Neuss Düsseldorfer
HAFEN ZEITUNG
OKTOBER 2008 www.hafen-zeitung.de

Erwählt
Die öffentlichen Binnenhäfen wählten Rainer Schäfer zum Präsidenten
Seite 12

Ticker: Kunst und Können rund um Stahl +++ Kompetenz in Sachen Logistik +++ Köstliche Exoten in Neuss +++ Größter Containerterminal Afrikas +++ Sandra begeistert Schiffer +++ Schulschiff unterwegs +++ Preisrätsel

Frisch aus dem Neusser Hafen

Neues Fruchtzentrum macht Fortschritte – Limetten und Passionsfrüchte für Europa

Gemeinsam angestoßen wurde jetzt im Neusser Hafen: Auf einem Teilbereich des zukünftigen Maersk Container-Terminals steht bereits ein Neubau. Hier errichtet das Neusser Unternehmen Product Service Latinamerica (PSL) GmbH ein hochmodernes Fruchtzentrum. Nach der Einweihung voraussichtlich im Januar sollen ebenso leckere wie exotische Früchte umgeschlagen werden. Geschäftsführer Jorge Riano (Foto Mitte) kann in den speziell ausgerüsteten Räumen die Lieferungen für die Verteilzentren der große Supermarktketten ebenso wie für einzelne Filialen genau auf Wunsch zusammen stellen. Und dann könnte es sein, dass die Limetten und Mango von Edeka

ebenso wie Pitali und schwarze Feigen im Feinschmeckerrestaurant direkt, knackfrisch und in bester Qualität aus dem Neusser Hafen stammen.
Dazu entsteht auf dem 5.400 Quadratmeter großen Grundstück direkt am Containerterminal im ersten Bauabschnitt eine 60 Meter lange und 30 Meter tiefe Halle, die alle technischen Voraussetzungen erfüllt, um optimal tropische Früchte zu bewegen. Die sind extrem anspruchsvoll, wenn man sie vom Baum zum Tisch im optimalen Zustand liefern möchte, wie Riano erklärt: „Temperatur, Luftfeuchtigkeit und natürlich Zeit sind ganz wichtige Parameter, die man immer beachten muss."
Und nicht alle Früchte lassen sich gemeinsam transportieren oder lagern, weil sie gegenseitig den Reifeprozess beeinflussen. „Deshalb werden wir sie in kleinen Räumen in Familien, bei einer Temperatur zwischen null und zwölf Grad und einer Luftfeuchtigkeit zwischen 50 und 95 Prozent." Doch nicht alle Importe lieben es feucht: Es gibt auch aktive Trocknung bei Früchten wie Ingwer, der ganz trocken transportiert und gelagert werden muss, damit er keinen Schimmel ansetzt.

Gewinner

Gleich zwei Hafenprojekte sind unter den 18 ausgezeichneten Vorschlägen, die die Jury des Förderwettbewerbes „Logistik.NRW" dem Landesministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie zur Förderung vorschlug. Der Kreis Minden-Lübbecke setzte sich mit seinem Hafen- und Logistikverbund „Hafenband am Mittellandkanal" unter Einschluss des Containerhafen-Neubaus „RegioPort Weser" durch (Kosten: 500.000 Euro), der Kreis Wesel und Duisburg überzeugten mit einer Machbarkeitsstudie für einen Hafen-Verbund nördlich der Ruhrmündung für rund 200.000 Euro.

Schifffahrt schont die Umwelt

Foto: Schrift-Steller

Die Binnenschifffahrt ist nachweislich der umweltfreundlichste Verkehrsträger. Der Bundesverband will sich jetzt noch mehr für die Natur einsetzen (Seite 14). Wie harmonisch Schiff und Natur bereits heute zusammen passen, davon kann man sich bei einem Ausflug an den Rhein überzeugen.

Bekannt

Foto: Wikimedia Commons

Rostock-Warnemünde ist der führende Kreuzfahrthafen Deutschlands und eine international anerkannte Adresse. Das betonte Mecklenburg-Vorpommerns Wirtschaftsminister Jürgen Seidel angesichts von 210.000 Kreuzfahrtpassagieren sowie 31 Schiffen, die 116 Mal in Rostock an den beiden Terminals anlegten.

