Daran anschließend bauen Landsknechte ihr Lager auf. Sie zeigen kleine Kampfszenen und stopfen regelmäßig ihre Kanonen und Musketen, um Salven zu Ehren des Kurfürsten abzufeuern.

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.

29. August 2008

Vom Neuen Stadttor über die Gehry-Bauten bis zur Living Bridge, Rundgang, 16 Uhr, Anmeldung erforderlich unter (02 11) 8 99 41 50.

30. August 2008

Wir suchen den Itterbach
Radtour mit Dieter Jaeger, 14.30 Uhr, Treffpunkt: Orangerie, Schloss Benrath.

Der Medienhafen
– ein Event, 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.

Geld für Grün
24.000 Euro stehen 2008 für die Förderung von Umweltprojekten und den Umweltpreis zur Verfügung. Im Umweltinformationszentrum am Rhein an der Alten Bastion informieren Experten von 14 bis 15 Uhr.

31. August 2008

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

Kirmesplatz

Das Neusser Bürger-Schützenfest begleitet einer der attraktivsten Fünf-Tages-Kirmesplätze. Mehr als 270 Geschäfte bewerben sich um die Gunst der erwarteten rund eine Million Besucher. Etwa 16 Fahr- und Großgeschäfte, 20 weitere Karussells für die jüngeren Gäste, zahlreiche Los-, Schieß- und Spielbuden sorgen dafür, dass kein Platz für Langeweile bleibt. Natürlich steht mit den vielen Getränke- und Imbissständen auch dem leiblichen Wohl nichts entgegen. Ein ganz besonderes Erlebnis verspricht die „Kirmes bei Nacht".

Eintrittskarten

Dauerkarten für die Große Königsparade, Rahmenprogramm und Festumzüge an allen vier Schützenfesttagen sowie Einzelkarten sind in verschiedenen Kategorien erhältlich. Auskünfte über Preise und Verfügbarkeit erteilen die Mitarbeiter der Geschäftsstelle des Neusser Bürger-Schützen-Vereins e.V., Haus Rottels, Oberstraße 58-60, 41460 Neuss unter der Telefonnummer (0 21 31) 27 70 70, per Telefax (0 21 31) 4 01 96 18 oder Email: schuetzenbuero@nbsv-online.de.

Superlative

Für Bürgermeister Herbert Napp ist das Bürger-Schützenfest jedes Jahr aufs Neue der Beweis, dass die Neusser zu feiern verstehen: „Wenn das Schützenfest beginnt – das größte seiner Art am gesamten Niederrhein – dann ist die ganze Stadt auf den Beinen. Als ein Fest der Superlative kann das Neusser Schützenfest sicherlich bezeichnet werden."

Die Schützen ziehen durch Neuss

6.500 Aktive bilden das Regiment, das zu Ehren des Königs durch die Straßen paradiert.

alle Fotos dieser Seite: Stadt Neuss

Der Neusser Bürger-Schützen-Verein e.V. wurde im Jahr 1823 als Dach der schon über viele Jahrhunderte wirkenden Neusser Schützen gegründet. Der Verein veranstaltet jedes Jahr Ende August das große Neusser Bürger-Schützenfest. Weit über 6.500 Schützen und Musiker bilden an diesen Tagen das Regiment, welches zu Ehren des Neusser Schützenkönigs paradiert und zur Freude der Neusser Bürgerinnen, Bürger und ihrer zahlreichen Gäste durch die prachtvoll geschmückten Straßen der Stadt zieht.

Los gehen die Feierlichkeiten am Freitag, 29. August, wenn um 17 Uhr der Kirmesplatz an der Hamer Landstraße eröffnet wird.

Das Schützenfest startet am Samstag, 30. August, um 12 Uhr am Hessentor mit dem Donner der Geschütze, Festgeläut und Hissen der Fahnen in den Straßen und auf den Türmen der Stadt. Um 17 Uhr gedenken die Schützen am Ehrenmal vor dem Zeughaus ihrer Toten, bevor sich um 17.10 Uhr ab dem Markt der Umzug der Tambourkorps in Bewegung setzt. Mit dem Fackelzug, der um 20.45 Uhr am Niedertor los zieht, endet das Programm für den Tag.

Schützenkönig Horst Dvorak, das Komitee und die Ehrengäste werden am Sonntag, 31. August, um 7.50 Uhr im Rathaus durch die Chargierten und Fahnenkompanien zum Festhochamt im Quirinus-Münster abgeholt. Das Schützenregiment tritt um 10.10 Uhr auf dem Marktplatz zur Parade an.

Um 16.15 Uhr beginnt dann der Festumzug durch die Stadt zur Schützenwiese, wo dann Stern- und Preisvogelschießen, Ringstechen der Reiter, Platzkonzert, Tanz im Festzelt und Kinderbelustigungen auf dem Programm stehen. Platzkonzert und Fahnenschwenken beginnen um 19 Uhr auf dem Festplatz, bevor um 21 Uhr im Festzelt der Grenadierball startet.

Am Montag, 1. September, können die Schützen, ihre Freunde und Gäste dann nach einen anstrengenden Wochenende von 10.30 bis 14.30 Uhr bei dem Musikalischen Frühschoppen mit Tanz bei freiem Eintritt im Festzelt wieder ein wenig Kraft schöpfen.

Eine lange Tradition

Schon zu Beginn des 13. Jahrhunderts – 1209 wurde auch der Grundstein des heutigen Quirinus-Münsters an der Stelle von Vorgängerbauten gelegt – standen nach einem Bericht der Kölnischen Kriegschronik Schützen auf den Wällen der Stadt Neuss. Es dürfte sich bei ihnen jedoch noch nicht um organisierte Schützenbruderschaften oder ähnliches gehandelt haben.

Denn die nachweisbar älteste Schützenorganisation in Neuss wurde am 1. November 1415 gegründet, eine Sebastianus-Bruderschaft der Schützen-Gesellen, wie die Gründungsurkunde im Neusser Stadtarchiv belegt.

Schützen laden zum Tanz

Preisvogelschießen, Ringstechen und Kinderprogramm warten

Ein Höhepunkt des diesjährigen Neusser Schützenfestes steht am Montag, 1. September, ab 15.15 Uhr auf dem Programm, wenn sich der Festzug ab dem Markt zur Schützenwiese in Bewegung setzt. Hier können die Gäste das Preisvogelschießen und Ringstechen verfolgen oder sich beim Tanz im Festzelt oder mit Kinderspielen die Zeit vertreiben. Ab 21 Uhr laden die Schützen dann zum Jägerball in das Festzelt ein.

Am Dienstag, 2. September, setzen sich pünktlich um 15 Uhr am Markt der Festzug durch die Stadt zur Schützenwiese in Bewegung, wo zunächst das Preisvogelschießen und Ringstechen, anstehen und wieder Tanz im Festzelt und Kinderprogramm geplant sind. Um 18.15 Uhr beginnt dann das Königsvogelschießen, an das sich um 19.45 Uhr der Große Zapfenstreich im Festzelt sowie um 20.30 Uhr der Festzug mit dem neuen Schützenkönig sowie dem Vorbeimarsch auf dem Markt anschließen. Zum Abschluss des Tages laden die Schützen dann ab 22 Uhr zu einem großen Feuerwerk auf den Kirmesplatz ein.

Das Schützenfest zieht jedes Jahr viele Besucher in die Stadt.

Am Samstag, 6. September, treten um 18.30 Uhr die Chargierten und Fahnenkompanien beim Oberst zur Abholung des Schützenkönigs und des Reitersiegers zum Zeughaus an. Dort startet um 20 Uhr der Krönungszug zu seinem Weg zur Stadthalle, wo um 20.30 Uhr der Krönungsball beginnt und das diesjährige Schützenfest in den frühen Morgenstunden des Sonntag seinen glanzvollen Abschluss finden wird.

Das bewährte Faltblatt mit dem offiziellen Festprogramm, allen Marschwegen, Sammelpunkten und Antrittszeiten als PDF-Datei gibt es auf der Internetseite des Neusser Bürger Schützenvereins unter www.nbsv-online.de.

alle Fotos dieser Seite: Imperial Logistics

Ganzheitliche Logistik

Umfassende Dienstleistung für den Kunden – maßgeschneiderte Konzepte – namhafte Kunden aus Industrie und Handel

Ganzheitliche und maßgeschneiderte Logistiklösungen in der Beschaffungs-, Produktions- und Distributionslogistik auf allen Transportwegen sind das Fachgebiet der Imperial Logistics International. Zu dem Selbstverständnis einer umfassenden Dienstleistung gehören eine umfangreiche Beratung und Planung ebenso wie der Betrieb von komplexen Systemen mit Kommissionierung, Disposition, Abfertigung, Transport, Lagerung, Umschlag – alles mit ausgezeichnetem IT-Service.

Ziel ist es dabei, dem Kunden ganzheitliche und maßgeschneiderte Logistiklösungen an die Hand zu geben, wie Gerhard Riemann, Vorsitzender der Geschäftsführung, betont.

Motivierte Mitarbeiter

Ein Konzept, das sich bewährt hat: Imperial Logistics International steuert die Logistikprozesse namhafter Industrie- und Handelsunternehmen. Gemeinsam mit den Tochterunternehmen, die führende Logistikdienstleister in ihren Märkten sind, bieten rund 3.256 qualifizierte und motivierte Mitarbeiter jeden Tag weltweit ein leistungsstarkes Netzwerk mit breit gefächerten Kompetenzen.

Imperial Logistics International findet dabei als Logistikspezialist mit modernster Dienstleistungstechnik und ausgezeichneter Dienstleistungsmentalität Anerkennung. „Mit besonderem Engagement verschaffen wir unseren Kunden in ihren Märkten einen Vorsprung und erwirtschaften dabei ein gesundes Wachstum", verpflichtet sich Riemann.