Weitreichend

Den ersten kommerziellen Güterzug über die 10.000 Kilometer lange Strecke von China nach Deutschland haben nach eigenen Angaben Fujitsu Siemens Computers und DB Schenker auf den Weg gebracht. Er brauchte 17 Tage, sei ein Drittel schneller als über See und erzeuge fünf Prozent weniger CO_2.

Großräumig

Foto: Sonnenkönigin AG

Mit der „Sonnenkönigin" wurde jetzt am Bodensee eine neue Generation von Fahrgastschiffen getauft. Mit Platz für bis zu 1000 Personen ist die „Sonnenkönigin" das größte Eventschiff auf europäischen Binnengewässern. Die Eventhalle erstreckt sich über drei Decks mit einer Höhe von neun Metern, eine professionelle Event-Infrastruktur ist fest installiert.

Gute Tradition

Der Warenaustausch über den Rhein und alle nationale Grenzen hinweg hat eine lange Tradition. Das zeigt eindrucksvoll das neue Buch von Frau Dr. Fimpeler. Schon im Mittelalter pendelten die Kaufleute wie selbstverständlich zwischen den Handelsmetropolen der Schweiz, Frankreichs, der Niederlande und Deutschlands. Der Rhein hatte damals die Bedeutung von Autobahn und Schienenstrang kombiniert. Wer etwas bewegen wollte tat dies auf dem Wasser.

Einer der Gründe, weswegen sich fast alle wichtigen, großen und auch reichen Städte entlang eines Flusses gründeten und entwickelten. Das änderte sich erst mit der flächendeckenden Erschließung durch Eisenbahnnetze im 18. Jahrhundert.

Doch auch für den Personenverkehr war die Wasserstraße erste Wahl: Flussab ging es ebenso schnell wie mit der Kutsche – und deutlich bequemer. Zumal für die Treidelleute und ihre Passagiere bereits ein dichtes Netz von Schänken und Gaststätten an den Ufern lag – das musste sich entlang der Landstraßen erst noch bilden. Auch „zu Berg" reisten Passagiere vorzugsweise auf dem Wasser – nur wer es wirklich eilig hatte, nahm die unbequeme Kutsche.

Selbst heute noch ist die Wasserstraße die erste Wahl – auf den Flüssen und Kanälen werden so viele Waren bewegt wie auf der Schiene. Allerdings deutlich effizienter, umweltverträglicher und unauffälliger. Das ist wohl auch der Grund, dass die einst so wichtige Schifffahrt heute eher ein Schattendasein führt. Völlig zu Unrecht, wie ich meine. RAINER SCHÄFER

Ja zur Logistik

Man muss die Deutsche Bahn nicht lieben – allerdings wird sie manchmal auch zu Unrecht gescholten. Egal wie man zur Bahn jedoch steht, die neuen Kampagnen, mit denen das Unternehmen sowie DB Schenker, die Transport- und Logistiksparte, derzeit an die Öffentlichkeit treten, sind sehens- und lobenswert. Filmspots und großflächige Plakate, Anzeigen und Broschüren präsentieren die Dienstleistungen mit einem Millionen-Aufwand. Wie es sich für eine solche Kampagne gehört, in schillernden Farben, dynamischen Bewegungen unterlegt mit kraftvoller Musik. Eben Logistik von ihrer attraktivsten Seite.

Dabei wirbt das Unternehmen – quasi Huckepack – nicht nur für sich selbst, sondern zeigt auch komprimiert in 30 Sekunden und mit besten Bildern die ganze Vielfalt und Leistungsfähigkeit moderner Logistik. Und das bei sehr unterschiedliche Zielgruppen: Während DB Schenker mit dem Slogan „DB Schenker. Yes" Entscheider in 40 Ländern auf der ganzen Welt anspricht, wirbt die Bahn in Anbetracht des jetzt doch abgesagten Börsenganges in der gesamten Bevölkerung. Ihnen allen wird gezeigt, welche wichtige Rolle Logistik im täglichen Leben spielt, aber auch wie faszinierend dieses Thema ist. Und dabei werden hoffentlich auch die Augen geöffnet für die wichtige Arbeit, die jeden Tag geleistet wird – von der Bahn, aber auch von anderen. Wie etwa den Häfen und den Unternehmen, die hier arbeiten. Egal, ob sie die Bahn mögen oder nicht: Die Kampagne ist sehenswert und für uns alle ein Gewinn. ULRICH GROSS

BDB wählt Präsidium

Mitgliederversammlung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt tagt in Berlin – Geschäftsbericht vorgelegt

Foto: Schrift-Steller

Einen guten Überblick über die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt gibt der BDB-Geschäftsbericht.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) hielt am 24. September 2008 seine jährliche Mitgliederversammlung in der Landesvertretung Nordrhein-Westfalen in Berlin ab.

Neben den Regularien stand die Wahl von Cees van Gent (Lehnkering Reederei GmbH, Duisburg) in den Vorstand des Branchenverbandes auf der Tagesordnung, die von den Mitgliedern auch prompt ohne Gegenstimmen und Enthaltungen erfolgte.

In der anschließenden Vorstandssitzung wurde Cees van Gent einstimmig in das Präsidium des Verbandes gewählt. BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers gratulierte dem neuen Vizepräsidenten mit dem Hinweis, dass nun – für den Bundesverband bisher ungewohnt – auch ein Niederländer in den Entscheidungsgremien vertreten sei.

Dr. Jaegers stellte zudem erfreut fest, dass mit dieser Wahl die Lehnkering Reederei GmbH (Duisburg) wieder im Präsidium vertreten sei. Der Sitz war durch die berufliche Veränderung von Dr. Wolfgang Hönemann vakant.

Im Zuge der Mitgliederversammlung legte der BDB seinen jährlichen Geschäftsbericht vor, der die verkehrs- und gewerbepolitischen Entwicklungen der Güter- und Fahrgastschifffahrt in Deutschland im Berichtszeitraum 2007/2008 wiedergibt.

Neu aufgelegt wurde zudem das statistische Faltblatt „Daten & Fakten", das die wesentlichen Kennzahlen des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt beinhaltet.

Der Bezug dieser Publikationen ist über die BDB-Geschäftsstelle möglich. Die Adresse: BDB, Dammstraße 15-17, 47119 Duisburg, E-Mail: InfoBDB@Binnenschiff.de.

„Vergessener Verkehrsträger"

Das Nachrichtenmagazin „Der Spiegel" hat in seiner Online-Ausgabe das Thema Binnenschifffahrt aufgegriffen. Sie, so das Urteil des Artikels, sei umweltfreundlich, günstig, sicher und vor allem angesichts der hohen Ölpreise eine ideale Transport-Alternative. Doch sie habe im zuständigen Ministerium wenig Freunde. „Der Verkehr soll auf die Schiene, Schiffe passen nicht ins politische Konzept."

Der Autor Wolfgang Reuter weiter: „Auch die Politik in Berlin setzt nach wie vor lieber auf Straße und Schiene. Dabei wäre der Transport von Waren auf dem Wasser eine echte Alternative." Dazu zitiert er das aktuelle Gutachten des Essener Gutachterbüros „Planco", das den Schiffsverkehr in höchsten Tönen preise. „Während die deutschen Autobahnen zu weiten Teilen überlastet und auch in wichtigen Abschnitten des Schienennetzes, die Kapazitätsgrenzen erreicht beziehungsweise überschritten seien", heißt es da, „könnten die Binnenwasserstraßen, erhebliche weitere Transportmengen problemlos bewältigen'".

Das Bundesverkehrsministerium setze traditionell vor allem auf den Autobahn- und Schienenverkehr und wolle, so der Autor, die Botschaft offenbar nicht wahrhaben. „Stattdessen setzt das Verkehrsministerium gemäß seinem ‚Masterplan Güterverkehr und Logistik', den Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) gerade stolz vorgestellt hat, die traditionelle Bevorzugung von Straße und Schiene fort."

Riesige Fortschritte machte im vergangenen Monat der Aufbau des neuen Krans "21 a" im Neusser Hafen – eine gemeinsame Aktion, bei der mehrere Abteilungen der NDH und externe Experten Hand in Hand arbeiteten

Ein neues Zeichen wahrer Größe

Seit einigen Wochen verfügt der Neusser Hafen über ein neues, weithin sichtbares Wahrzeichen: Mit seiner Höhe von 54 Metern und der markanten Farbe des Unternehmens ist der Kran „21 a" schon von weitem zu erkennen.