Das Unternehmen verstehe sich dabei als fairer, persönlicher und kompetenter Logistikpartner mit innovativen und individuellen Konzepten, die auf die Anforderungen der Kunden maßgeschneidert sind. „Wir entwickeln markt- und zukunftsorientierte Lösungen für nationale und internationale Logistik mit höchstem Anspruch an Qualität, Zuverlässigkeit und Transparenz. Dabei handeln wir stets kundenorientiert und erfolgsverantwortlich."

Nachhaltig

Bei der Planung von Logistikketten setzen die Experten der Imperial Logistics International bei langen Strecken vor allem auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiff und Schiene. Nicht nur aus Umweltschutzgründen, sondern auch weil sie einen deutlichen Kostenvorteil bieten. Die Wasserstraße verfüge zudem über vergleichsweise große Kapazitätsreserven. Wichtig sei es, die unterschiedlichen Verkehrsträger genau so einzusetzen, dass sie ihre besonderen Vorteile im Zusammenspiel entlang der komplexen Logistikkette optimal ausspielen können.

Ausbildung

Um auch in Zukunft alle Wünsche der Kunden erfüllen zu können, bildet die Imperial Logistics International aus. Derzeit erlernen mehr als 320 Jugendliche hier einen Beruf. Die Ausbildungsquote bei Imperial beträgt überdurchschnittliche zehn Prozent. Für das Unternehmen ist dies mehr als nur die Sicherung der Unternehmenszukunft, sondern vielmehr eine soziale Verpflichtung, so Gerhard Riemann, Vorsitzender der Geschäftsführung.

Erfolgreich

Die 3.256 Mitarbeiter erreichten im Geschäftsjahr 2007/08 einen Gesamtumsatz von 776 Millionen Euro gegenüber 769 Millionen Euro im Vorjahreszeitraum. Für das laufende Geschäftsjahr rechnet die Unternehmensgruppe mit einer weiteren positiven Entwicklung, wenn sich die bislang erfreuliche Tendenz der ersten Monate fortsetzen sollte.

Weiterer Baustein

Mit dem Terminal in Krefeld werde ein wichtiger weiterer Baustein im Terminalportfolio der Imperial Gruppe realisiert, unterstreicht Heinz Bartels, Geschäftsführer der Imperial Logistics GmbH die Bedeutung des Standortes und der neu gegründeten Krefelder Container Terminal GmbH, die eine 100-prozentige Tochter der Imperial Logistics ist. Sie wird den Standort nach der Fertigstellung betreiben.

Die Imperial Unternehmensgruppe hatte sich bereits 2005 für ein Engagement in Krefeld interessiert und nach Abschluss der Privatisierung die Verhandlungen wieder aufgenommen.

Die Imperial Logistics Group verfügt über 150 eigene Schiffe.

Einfach alles aus einer Hand

Kompetente Töchter stellen komplette Logistikkette dar.

Als Tochter der südafrikanischen Imperial Holdings Limited koordiniert Imperial Logistics International alle Logistikgeschäfte der Imperial-Holding-Gruppe. Angeschlossen sind vier führende Logistikunternehmen: Die Imperial Reederei-Gruppe ist Europas führendes Binnenschifffahrtsunternehmen mit 600 Schiffen – darunter 150 eigene. Mit einer Tragfähigkeit von rund einer Million Tonnen werden jährlich 50 Millionen Tonnen trockene und flüssige Massengüter europaweit transportiert. Mit der Entwicklung und Realisierung ganzheitlicher Logistikkonzepte und spezifischen Wirtschaftlichkeitsanalysen verschafft Panopa ihnen entscheidende Vorteile. Neska Schifffahrts- und Speditionskontor schließlich übernimmt auf internationaler Ebene den Umschlag und Transport verschiedenster Güter im Verkehrsverbund von Lkw, Bahn und Schiff. Brouwer Shipping und Chartering in Hamburg verfügt über ein globales Kontaktnetzwerk. Der Schwerpunkt liegt bei weltweitem Chartern von Schiffsraum und der Verfrachtung von Massengütern. Mit dem internationalen Netzwerk bietet Imperial Logistics maßgeschneiderte Logistiklösungen. Von professionellen Lager- und Distributionskonzepten bis hin zu See-, Luft- und Landtransporten garantiert Imperial Logistics ein umfassendes Leistungsspektrum für globale Logistikgeschäfte.

Kulturelle Hauptstadt auf Inseln erbaut

Sankt Petersburg ist auch als „Venedig des Nordens" bekannt – eine faszinierende Mischung aus westlichem und östlichem Europa – vielfältige und reichhaltige Kultur – zahlreiche interessante Einkaufsmöglichkeiten

Nach dem von den Kommunisten erzwungenen Wechsel der Hauptstadt nach Moskau spielte Sankt Petersburg, das „Venedig des Nordens" erst in der Sowjetunion und dann in der Russischen Förderation zunächst nur eine Nebenrolle. Dabei hat die Stadt, die ihren Beinamen der Bauweise vieler Häuser auf Stelzen und der Lage auf insgesamt 44 Inseln verdankt, den Besuchern viel zu bieten. So war und ist Sankt Petersburg die unumstrittene Kulturhauptstadt der russischen Föderation.

In der Ermitage, dem alten Winterpalast finden die Besucher heute eine der größten Kunstsammlungen der Welt. In über 350 prachtvollen Räumen sind etwa 10.000 Bilder ausgestellt. Daneben warten das Puschkin-Museum, ein Marinemuseum, das Staatliche Russische Museum, ein Polarmuseum sowie eine ganze Anzahl weiterer bedeutender Kunstsammlungen und Museen verschiedenster Art auf die Besucher. Zu den berühmten Bauwerke zählen die alte Peter-und-Pauls-Festung, die St. Isaacs-Kathedrale, mehrere Zugbrücken, der Panzerkreuzer Aurora sowie der über eine Schiffsverbindung erreichbare Sommerpalast mit seinen prunkvollen Gartenanlagen. Aber auch die anderen Vororte überraschen die Touristen mit vielen Sehenswürdigkeiten wie dem weltberühmten Bernsteinzimmer.

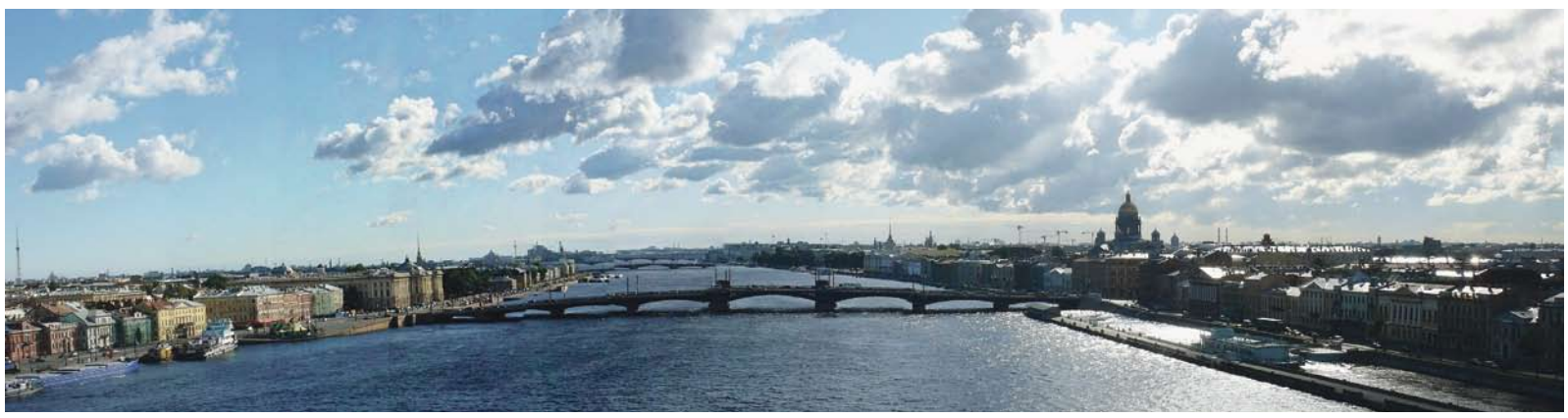
alle Fotos dieser Doppelseite: Wikimedia Commons

Sankt Petersburg und das Wasser sind schon immer untrennbar miteinander verbunden.

Dabei ist Sankt Petersburg mehr als andere russische Städte westlich geprägt, was sich unter anderem auch in der Architektur ausdrückt. Da aber gleichzeitig auch die russischen Elemente und Einflüsse überall deutlich werden, ergibt sich eine spannende und lebhafte Mischung, die den besonderen Charakter der Stadt ausmacht.

Sankt Petersburg ist eine Stadt der Kultur, was sich in rund 40 verschiedenen Theatern ausdrückt. So ist das Mariinski Theater eines der bekanntesten Opernhäuser der Welt – und Heimat des Kirow-Balletts. Vor allem mit der Perestroika konnte sich aber auch eine Jugendkultur mit einer sehr lebendigen Pop- und vor allem Rockszene entwickeln. Die Stadt besitzt mehrere bedeutende Bibliotheken. Die 1795 gebaute Saltykow-Schtschedrin-Bibliothek ist mit einem Bestand von 30 Millionen Werken heute Teil der Russischen Nationalbibliothek und nach der Staatsbibliothek in Moskau die zweitgrößte Russlands. Entsprechend viele berühmte Literaten und Autoren verbrachten zumindest eine Zeit in der Stadt.

mehr Infos unter:
http://eng.gov.spb.ru/gov



Planung am Reißbrett

Strategische Lage trug zum Aufstieg der Stadt bei

Mit nur 300 Jahren, die Stadt feierte 2003 ihren runden Geburtstag, ist St. Petersburg nach russischen wie europäischen Maßstäben eine relativ junge Stadt. Die Gebiete entlang des Flusses Newa waren trotz der ständigen Überflutungen – das Areal liegt nur wenige Meter über dem Meeresspiegel der Ostsee – aber wahrscheinlich schon seit längerer Zeit von finnischen, slawischen und skandinavischen Bauern besiedelt.