Nachdem im September der Portalriegel, sozusagen der Unterbau, aufgestellt worden war (die Hafen-Zeitung berichtete) montierte die Kranbaufirma Kirow Ardelt nun die großen Aufbauten. Nicht nur eine schwere Aufgabe – die einzelnen Baugruppen wiegen bis zu 66 Tonnen – sondern die Aufgabe, die extrem viel Fingerspitzengefühl verlangte, denn es war Millimeterarbeit gefragt.

Bevor es überhaupt los ging, mussten zunächst einmal alle Abläufe genau geplant werden: Nicht nur die schweren Einzelteile mussten bereit liegen, auch Autokrane waren erforderlich. Da es unumgänglich war, die im Bereich verlegten Gleise für die Arbeiten zeitweise zu sperren, mussten zudem die entsprechenden Abteilungen der NDH und der Neusser Eisenbahn sowie die betroffenen Anlieger informiert sowie Zeit- und Arbeitspläne koordiniert und abgesprochen werden: „Ein solches Projekt ist keine Sache, die man ganz alleine machen kann, da spielen viele Abteilungen und Unternehmen mit", erklärt Rolf Marmann, stellvertretender Leiter der Abteilung Technik.

Zunächst wurde der drehbare Teil des Kranes sowie der so genannte A-Block auf den Portalriegel aufgesetzt. Das ist das Gerüst, das später den kompletten Ausleger und das Gegengewichtssystem aufnimmt. Eine gewichtige Konstruktion, die rund 66 Tonnen auf die Waage bringt und etwa 16 Meter Höhe misst.

Zwei Autokrane setzten sie vorsichtig und passgenau auf die Fläche der Kugeldrehverbindung auf. Denn die Bohrungen auf der Unterseite mussten genau mit den Löchern im Portal übereinstimmen, so dass die Konstruktion dann mit 60 großen, hochvergüteten Schrauben befestigt werden konnte, die jeweils einen Durchmesser von 30 Millimetern aufweisen.

Allerdings: Da die Techniker sorgfältig vorgearbeitet hatten, das Wetter mitspielte und nicht zuletzt alle Beteiligten hervorragend zusammen arbeiteten, gelang die Aufgabe in einem Tag. „Das ging ruckzuck", freut sich Heinz-Günter Winkler, ebenfalls von der Abteilung Technik.

Auch am zweiten Tag war dem Montageteam das Wetter hold: Zunächst wurden die Autokrane für die neue Aufgabe zentimetergenau auf neue Positionen gesetzt, dann das große Maschinenhaus an den A-Bock heran geschwenkt. Aus luftiger Höhe dirigierte der Richtmeister per Funk die Manöver der Kranführer, die mit kleinen Bewegungen an den an Joysticks erinnernden Bedienungshebeln synchron und vorsichtig die 66 Tonnen schwere Konstruktion an die Bolzenanlenkung heran schwenkten.

Dort warteten wiederum Kollegen auf einer hydraulischen Hebebühne, die mit schweren Bolzen beide Kranteile miteinander verbanden. Ein Knochenjob: Jeder Stahlstift hat einen Durchmesser von 100 und eine Länge von 600 Millimetern sowie ein Gewicht von rund 40 Kilogramm.

Fingerspitzengefühl, Augenmaß sowie starke Nerven und Arme waren bei der Kranmontage gefragt.

Knochenjob in luftiger Höhe

Im dritten Schritt – inzwischen waren einige Tage vergangen – stand die Montage des Ausleger-Einziehwerks an, das, wie der Name schon verrät, den Ausleger bewegt. Mit 5,2 Tonnen Gewicht vergleichsweise ein Leichtgewicht. Auch dieser Teil des Kranes wurde wieder mit einem Autokran angehoben und auf dem A-Bock mit hochvergüteten Schrauben befestigt, die dazu mit einem Drehmomenten-Schlüssel angezogen wurden.