Nicht zuletzt wurden sie auch von durchziehenden Händlern als Zwischenstopp genutzt, da sie strategisch am Schnittpunkt verschiedener See- und Landverbindungen liegt. Entsprechend stritten sich sowohl die nahe Stadt Nowgorod als auch das Königreich Schweden ab dem 14. Jahrhundert immer wieder um das Areal, bevor sich die Staaten einigten, eine Art Pufferzone einzurichten, in der keine Festungen gebaut werden durften. 1611 errichteten die Schweden trotzdem ein Fort, die Nyenschanz, sowie das Dorf Nyen. Dieses wurde in den folgenden Jahren von russischen Truppen mehrfach in Schutt und Asche gelegt. Das Gelände war also entgegen der Legende keinesfalls unbewohnt und öde, als Peter der Große am 27. Mai 1703 den Grundstein für die Peter-und-Paul-Festung legen ließ. Und es war wohl auch nicht so, dass er bereits plante, hier seine spätere Residenzstadt zu errichten. Vielmehr ging es wohl darum, die strategische Lage an der Newa-Mündung zu sichern. Doch waren es eben diese verkehrsgünstige Lage mit ihrem Anschluss an das Binnenwasserstraßennetz und die Möglichkeit, einen Seehafen anzulegen, die in dem Monarchen die Idee wachsen ließen, hier eine Hauptstadt zu bauen. Denn für seine Modernisierungspläne (Russland hinkte dem Rest Europas um Jahrhunderte hinterher) benötigte er auch gute und leistungsfähige Verkehrsverbindungen in den Westen. Und die ließen sich am besten per Schiff herstellen. Zu Beginn des 18. Jahrhunderts wurde die Stadt von Zehntausenden Leibeigenen aus dem sumpfigen Morast gestampft.

Nach der Fertigstellung weigerten sich Adelige und Hofstaat zunächst, in den Norden zu ziehen. Sie wurden vom Zar kurzerhand in die neue Residenz beordert. Um sie herum entstand eine auf dem Reißbrett geplante Stadt mit 50.000 Häusern, die über Polizei und Feuerwehr verfügte und deren Straßen künstlich beleuchtet wurden.

Behörde stellt den Betrieb sicher und entwickelt den Hafen weiter

Standort führte zu der Ansiedlung zahlreicher Unternehmen – Eisbrecher für Russland

Sankt Petersburg ist ein großer Verkehrsknotenpunkt denn die Stadt verknüpft See- und Binnenschifffahrt sowie Eisenbahn. Der Hafen Sankt Petersburgs ist der bedeutendste Wasserstandort Russlands, der Güterumschlag lag im vergangenen Jahr bei 59,6 Millionen Tonnen, und dient als wichtige Drehscheibe für den gesamten osteuropäischen und nordasiatischen Raum.

Der Hafen liegt auf den Inseln an der Mündung der Newa, im Osten des Finnischen Golfes der Baltischen See. Insgesamt verfügt der Hafen über verschiedene Bereiche: Das östliche Becken, den Hafen „Barochny", einen Bereich für die wachsende Passagierschifffahrt, „Lesnoy Mol Road-stead" und den Kohlehafen, die insgesamt eine Fläche von 360 Hektar aufweisen. Die Landfläche hat daran einen Anteil von rund 269 Hektar.

Besonders schnell wachsen auch in Russland die Containertransporte. Linienverbindungen bestehen unter anderem nach Stockholm, Helsinki, Kiel, Lübeck und anderen Hafenstädten an der Ostsee sowie zu allen wichtigen Containerhäfen in der Nordsee. Nachbarhäfen von Sankt Petersburg befinden sich an der Ostsee in Ust-Luga, Primorsk (Öl) und in Wyssozk. Das weitere Wachstum des Hafens an den gegenwärtigen Standorten im Stadtgebiet wird durch fehlende Flächen und die schwierige Anbindung an den Hinterlandverkehr über das permanent verstopfte städtische Straßen- und Schienennetz behindert. Entwicklungsprojekte gibt es im Bereich Lomonossow und Bronka. Das stärkste Wachstum soll aber in Ust-Luga etwa 120 Kilometer Richtung Westen erfolgen.

Zahlreiche Verbindungen

Über die Newa und verschiedene Kanäle bestehen schiffbare Verbindungen zum Lagogasee, zur Wolga und zum Weißen Meer. Dabei fahren die Frachter nachts durch das Stadtgebiet, wofür die Klappbrücken hochgeklappt werden. Den Hafen verwaltet eine staatlichen Behörde, deren Mitarbeiter vor allem die ganzjährige Befahrbarkeit und Sicherheit der Gewässer sicherstellen sollen. Daneben obliegt es ihnen, dafür zu sorgen, dass die Gesetze der Russischen Föderation ebenso eingehalten werden wie die Regeln und Verordnungen des internationalen Seerechts sowie der geltenden Vereinbarungen.

Die Mitarbeiter überwachen zudem die technischen Anlagen des Hafens, warten sie beziehungsweise veranlassen falls notwendig die entsprechenden Reparaturen. Schließlich sind sie auch für den Ausbau der Anlagen sowie die kontinuierliche Weiterentwicklung des Hafens verantwortlich, damit dieser den derzeit stark wachsenden Verkehren auch in Zukunft gewachsen ist – immer in Absprache mit den lokalen Verwaltungen und den Firmen im Hafen. Die Mitarbeiter erstellen dazu nicht nur die entsprechenden Planungen, sondern beauftragen und überwachen auch die Umsetzung. Gleichzeitig sorgt die Hafenbehörde aber auch dafür, dass die Umweltschutzbestimmungen und -gesetze eingehalten werden.

mehr Infos unter:
www.pasp.ru

Sankt Petersburg verfügt über einen wichtigen Hafen, daneben spielt die Werftindustrie eine große Rolle.

Vielfältige Industrie

In der Stadt finden sich Betriebe fast aller Zweige der verarbeitenden Industrie, ein besonderer Schwerpunkt liegt aber vor allem auch Dank des Hafens auf dem Schiff- und Maschinenbau. Unter anderem werden alle russischen atomgetriebenen Eisbrecher in der Stadt gefertigt.

Weitere Schwerpunkte des industriellen Sektors in der Stadt sind die Radioelektronik vor allem in der Luft- und Raumfahrt, Neue Baustoffe (eine der vorrangigen Wachstumsbranchen), Energiemaschinenbau (die Branchenbetriebe gelten als weltweit wettbewerbsfähig), medizinischer Gerätebau, Vorbeugungsmedizin und Gesundheitswesen sowie ökologisches Engineering.

Zahlreiche Namen

Kaum eine Stadt wurde so oft umbenannt wie Sankt Petersburg. Ihr Gründer Peter der Große taufte sie ursprünglich nach seinem Schutzheiligen, dem Apostel Simon Petrus – und nicht nach ihm selbst, wie oftmals gemeint wird.

Zunächst wurde sie auch unter dem niederländischen Namen Sankt Piter Bourgh und Sankt Pieterburch bekannt, denn einer der Lehrer von Peter dem Großen hatte in Amsterdam studiert und später warb der Monarch zahlreiche Künstler, Wissenschaftler und Kaufleute an, sich in seiner Stadt nieder zu lassen. Sie sollten ihm helfen, Russland zu einer der führenden Nationen Europas zu machen.

Doch bald setzte sich das deutsche Sankt Petersburg durch. Während des ersten Weltkrieges gegen das Kaiserreich wurde der Name dann zu Petrograd (Peterstadt) russifiziert, nur um wenige Jahre später von den Sowjets zu Ehren ihres Führers in Leningrad umbenannt zu werden.

Nach dem Ende der Sowjetunion und einer allerdings knappen Volksabstimmung kehrte die Stadt zu Sankt Petersburg zurück.

Verkehrsinfarkt verhindern

Kabinett verabschiedet erwartungsgemäß den Masterplan Güterverkehr und Logistik.

alle Fotos dieser Seite: Schrift-Steller

Minister Tiefensee will mit dem Masterplan die Straßen zugunsten von Bahn und Wasserstraße entlasten.

Wie erwartet verabschiedete das Bundeskabinett den von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee vorgelegten „Masterplan Güterverkehr und Logistik". Er sei ein, so der Minister, umfassendes Handlungskonzept zur Bewältigung des wachsenden Güter- und Personenverkehrs in Deutschland. Dazu enthält er 35 konkrete und durchgerechnete Maßnahmen.

„Wenn wir heute nicht eingreifen, kommt der Verkehrsinfarkt. Wenn der Verkehr still steht, bricht auch die Wirtschaft zusammen", erklärte Tiefensee nach der Verabschiedung.

Standort sichern

„Wir werden den Logistikstandort mit seinen 2,6 Millionen Beschäftigten sichern und stärken, indem wir den Verkehr optimieren und effizienter machen, die Verkehrsachsen und -knoten ausbauen, die umweltfreundlichen Schienen- und Wasserwege noch mehr nutzen", ist sich Tiefensee sicher. Und: „Waren kommen so schneller, sicherer und umweltfreundlicher ans Ziel. Autofahrer profitieren, weil wir Staus vermeiden."

Aktuelle Studien für die Bundesrepublik Deutschland prognostizieren eine Zunahme der Güterverkehrsleistung zwischen 2004 und 2025 um rund 70 Prozent. „Mit konkreten Maßnahmen werden wir gegensteuern: Dazu gehören moderne Verkehrslenkungssysteme, ein Baustellenmanagement, differenzierte Mautsätze nach Strecken und Tageszeiten und Ausbildungsmaßnahmen für Lkw-Fahrer", so der Minister weiter.

Besonders wichtig sei in dem Zusammenhang, dass mehr Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße verlagert wird.

Die Mittel aufgestockt

Dazu seien die Mittel für den kombinierten Verkehr von derzeit 65 Millionen Euro pro Jahr auf 115 Millionen Euro aufgestockt worden.

Mit dem Masterplan sollen schließlich die Arbeits- und Ausbildungsbedingungen im Transportgewerbe verbessert werden. Das heißt: Aus- und Weiterbildungsinitiative, bessere Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten durch energische Durchsetzung von Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr.

Bei der Erarbeitung des Masterplans waren von Beginn an Wirtschafts- und Umweltverbände und die Länder beteiligt, betonte Tiefensee. Mehr als 700 Personen haben den ersten Entwurf mitdiskutiert.

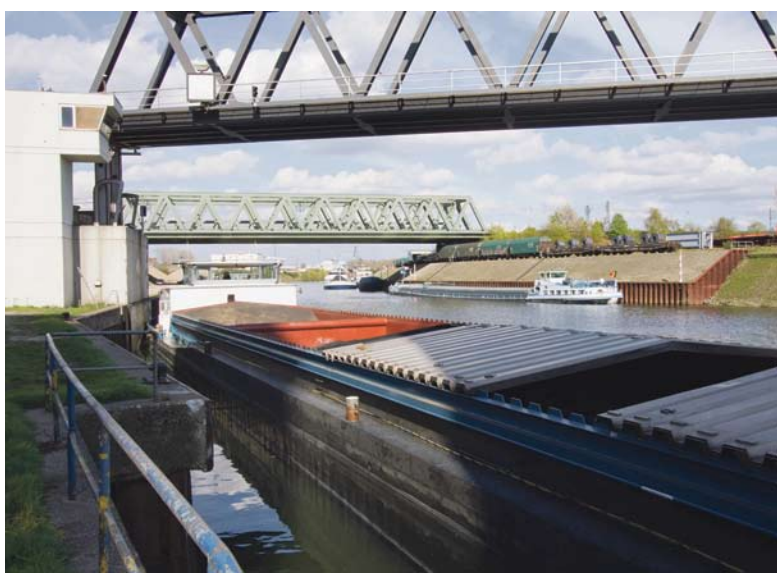
Netzwerk erhalten

Der Minister sagte zu: „Wir wollen dieses Netzwerk für Güterverkehr und Logistik aufrecht erhalten, in dem sich die Beteiligten regelmäßig zu den aktuellen Themen austauschen und die Umsetzung der Masterplan-Maßnahmen begleiten können."

Lkw-Maut wird gestaffelt

Nicht nur Lob für die Verkehrspläne der Bundesregierung

Was sagt der Masterplan genau: Die Bundesregierung investiert verstärkt in Straßen, Schienen- und Wasserwege und stellt dafür jährlich zehn Milliarden Euro bereit. Das Geld soll unter anderem durch eine neu berechnete und erhöhte Lkw-Maut nach Fahrzeiten und Staustrecken in die öffentlichen Kassen kommen. Die Einnahmen werden dann in den Ausbau der Verkehrswege fließen. Damit will die Politik erreichen, dass der Lkw-Verkehr bestimmte Strecken zu Stoßzeiten meidet. Wer zu Stauzeiten fährt, zahlt also auch mehr.



Der Logistikstandort Deutschland soll sinnvoller vermarktet werden.

Der Masterplan Güterverkehr und Logistik ist ein Handlungskonzept für die künftige Verkehrspolitik, das 35 Maßnahmen umfasst. Die Themenschwerpunkte liegen neben effizienterer Nutzung der Verkehrswege bei der Verkehrsvermeidung, der Erhöhung der Lebensqualität durch Umwelt-, Klima- und Lärmschutz, dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, der Schaffung neuer Verkehrsachsen und -knoten sowie schließlich bei der Verbesserung der Ausbildungs- und Arbeitsbedingungen im Transportgewerbe.

Darüber hinaus wird ein Netzwerk für Güterverkehr und Logistik eingerichtet, ein Vermarktungskonzept für den Standort Deutschland umgesetzt sowie eine Sicherheitsstrategie für die Transportwirtschaft entwickelt. Bundesverkehrsminister Tiefensee versprach, dass alle Maßnahmen auf Nachhaltigkeit angelegt seien und auf wirtschaftliche Effizienz, Umweltfreundlichkeit und Sozialverantwortung zielen.

Erwartungsgemäß fand das Papier nicht nur Zustimmung. „Der Masterplan und die darin geplante Mauterhöhung werden die Standortbedingungen für die Produktion in Deutschland nicht verbessern", erklärte die IHK Siegen in einer Pressemitteilung. Und der Dachverband, der Deutsche Industrie- und Handelskammertag, ließ bekannt geben: „Der Masterplan verschenkt leider die Chancen, die sich aus dem Wirtschaftswachstum für die Verkehrsbranche ergeben und verursacht zudem neue Kosten."

Auch aus den Reihen der Koalitionsparteien kam Kritik: Der verkehrspolitische Sprecher der CDU-Fraktion im schleswig-holsteinischen Landtag, Hans-Jörn Arp, begrüßte den Plan grundsätzlich, sprach sich aber deutlich gegen die neue Lkw-Maut aus. Der Plan sei „entgegen den Zusagen des Bundes nicht mit den Ländern abgestimmt", bemängelte Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) in einem Gespräch mit der Deutschen Presse-Agentur. Ohne die Länder seien solche Pläne nicht umsetzbar.

„Auch wenn der nun vorliegende Masterplan hinter den Erwartungen zurück bleibt, so stellt er doch einen ersten Schritt hin zu einer echten Logistikpolitik der Bundesregierung dar", meinte dagegen Klaus-Peter Müller, Vorsitzender des Präsidiums Deutsches Verkehrsforum. Der Verband der Automobilindustrie begrüßte die noch vorgenommenen Änderungen, meinte aber auch, dass die Grundausrichtung des Masterplans weiterhin entscheidenden Transport- und Logistikbedürfnissen der deutschen Wirtschaft nur bedingt gerecht werde.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) begrüßt den Beschluss wegen der angestrebten Verkehrsverlagerungen.

Auf Rundweg die Natur entdecken

In der Ilvericher Altrheinschlinge finden Molche, Rallen und der Dunkle-Wiesenknopf Ameisenbläuling eine Heimat. Schilder weisen den Weg und erklären die Landschaft.

Die Ilvericher Altrheinschlinge stellt eines der bedeutendsten Naturschutzgebiete der Region dar. Durch Rad- und Spazierwege wunderbar erschlossen, lädt das Gebiet zu Erholung und Entspannung ein.

Nicht von ungefähr zählt die elf Kilometer lange Meerbuscher Rheinfront zwischen Büderich im Süden und Nierst im Norden zu den schönsten Uferabschnitten am Niederrhein. Denn im Einzugsbereich des alten Rheinarms hat sich eine reichhaltige Flora und Fauna erhalten. Die Feuchtgebiete im direkten ehemaligen Flusslauf gelten als besonders schutzbedürftig. Gemeinsam mit den landwirtschaftlich genutzten Flächen bilden sie eine harmonische Einheit.

Foto: Schrift-Steller

Die Altrheinschlinge ist ein Biotop von europaweiter Bedeutung und ein beliebtes Ausflugsgebiet .

Und: Das wunderbare Areal lässt sich auch ideal zu Fuß, per Fahrrad oder auf Inline-Skates erkunden. Die Stadt Meerbusch arbeitete eine Wanderroute aus. Die Rundwege verbinden zwanzig ausgewählte Standorte miteinander, an denen interessante Aspekte zur Entstehung, naturräumlichen Ausstattung und heutigen Nutzung des Gebietes zu finden sind. Die Wanderroute sowie die entsprechenden Informationen zu den Standorten wurden für die Internetseite der Stadt Meerbusch aufbereitet und dort veröffentlicht. Auf der Seite www.meerbusch.de links den Link „Tourismus" anklicken und auf der Zielseite dann das Kapitel „Meerbuschs Natur pur" wählen.

Die Ilvericher ist die einzige Altrheinschlinge am Niederrhein, die noch vollständig erhalten ist und eine weitgehend unveränderte Oberflächengestalt aufweist.

Die Ilvericher Altrheinschlinge verdankt ihre Entstehung der vor rund 11.000 Jahren beginnenden Warmzeit, in deren Verlauf der Rhein sein Verhalten änderte. Der steigende Meeresspiegel verringerte das Gesamtgefälle und somit die Fließgeschwindigkeit.

Der Rhein bildete zunächst einen Hauptstrom mit begleitenden Nebenrinnen, um dann zu einem bogenbildenden Strom zu werden. Bei Ilverich entwickelte sich ein Bogen durch Erosion zu einer Schlinge mit einer (Halb-)Insel in der Mitte: die heutige Issel. Schließlich wurde die schmalste Stelle bei einem Hochwasser überspült und weggerissen.