Zwei weitere große Teile standen am nächsten Tag auf dem Plan: Wieder im Tandemhub bewegten zwei Krane Drucklenker und Spitzenausleger millimetergenau. Hier stellte nicht allein das Gewicht von 36 Tonnen, sondern die immense Größe von 43 Metern die besondere Herausforderung dar. Aber auch die meisterten die Montage-Spezialisten. So hatten die Männer mit den Autokranfirmen besprochen, welche Geräte zum Einsatz kommen sollen, wie alle Teile vorher zu positionieren seien, und dann den genauen Ablauf des Einschwenkens festgezurrt.

Besondere Sorgfalt erforderten das Positionieren der Drehpunktlagerung und der Einbau der etwa 100 Kilo schweren Drehpunktbolzen. Letztere konnten auf Grund der Größe und des Gewichtes nur hydraulisch eingezogen werden.

„Ein 43 Meter langes Auslegersystem millimetergenau übereinander zu bringen, ist eine Herausforderung für das Montagepersonal und die Autokranführer. Das steht und fällt mit dem Richtmeister und seinem eingespielten Team", erläutert Marmann. Und so konnte die große Konstruktion am Ende des Tages mit Koppelstangen am A-Bock gesichert und das Einziehwerk erfolgreich im Kreuzkopf eingebolzt werden.

Dafür bedankt sich der stellvertretende Abteilungsleiter auch bei den externen Experten, die das aktuelle NDH-Projekt unterstützten: der Firma Colonia, die die Autokrane samt erfahrener Besatzung stellte, den Mitarbeitern des Kranlieferanten Kirow Ardelt sowie der Malerkolonne der Firma ThyssenKrupp Xervon. „Sie haben während der ganzen Aktion unter großem Zeitdruck mit ihrer Kolonne baubegleitend zu den umfangreichen mechanischen und elektrischen Arbeiten den Anstrich realisiert."

Und so konnte schon einen Tag später der Gegenmassehebel – immerhin 30 Tonnen schwer – am höchsten Punkt des A-Bockes oberhalb des Maschinenhauses eingehängt und mit dem Drucklenker verbunden werden. Den Arbeitsabschnitt vervollständigte das Ankoppeln des Zuglenkers. „Jetzt haben wir den Kran grob stehen, liegen auch Dank der sehr guten Zusammenarbeit aller Beteiligten voll im Zeitplan und sind sehr zufrieden", betont Winkler. Auch wenn das wichtigste Teil noch fehlt: der Arbeitsplatz der Kranführer.

Die Kranführer begutachteten bereits einzeln oder in kleinen Gruppen die noch am Boden stehende, unter ergonomischen Gesichtspunkten gestaltete Kanzel, diskutierten, stellten Fragen und gaben vor allem wichtige Hinweise.

Tipps, für die Marmann und seine Kollegen sehr dankbar sind. Nicht die Einzigen, wie Winkler berichtet, auch die Hafenmeister konstatieren: „So ein tolles Stück wird nicht alle Tage in einem Binnenhafen aufgestellt."

Stahl: Vom Hafen in die ganze Welt

Rosenberger GmbH – Brennwerk und Stahlhandel – Shakira und Landrat Dieter Patt – „Lage ist für uns ideal"