Der Rhein fand eine neue Abkürzung für sein Flussbett. Dies geschah vermutlich vor 7000 bis 9000 Jahren. Der alte Flusslauf wurde zunächst zu einem Altarm, der dann aber immer mehr verlandete und irgendwann den Kontakt zum eigentlichen Strom verlor. Hier blieben typische Lebensräume der Stromtal-Landschaft erhalten, wie zum Beispiel Erlen-, Eschen- und Weichholz-Auenwälder sowie Erlen-Bruchwälder. Ferner finden sich über mehrere Jahrhunderte entstandene Kulturbiotope wie Nass- und Feuchtgrünland mit Kopfweiden. Entlang der Deiche blieben artenreiche Glatthaferwiesen und Reste des Halbtrockenrasens erhalten.

In dieser abwechslungsreich gestalteten Landschaft fanden viele bedrohte Tierarten wie der Kamm-Molch, die Wasserralle oder der Dunkle-Wiesenknopf-Ameisenbläuling einen Lebensraum. Darüber hinaus bietet das Gebiet ein bedeutendes Brut-, Nahrungs- und Rastbiotop für zahlreiche Vogelarten, von denen viele Arten geschützt sind.

Neben natürlichen eutrophen Seen und Altarmen sind im Bereich der Ilvericher Altreinschlinge auch einige Quellen zu finden. Quellen treten am Niederrhein sonst nur sehr selten auf. Mit dem Steinbeißer und dem Schlammpeitzger konnten auch zwei sehr seltene Kleinfische hier gefunden werden.

Wegen ihrer besonders wertvollen Ausstattung ist die Ilvericher Altrheinschlinge als Flora-Fauna-Habitat-Gebiet ausgewiesen worden. Sie gilt damit als ein Biotop mit europaweiter Bedeutung für die Biotopvernetzung sowie für den Arterhalt und steht unter besonderem Schutz.

Bewohner offener Flächen

Der Feldhase wird oft mit Kaninchen verwechselt

Einst kamen Feldhasen auf den Äckern und Wiesen des Rheinlandes und Niederrheins so häufig vor, dass sie in Form von Geschichten und Fabeln Eingang in die deutsche Kultur fanden. Heute ist „Meister Lampe", der in ganz Europa sowie teilweise auch in Westasien und Nordafrika vorkommt, so selten geworden, dass er sogar auf der „Roten Liste" der gefährdeten Tiere steht. Denn der Feldhase bevorzugt die offene Landschaft, früher die Steppe, die jedoch mehr und mehr den Ackerflächen weichen mussten. Dort betrachteten die Landwirte den großen Nager, der eine Länge von 60 bis 70 Zentimetern erreichen kann, als Schädling und brachten ihn erbarmungslos zur Strecke. Wenn viele Menschen das langsame Sterben der Hasen noch nicht bemerkt haben, so liegt das daran, dass er oftmals mit Kaninchen verwechselt wird.

Foto: Wikimedia Commons/Fmickan

Der Feldhase ist bei uns selten geworden.

Dabei wird der Feldhase nicht nur deutlich größer und hat längere Ohren, sondern er hat auch kräftige, lange Hinterbeine, mit denen er schnell beschleunigen und sehr gut springen kann. Diese benötigt er als Fluchttier, um bei Gefahr plötzlich aus seinem Versteck zu fliehen. Vom Kaninchen unterscheidet sich der Feldhase außerdem durch die Farbe. Während Kaninchen eher grau gefärbt sind, ist das Fell des Feldhasen braun bis rotbraun. Feldhasen werden etwa vier bis fünf Jahre alt, in Gefangenschaft können sie deutlich älter werden. Tagsüber hocken die Tiere meist in einer von Hecken oder hohem Gras geschützten Mulde, die sie häufig zwischen Ackerfurchen graben. Diese Mulde wird auch Sasse genannt. Durch sein ausgezeichnetes Gehör kann der Feldhase Gefahren frühzeitig wahrnehmen und durch Verstellen der Ohren die Richtung genau orten. Auch der Geruchssinn ist sehr gut ausgeprägt. Nähert sich einer seiner zahlreichen Feinde, bleibt der Hase zunächst mit angelegten Ohren geduckt und regungslos in der Sasse liegen. Kommt der Feind dem Versteck zu nah, ergreift der Hase blitzschnell die Flucht. In der Paarungszeit zwischen Januar und Juli wirft die Häsin bis zu vier Mal Junge. Sie kann dabei Embryonen in unterschiedlichen Entwicklungsstadien austragen.

Neue Verkehre im Hafen

IXMODAL verlagert Schrott-Transporte auf das Schiff.

Foto: HHLA

IXMODAL organisiert für einen Kunden den kompletten Transport bis in den indischen Zielhafen Chennay.

Die Mitarbeiter der Neusser Firma IXMODAL Gesellschaft für intermodale Logistik mbH organisieren nicht nur erfolgreich Verkehre über ihre beiden Mütter, die Häfen Hannover und die Neuss Düsseldorfer Häfen. Wie Arne Häsener, Leiter Vertrieb, jetzt berichtet, ist es dem Unternehmen gelungen, die Straßen zu entlasten, indem bestehende Lkw-Transporte seit einigen Wochen intelligent auf das Binnenschiff und die Bahn verlagert werden. „Kurz gesagt, geht es um die Exportverladung von Schrott in Überseecontainer", fasst der Hannoveraner zusammen. Das entlastet die Straße und schont – durch die Einbindung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn – auch die Natur.

Der Kunde der Neusser vermarktet Schrottmengen normalerweise national, hat neuerdings aber auch Abnehmer in Indien, Thailand, Vietnam und Oman. IXMODAL organisiert für ihn komplett den Transport ab der Sammelstelle bis in das Empfängerland und setzt dabei vor allem auf Schiff, Hafenbahn und Häfen. „Es beginnt damit, dass wir den Leercontainer aus dem Hafen Hamburg per Binnenschiff in den Hafen Hannover bringen lassen. Dafür nutzen wir ausnahmslos den kombinierten Verkehr", nennt Häsener eine wichtige Zielrichtung des Projektes.

Beim Händler wird der Container dann mit einem Spezialchassis hochkant mit den sich normalerweise zur Seite öffnenden Türen nach oben abgestellt. So lässt sich der Behälter problemlos mit dem Bagger beladen. Anschließend wird der Container verwogen und verschlossen vom Hafen aus mit dem Binnenfrachter zur Seeschiffsabfahrt nach Hamburg gebracht und gelangt von dort an das Ziel, zum Beispiel die indische Stadt Chennai.

„Wir organisieren den Vorlauf mit Bahn oder Binnenschiff, die komplette Seefrachtabwicklung, die Verzollung – also die gesamte Logistikkette von der Verladestelle bis zum Empfangshafen", freut sich Häsener.

Aber auch ein anderer umweltfreundlicher Verkehrsträger, die Hannoveraner Hafenbahn profitiert inzwischen von dem erfolgreich angelaufenen Projekt: So wird Paketschrott aus dem Hannoveraner Presswerk der Volkswagen Nutzfahrzeuge mit Hafenbahnwagen direkt aus dem Werk an die Verladestelle gefahren und dort gleich in die Überseecontainer verladen. So entfallen jegliche Lkw-Transporte. „Und neben dem Bahnbetrieb profitiert auch der Hafenbetrieb von diesem Projekt", betont Häsener.

Sein Fazit: „Durch das Angebot der Übersee-Containerverkehre bietet die IXMODAL nun ein weiteres Geschäftsfeld an, das neben der innovativen IXBox sehr zukunftsträchtig ist."

Der Kontakt zu dem Recycling-Unternehmen ergab sich, als Häsener die innovativen Vorteile der IXBox vorstellte, dem vom Unternehmen entwickelten Spezialcontainer für den umweltfreundlichen Transport von Massengut. „Wir haben dann ein Angebot geschrieben, eine Probeverladung gemacht und binnen zweier Wochen den Zuschlag erhalten."

Gemeinsame Konzepte zur Stärkung der Schifffahrt

Partner plädieren für Beibehaltung der Ausbildungsförderung.

Arbeitgeber und Gewerkschaften fordern attraktive Ausbildung.

In einem gemeinsamen Papier an das Bundesverkehrsministerium sprechen sich der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschiffahrt e.V. (AdB) und die Gewerkschaft ver.di für eine Beibehaltung der Ausbildungsförderung für Binnenschiffer durch die Bundesregierung in Höhe von 2,5 Millionen Euro aus, um die Zukunftsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt nachhaltig zu sichern und den Nachwuchs zu fördern.

Veränderte Anforderungen

Neben der vom Gewerbe finanzierten Fortführung der Weiterbildungsförderung regen die Beteiligten an, zukünftig verstärkt Simulatoren für das lebenslange Lernen sowie zum Erwerb von Kenntnissen einsetzen zu können.

Auch die Fortentwicklung bereits bestehender Aus- und Weiterbildungsinstitutionen, wie beispielsweise die Schulungsstätten in Duisburg und Schönebeck ist für die Sozialpartner von besonderem Interesse, um eine qualifizierte Ausbildung des Nachwuchses zu gewährleisten und eine Kapazitätserweiterung sicher zu stellen.

Ebenso soll der Zugang zum Arbeitsmarkt der Binnenschifffahrt auch für „Quereinsteiger" durch die Entwicklung eines geschlossenen Aus- und Weiterbildungskonzeptes erleichtert werden. Die Sozialpartner setzen sich außerdem für die Wiedereinführung von Fachvermittlungsstellen für die Binnenschifffahrt nach dem Vorbild der zentralen Heuerstelle für die Seeschifffahrt ein.

Werbung erforderlich

Zusätzlich schlagen die Verfasser vor, mehr öffentlichkeitswirksame Werbemaßnahmen für die Attraktivität des Berufsbildes Binnenschiffer zum Beispiel mit Roadshows durchzuführen.