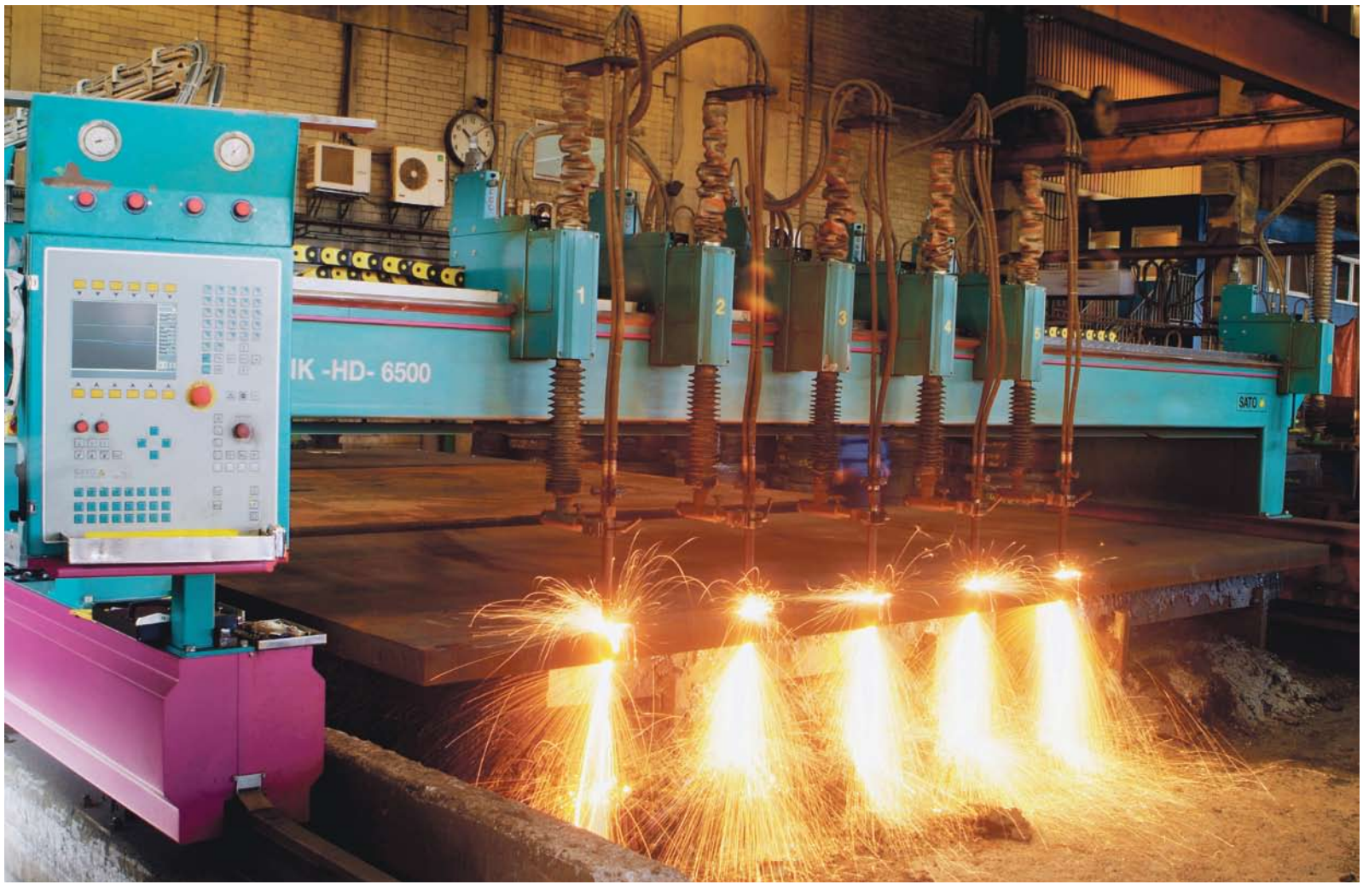


Foto: Rosenberger GmbH

Bei dem genauen Zuschnitt des Stahls ist Millimeter-Arbeit gefragt. Genauigkeit, wie sie nur der Computer gewährleisten kann.

Der Lärm ist ohrenbetäubend, der Anblick faszinierend: Bis zu 40 Tonnen schwere Stahlplatten und -blöcke bearbeiten die Mitarbeiter der Rosenberger GmbH in der Werkhalle. Computer steuern die Brennschneidmaschinen, die Stahl bis zu einer Stärke von 1400 Millimetern durchtrennen können.

An der Duisburger Straße im Neusser Hafen fertigen die Fachkräfte Teile für Maschinen, die aus relativ dünnen Blechen Autotüren, Motorhauben und Ähnliches formen. Auch Kunststoffspritzgussmaschinen, die zum Beispiel Putzeimer herstellen, bestehen unter anderem aus schweren Stahlformteilen aus der Produktion der Rosenberger GmbH.

Das vor 26 Jahren von Siegfried Rosenberger gegründete Unternehmen machte sich mit der Bewältigung ungewöhnlicher Brennaufgaben bereits weltweit einen Namen. Zu den Kunden zählen internationale Unternehmen aus dem Groß- und Schwermaschinenbau – und einige Künstler: Dieter Patt, Landrat des Rhein-Kreises Neuss, lässt zum Beispiel seine Skulpturen bei Rosenberger brennen.