Um den Veränderungen in der modernen Logistik gerecht werden zu können, engagieren sich die Sozialpartner auf verschiedenen Ebenen zum Beispiel im Forum für Binnenschifffahrt und Logistik, aber auch im von der Europäischen Kommission moderierten Sektoralen Sozialen Dialog in Brüssel für eine Harmonisierung der Ausbildung sowie für eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen in diesem umweltfreundlichen Transportsektor.

Die Berufsaussichten sind derzeit nicht nur in der stark expandieren Logistikbranche hervorragend, die zu den drei stärksten Wirtschaftszweigen in der Bundesrepublik gehört. Gerade in der Binnenschifffahrt werden händeringend qualifizierte und motivierte Nachwuchskräfte gesucht. Wer sich mit den Besonderheiten des Berufsbildes anfreunden kann und bereit ist, auch eigenverantwortlich und selbstständig zu arbeiten, findet hier sehr gute Möglichkeiten.

Weitere Informationen gibt der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschiffahrt e.V. (AdB), Dammstr. 15-17, 47119 Duisburg, Telefon (02 03) 8 00 06 30, oder E-Mail: info@binnenschiff.de.

Seehäfen legen ein gutes Ergebnis vor

Niedersächsische Umschlagsstellen liegen derzeit leicht hinter den Zahlen des Vorjahreszeitraumes zurück.

Die niedersächsischen Seehäfen beendeten das erste Halbjahr mit einem guten Ergebnis und schlugen knapp 32 Millionen Tonnen im Seeverkehr um. Stark entwickelt haben sich vor allem die Seehäfen Brake, Cuxhaven, Emden und Stade-Bützfleth. Mit 31,999 Millionen Tonnen Gesamtumschlag im Seeverkehr des 1. Halbjahres 2008 liegen die Seaports Niedersachsen nur knapp unter dem Ergebnis des Vorjahres, das bei 32,678 Millionen Tonnen lag.

Grund für die Entwicklung sind Einbußen beim Roh- und Mineralölumschlag, die mit dem aktuell hohen Ölpreis im Zusammenhang stehen. Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Seaports of Niedersachsen, ist sich aber sicher: „Mit Abkühlung des überhitzten Ölmarktes wird aber auch in diesem wichtigen Segment wieder mit steigenden Umschlagszahlen zu rechnen sein." Brake konnte im 1. Halbjahr mit insgesamt 3,136 Millionen Tonnen ein Plus von 34 Prozent im Seeverkehr erwirtschaften, hauptsächlich durch Steigerungen im Agrarbereich. Der Umschlag in Cuxhaven wuchs im 1. Halbjahr zweistellig, mit 1,027 Millionen Tonnen wurden zehn Prozent mehr Ladung umgeschlagen als in den sechs Monaten des Vorjahres.

Foto: Seaports

Uneinheitlich verlief die Entwicklung in den niedersächsischen Seehäfen im ersten Halbjahr.

Der Seehafen Emden glänzte im ersten Halbjahr mit einem Gesamtergebnis von 2,315 Millionen Tonnen im Seeverkehr und damit einem Zuwachs von 14 Prozent.

Leichter Rückgang

Im Privathafen Nordenham gab es hingegen einen leichten Rückgang beim seewärtigen Umschlag. Aus Wilhelmshaven meldete die Hafenmannschaft ein Umschlagsvolumen von 20,485 Millionen Tonnen im ersten Halbjahr, was einem Minus von etwa acht Prozent entspricht. In Stade wurden in den ersten sechs Monaten mehr als drei Millionen Tonnen Massengüter im Seeverkehr umgeschlagen, und damit vier Prozent mehr als im Vorjahr. Die drei kommunalen Seehäfen kommen nach Ablauf des 1. Halbjahres auf folgende Umschlagsergebnisse: Leer schlug im Seeverkehr 58.036 Tonnen um, rund 17 Prozent weniger als im Vorjahr (69.508 Tonnen), in Oldenburg wurden seewärtig mit 53.381 Tonnen etwa fünf Prozent weniger Güter umgeschlagen als im 1. Halbjahr 2007 (55.942 Tonnen). Gute Zuwachsraten im Seeverkehr verzeichnete Papenburg beim Umschlag von Schiffs- und Maschinenteilen. Insgesamt ging der Umschlag im Seeverkehr um 13 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 2007 zurück.

„Die teils herausragenden Ergebnisse in Brake, Cuxhaven, Emden, Stade-Bützfleth und an der Niedersachsenbrücke in Wilhelmshaven zeigen, dass unsere Häfen gut am Markt positioniert sind. Leider aber können die derzeit rückläufigen Volumina im Ölumschlag nicht kompensiert werden", bilanziert Seaports-Geschäftsführer Andreas Bullwinkel und schaut optimistisch auf das zweite Halbjahr.

Experte in Wirtschaftsfragen

Klaus Roland verwaltet das Geld aus dem Schifffahrtsfonds.

Am 1. August jährte sich zum 40. Mal der Tag, an dem der Verwaltungsbeamte Klaus Roland in den Dienst der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eintrat. Die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sind der zentrale Ansprechpartner, wenn es um die verkehrlichen Belange der Schifffahrt in einer bestimmten Region geht. Zum Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) West zählen die verkehrsreichsten deutschen Binnenwasserstraßen: der Niederrhein und die westdeutschen Kanäle. Ein reiches Betätigungsfeld also für die Schifffahrtsbehörde in Münster, zu deren Aufgabe es auch zählt, Ordnungswidrigkeiten auf der Wasserstraße zu ahnden. Nur eine der Aufgaben, die Roland wahrgenommen hat.

Jürgen Roland ist seit 40 Jahren für die Schifffahrt tätig.

Die WSD West in Münster unterstützt die Binnenschifffahrt bundesweit auch in wirtschaftlichen Angelegenheiten. Und dies ist die weit wichtigere, andere Aufgabe, der sich Roland in seiner langjährigen Dienstzeit so erfolgreich widmete, dass er heute ein Experte in Wirtschaftsfragen der Binnenschifffahrt und ein geschätzter Ansprechpartner für seine Kunden, die Binnenschiffer ist. Etwas ungewöhnlich mutet es schon an, wenn eine Bundesbehörde, die üblicherweise ihre Finanzmittel aus dem Bundeshaushalt zugewiesen bekommt, sich auf dem Kapitalmarkt betätigt. Dies aber wurde notwendig, als 2002 ein Kapital von fünf Millionen Euro als Restmittel aus den bis dato durchgeführten Strukturbereinigungsmaßnahmen im Deutschen Binnenschifffahrtsfonds angelegt werden musste.

Es obliegt Roland, diesen Fonds als Sondervermögen zu verwalten, Wertpapiere zu kaufen und zu verkaufen und einen Wirtschaftsplan über zu erwartende Einnahmen und Ausgaben zu erstellen.

Das Stammkapital kann zurzeit aus EU-rechtlichen Gründen nicht verwendet werden. Die erwirtschafteten Zinserträge, die bis Ende 2007 rund 809.000 Euro betrugen, dienen zur Finanzierung von Weiterbildungsmaßnahmen der deutschen Binnenschifffahrt. Es handelt sich dabei um nicht rückzahlbare Zuschüsse. Die jeweiligen Bewilligungsanträge können Interessierte bei der WSD West stellen. Es müssen zuwendungsrechtliche Vorschriften beachtet und Verfahren eingehalten werden. Nähere Informationen gibt es im Internet unter www.wsd-west.wsv.de unter Förderprogramme Binnenschifffahrt.

Kompetente Entscheidungen

Zuständiger Sachbearbeiter für die Gewährung dieser Zuschüsse ist auch hier Regierungsamtsrat Roland. Er entscheidet über die Anträge – zuverlässig, souverän und absolut vertrauenswürdig.

Roland begann 1968 beim damaligen Wasser- und Schifffahrtsamt in Hamm und wechselte später zur Wasser- und Schifffahrtsdirektion West nach Münster.

In Münster war er mit unterschiedlichsten Verwaltungsaufgaben betraut. Aber sein Aufgabenschwerpunkt lag überwiegend bei den Angelegenheiten des Schiffsverkehrs und der Binnenschiffer.

Hafen Krefeld ausgezeichnet

NRW.Preis für innovative Kommunen: Die Zusammenarbeit hat Modellcharakter

Aus allen Beiträgen des „NRW.BANK.Ideenwettbewerbs" für Kommunen kürte die Jury 16 Preisträger für den NRW.Preis für innovative Kommunen. Der Innenminister des Landes Nordrhein-Westfalen, Dr. Ingo Wolf, und der Vorstandsvorsitzende der NRW.BANK, Dr. Ulrich Schröder, zeichneten jetzt die Gewinner des Ideenwettbewerbs 2008 für Kreise, Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen aus. Mit dabei: das Public Private Partnership (PPP)-Projekt „Hafen Krefeld", das sich in der Kategorie „Strukturen verbessern" als Preisträger bei den Gemeinden ab 150.000 Einwohnern durchsetzte.

Der Hafen Krefeld stellt ein beispielhaftes Modellprojekt dar, lobten die Juroren des NRW.Preises.

Bei dem unter der Schirmherrschaft von NRW-Innenminister Wolf zum zweiten Mal veranstalteten Ideenwettbewerb bewarben sich 80 nordrhein-westfälische Kreise, Städte und Gemeinden mit 130 innovativen Projekten. Ziel des Wettbewerbs ist, innovative kommunale Ideen für mehr Lebensqualität der Menschen in Nordrhein-Westfalen bekannter zu machen und die Innovatoren zu vernetzen. Bewerben konnten sich die Teilnehmer in vier Kategorien: „Strukturen verbessern", „Service leben", „Profil zeigen" und „Wissen stärken".

„Wir haben eine Kontinuität neuer Ideen und zukunftsweisender Innovationen", betonte Innenminister Wolf in Düsseldorf. Das PPP-Projekt Hafen Krefeld wurde als Pilotprojekt im Bereich Infrastruktur von der PPP-Task-Force des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert, heißt es in der Urteilsbegründung. Es handele sich um eine echte (institutionelle) öffentlich-private Partnerschaft. Die Hafen- und Bahnbetriebe, die bislang ein städtischer Eigenbetrieb waren, seien in eine privatrechtliche Gesellschaft überführt worden.

Zukünftig werden die Stadt Krefeld als öffentlicher und die Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG als privater Partner an der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG beteiligt sein.

Die Stadt Krefeld brachte das Vermögen und das Personal der Hafen- und Bahnbetriebe in die Gesellschaft ein, die Neuss-Düsseldorfer Häfen hingegen liefern Kapital und zusätzliches Know-how.

Und weiter: „Das Projekt ist innovativ und erweitert die Möglichkeiten bisher bekannter PPP-Projekte entscheidend, weil nicht nur die wirtschaftlichen Interessen der Stadt Krefeld selbst, sondern auch Wirtschaftsförderungsaspekte maßgeblich zum Tragen kommen. Standen bei den bisher bekannten PPP-Projekten stets Kosteneinsparungen für die öffentliche Hand im Vordergrund, so konnte mit dem PPP-Projekt Hafen Krefeld zusätzlich eine nachhaltige Förderung des Wirtschaftsstandortes Krefeld verwirklicht werden."

Mit dem neuen privaten Partner, den Neuss-Düsseldorfer Häfen, werde, so die Fachleute in ihrem Urteil, der Krefelder Hafen als wichtige Infrastruktureinrichtung in der Region gestärkt. Alle prämierten Wettbewerbsteilnehmer erwartet ein „Ideen-Mining-Workshop" der Uni Münster.

Hilfe in schweren Stunden

Spende: „Schmetterling Neuss" unterstützt Familien in Not

Die Neuss Düsseldorfer Häfen luden Ende April 2008 zu einem großen Hafenfest an das Hafenbecken 1 in Neuss ein. Vor 100 Jahren wurde dieses Becken in Betrieb genommen und damit der moderne Hafen eröffnet. 100 Jahre Hafenbecken 1 und 5 Jahre Neuss Düsseldorfer Häfen waren der Anlass, bei dem Tausende mitfeierten.

Unterstützung, die Freude macht: Scheckübergabe im Hafen.

Erlös aus Rundfahrten

Im Rahmen eines umfangreichen Programms fanden halbstündige Hafenrundfahrten statt. Die Einnahmen aus dem Verkauf der Tickets für die Fahrten spendeten die Neuss Düsseldorfer Häfen nunmehr an die Initiative Schmetterling e.V. in Neuss. Die beiden Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen, Ulrich Gross und Rainer Schäfer, überreichten einen Scheck in Höhe von 5.000 Euro an Helga Heil als Vertreterin der Initiative Schmetterling. Der Verein begleitet Familien mit lebensbedrohlich erkrankten Kindern von Beginn der Erkrankung an und unabhängig von der jeweiligen ärztlichen Diagnose. „Wir wenden uns hierbei ganz besonders den Geschwisterkindern zu, bieten der ganzen Familie eine Schulter zum Anlehnen und sind so lange für eine Familie da, wie diese es wünscht", erklärt Heil. „Wir begleiten außerdem Familien, die um ein Kind trauern, ganz unabhängig vom Alter des Kindes. So können sich Eltern, die ihr Kind in der Frühphase der Schwangerschaft oder kurz nach der Geburt verloren haben und auch im Fall von Schwangerschaftsabbrüchen nach Pränataldiagnostik ebenso an uns wenden wie trauernde Eltern von schon erwachsenen Kindern oder nach dem Suizid eines Kindes."

Ehrenamtliches Engagement

Unter anderem bieten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Vereins Hausaufgabenbetreuung, Spiel- und Bastelangebote, kleine Ausflüge und unbeschwerte Stunden für die Geschwister. Aber auch Unterstützung bei alltäglich anfallenden Arbeiten und Erledigungen sind den Eltern eine wichtige Hilfe. Die Begleitung der Familien erfolgt ehrenamtlich und ist kostenlos.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden in Zusammenarbeit mit der Kinderklinik der Universität Düsseldorf sowie Referenten aus verschiedenen Fachrichtungen geschult.

Durch die Organisation von Seminaren und Fortbildungen für Ärzte, Pflegende und Seelsorger wirken die Mitglieder mit daran, dass die Begleitung der Familien in den Kliniken durch Hebammen und niedergelassene Kinderärzte optimiert wird. „Wir arbeiten ehrenamtlich. Sämtliche Angebote finanzieren wir aus Spenden und Mitgliedsbeiträgen. Deshalb freut uns die Unterstützung der Neuss Düsseldorfer Häfen ganz besonders", lobt Helga Heil.

mehr Infos unter: www.schmetterling-neuss.de

Krefelder Terminal liegt voll im Plan

Neue Organisation soll Vermarktung des Netzwerkes optimieren – Standorte entlang der Rheinschiene

Gute Fortschritte machen die Arbeiten am Containerterminal am Krefelder Hafenkopf: „Die Krefelder Container Terminal GmbH, KCT, wird zum 1. Oktober aktiv an den Start gehen", versichert Karl-Heinz Schoon. Der Geschäftsführer der Düsseldorfer Container-Hafen GmbH (DCH) ist gemeinsam mit Hans-Peter Wieland, Geschäftsführer der CTS Container-Terminal GmbH in Köln, auch Geschäftsführer des neuen Krefelder Umschlagplatzes.

Und der passe hervorragend in den logistischen Verbund der bestehenden Umschlagplätze der gemeinsamen Mutter Imperial Logistics International GmbH: „Mit der neuen Gesellschaft erweitert die Gruppe ihre Containeraktivitäten an der Rheinschiene. Das neue Terminal, das direkt am Strom liegt, passt sehr gut in die Kette der bestehenden Terminals." Neben den drei Terminals gehören die RRT Rhein Ruhr Terminal GmbH Duisburg, die uct Umschlag Containerterminal Dormagen, KCG Knappsack Cargo GmbH in Hürth, sowie CTS Strasbourg, CTS Ottmarsheim und CTS Weil am Rhein zu der logistischen Kette, die sich von Norden bis an die Schweizer Grenze entlang der meistbefahrenen Wasserstraße Europas zieht.

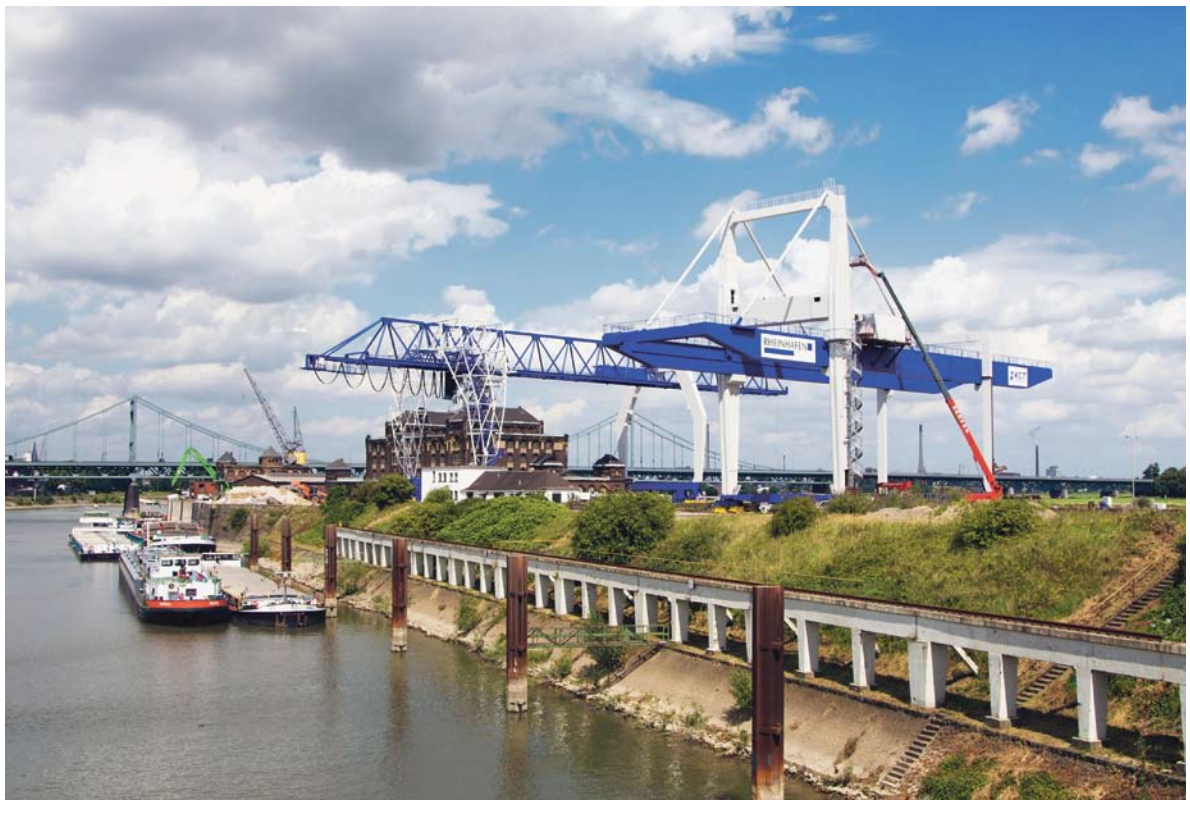


Foto: Schrift-Steller

Der erste der beiden Kräne wird, wenn alles wie geplant läuft, Anfang Oktober seine Arbeit aufnehmen.

Optimale Bedienung

Derzeit beschäftigen die beiden Geschäftsführer organisatorische Planungen: „Wir haben seit dem 1. Juli eine neue Plattform gebildet, die als Neska Intermodal die Steuerung und Vermarktung dieses Netzwerkes organisieren soll, zu der auch der Binnenschiff-Operateur Alcotrans B.V. Zwijndrecht und die Danes Containertrucking GmbH Duisburg gehören." Die neue Plattform soll die optimale Bedienung der Terminals per Binnenschiff, Bahn und Lkw organisieren. „Weiterhin werden wir im Rahmen einer zentralen Vertriebseinheit den jeweils für den Kunden optimalen Leistungsmix unserer gesamten Dienstleistungen anbieten", erklärt Schoon. „Mit dieser Struktur sind wir sicher, dass mittel- bis langfristig weitere Containermengen über unsere Transportsysteme und die Terminalanlagen akquiriert und umgeschlagen werden können. Unter anderem sollen so die prognostizierten Containerzuwächse schneller und verlässlicher aus den Seehäfen abtransportiert werden."

Schoon ist sich sicher, dass es auch zu Verlagerungen von der Straße auf das Binnenschiff kommen wird und der neue Standort mit den trimodalen Konzepten den Unternehmen in der Region zusätzliche und interessante Möglichkeiten für den Im- und Export bietet und somit zur Aufwertung des Standortes Krefeld und der Umgebung beitragen kann.

Modernste EDV installiert

Moderne Reach Stacker ergänzen zwei große Containerbrücken.

Auf dem Gelände des Krefelder Hafenterminals wird derzeit mit Hochdruck gearbeitet, wie Karl-Heinz Schoon, Mitgeschäftsführer der Krefelder Container Terminal GmbH erklärt.

Die Fläche ausbauen

Derzeit wird das Areal überarbeitet und ausgebaut, so dass demnächst ein Umschlag von bis zu 70.000 Containerbewegungen im Jahr hierüber abgewickelt werden kann. „Dazu wird die Fläche derzeit auf rund 34.000 Quadratmeter ausgebaut. Ebenso wurde und wird der bestehende große Wasserkran in eine moderne, den heutigen technischen Ansprüchen entsprechende Anlage auf- und umgerüstet und unter anderem mit modernster EDV versehen."

Foto: KCT

Für eine optimale Auslastung der Container-Abstellflächen wurde ein neuer Landkran angeschafft, der ebenfalls grundüberholt wird und den größten Teil der Terminalfläche bedienen soll.

Zusätzlich sollen im Umschlag zwei Großstapler, so genannte Reach Stacker, die jeweils 45 Tonnen heben können, zum Einsatz kommen. Die erste der großen Maschinen ist bereits geliefert und steht startbereit bei einem befreundeten Spediteur in unmittelbarer Nähe des späteren Einsatzortes. Der zweite Reach Stacker wird im Oktober in Krefeld erwartet.

Zur Zeit wird das gesamte Gelände entsprechend den Vorgaben gemäß ISPS (International Ship and Port Security) und dem Hafensicherheitsgesetz ausgerüstet. Das Terminal erhält je eine separat überwachte Aus- und Einfahrt. An letzterer werden bereits das Gatehouse und ein Kontrollsystem aufgebaut.

Denn wie der Geschäftsführr betont, sind alle Terminals der Imperial Logistics International GmbH mit einer einheitlichen, schlagkräftigen EDV ausgerüstet, über die die Container-Ein- und -Ausgänge, Lagerung und Transport gesteuert werden können.

Karl-Heinz Schoon: „Derzeit sind wir voll im Plan und werden mit dem Terminal voraussichtlich in zwei Schritten mit der Arbeit beginnen. Der erste Teilbereich wird zum 1. Oktober mit der Wasserbrücke und den Reach Stackern die Arbeit aufnehmen. Dann folgt mit der Landbrücke und der Flächenaufbereitung der zweite Teil."

Impressum

Herausgeber: *Rainer Schäfer (verantwortlich) ■ Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG ■ Hammer Landstr. 3 ■ 41 460 Neuss ■ Telefon: (0 21 31) 53 23 - 0 ■ Fax: (0 21 31) 53 23 - 1 05 ■ info@nd-haefen.de*

Redaktion und Verlag: *Schrift-Steller, A. Fröning u. S. Ondrazek GbR ■ 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*

Den mittelalterlichen Hafen entdecken

Ausstellung im Clemens-Sels-Museum lässt bis Ende August die historische Stadt Neuss lebendig werden.

Das Clemens-Sels-Museum in Neuss zu besuchen, ist immer eine gute Idee. Das Haus bietet seinen Besuchern ein vielfältiges museales Erlebnis. Neben den zahlreichen aktuellen Sonderausstellungen gewähren die sehr unterschiedlichen Sammlungsbereiche Einblicke in die Ur- und Frühgeschichte, die historische und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt seit der römischen Zeit sowie in die Entwicklung der regionalen bürgerlichen Kultur.

Noch bis Ende des Monats wird jedoch eine ganz besondere Attraktion gezeigt: Eine Mitmach-Ausstellung erweckt das Mittelalter wieder zum Leben. Eine Zeit, so lernen junge aber auch ältere Besucher, die gar nicht so finster war, wie man vielleicht meinen mag.

Und: Schon damals spielte der Hafen für die aufstrebende Stadt Neuss eine ganz zentrale Rolle.

Und das nicht nur als Drehkreuz der prosperierenden Wirtschaft, sondern auch als ein Ort, an dem sich Reisende trafen und dabei nicht nur Waren, sondern auch ihre Ideen und Meinungen austauschten, neue Erfindungen bestaunten und innovative Herstellungsmethoden miteinander verglichen.

„Überall ist Mittelalter – und alles kann man ausprobieren." Unter diesem Motto führt die Zeitreise die Besucher in das spätmittelalterliche Neuss. In begehbaren Inszenierungen und anhand von Modellen, Nachbildungen mittelalterlicher Gerätschaften, Experimentier- und Spielstationen können die Besucher aktiv das Leben vor 500 Jahren erforschen und so im wahrsten Sinne des Wortes begreifen, wie die Menschen damals lebten.

Die „Expedition ins Mittelalter" richtet sich zwar insbesondere an Familien mit Kindern und Schulklassen, ist aber auch für Erwachsene spannend. Auf anschauliche Weise können Jung und Alt viel Neues über das angeblich dunkle Mittelalter erfahren und sich so selbst ein realistisches Bild von der Epoche machen, über die viele Mythen und Halbwahrheiten kursieren.

mehr Infos unter:
www.clemens-sels-museum-neuss.de

Kurzurlaub auf dem Wasser

Zehn einfache Fragen beantworten und gewinnen!

Frage 1: In welchem Hafen wird der neue Terminal für das Unternehmen Maersk errichtet?
- R Düsseldorf
- G Neuss
- O Krefeld

Frage 2: Wie viele Lkw ersetzt die Binnenschifffahrt jeden Tag in Deutschland?
- E 285 Lkw
- C 2850 Lkw
- R 28.500 Lkw

Frage 3: Was soll laut Beschluss der World Ports Climate Conference in Rotterdam von den Seehäfen entwickelt werden?
- I Ein Klimaschutzprogramm
- R Ein Bonusmeilenplan
- B Ein Naherholungskonzept

Frage 4: Wie heißt das Netzwerk der Binnenschiff-Ausbilder?
- L Edinna
- I Medina
- E Melina

Frage 5: Wie hoch ist die Auflage der Hafen-Zeitung?
- X beinahe 30.000
- N rund 50.000
- L etwa 70.000

Frage 6: Wie viele Schiffe fahren für die Imperial Reederei ?
- W 600 Schiffe
- T 400 Schiffe
- S 200 Schifffe

Frage 7: Wer gründete die Stadt Sankt Petersburg?
- F Pipin der Weise
- U Peter der Große
- L Paul der Pelzige

Frage 8: In welchem Jahr wurde der erste Schützenverein in Neuss gegründet?
- I Im Jahr 1325
- R am 1. 11. 1415
- O kurz nach 1600

Frage 9: Wofür wurde der Hafen Krefeld jetzt von der NRW-Bank ausgezeichnet?
- S Für ein PPP-Projekt
- Q Für die LED-Beleuchtung
- H Für ein QRS-Konzept

Frage 10: Über wie viele Insel erstreckt sich die Stadt Sankt Petersburg?
- G 22 Inseln
- Y 33 Inseln
- T 44 Inseln

Lösungswort:

Sommer in der City. Was liegt da näher als ein Ausflug in den Hafen und auf das kühle Wasser des Rheins. Gönnen Sie sich eine Auszeit und einen Moment der Ruhe und Entspannung. Lernen Sie dabei die liebenswerte Landeshauptstadt von einer Seite kennen, die sie niemals für möglich gehalten hätten. Während einer Rundfahrt auf einem der Schiffe der Weißen Flotte Düsseldorf. Gemeinsam möchten wir Sie einladen, an Bord zu kommen und einen sicherlich unvergesslichen Tag 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. Die richtige Antwort des Juli-Rätsels lautete „Rheindeich". Die Gewinner wurden benachrichtigt.

Einfach die entsprechenden Buchstaben der richtigen Antworten nacheinander notieren und das Lösungswort bis zum 1. September (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 wie immer ausgeschlossen.