Brennplan steuert Maschine

Für die Umsetzung der künstlerischen Ideen ist der Ingenieur Hans-Joachim Lenzen zuständig. Er wandelt den Entwurf in eine CAD-Zeichnung um und übersetzt sie für die Maschinen in einen CNC-Code. Dieser Brennplan steuert die Brennmaschine. Vor zwei Jahren war es die große Shakira-Skulptur, die in der Werkhalle innerhalb von acht Stunden aus einer 60 Millimeter starken Stahlplatte geschnitten wurde. Mittlerweile steht die eiserne Lady in Shakiras Heimatstadt Barranquilla in Kolumbien. Auch die beiden Figuren vor dem Neusser Dorint-Hotel gab Dieter Patt bei Rosenberger in Auftrag. Weitere Skulpturen von ihm, die in dem Neusser Brennwerk Gestalt annahmen, sind im saarländischen St. Wendel zu finden.

Ein ein Meter mal ein Meter starker und 4,60 Meter langer massiver Stahlblock des Künstlers Alf Lechner brachte das Brennwerk an den Rand seiner Leistungsfähigkeit: Inzwischen steht das Kunstwerk vor dem bayrischen Landtag.

Angefangen mit vier Mitarbeitern

Mit vier Mitarbeitern begann Siegfried Rosenberger 1982. Eine Fertigungsstätte in Bremen kam hinzu, die angeschlagene französische TECTA S.A. konnte übernommen und saniert werden. In der Schweiz befindet sich mittlerweile ein Vertriebsbüro. Heute beschäftigt das Unternehmen 140 Mitarbeiter.

Vor einem Jahr übergab Siegfried Rosenberger sein Geschäft an die nächste Generation: Sein Sohn Daniel und Klaus Ramjoué übernahmen im Mai 2007 offiziell die Verantwortung. Beide arbeiten bereits seit mehreren Jahren als Geschäftsführer. Daniel Rosenberger verbrachte schon während seines Maschinenbaustudiums viel Zeit im Unternehmen und stieg nach dem Examen voll ins Familienunternehmen ein. Klaus Ramjoué arbeitet bereits seit der Firmengründung für die Rosenberger GmbH.

Transport per Schiff

Die Lage im Neusser Hafen ist ideal. Werden Transporte innerhalb Europas noch in erster Linie über Straße und Schiene abgewickelt, gewinnt mit der Zunahme des weltweiten Stahleinkaufs der Schiffstransport immer mehr an Bedeutung. **ukh**

Das Museum im Schlossturm lockt mit interessanten Angeboten.

Buchvorstellung im Museum

Im Rahmen der Lesungen mit Frühstück im Aussichtsgeschoss des Schlossturmes präsentiert am Sonntag, 26. Oktober, Frau Dr. Annette Fimpeler ihr neues Buch über die Niederrheinschifffahrt. Die Autorin stellt hierbei besonders die mühsame Arbeit mit und das Reisen auf den alten hölzernen Segelschiffen in den vergangenen Jahrhunderten heraus. In entspanntem Rahmen besteht die Gelegenheit zu Diskussionen und Fragen.

Die Veranstaltung schließt ein Frühstück ein. Um rechtzeitige Anmeldung wird gebeten, da nur eine begrenzte Zahl von Plätzen zur Verfügung steht. Anmeldung unter: (02 11) 8 99 41 95. Der Kostenbeitrag für das Frühstück beträgt zehn Euro pro Person.

Am Sonntag, 2. November, geht es kulinarisch weiter: Der historisch-kulinarische Museums-Rundgang „Delikatessen aus dem Rhein" mit alten Rezepten klingt mit einer Fischsuppe und einem Glas Wein in der „Laterne" aus. Auch hier ist eine Anmeldung erforderlich. Der Kostenbeitrag beträgt ebenfalls zehn Euro pro Person.

Wikinger-Mäuse eroberten einst England

Feivel war nicht der erste Mauswanderer – Zeugen einer uralten Reisegemeinschaft – Spurensuche in Kanada

Des Menschen treuester Begleiter folgt uns seit Tausenden von Jahren immer geduldig. Er reiste mit uns zu entlegenen Küsten ebenso wie auf beinahe jedem Fluss auf allen Kontinenten. Die Rede ist nicht etwa vom Hund, sondern der gemeinen Hausmaus. Sie folgte den Menschen und vor allem den Europäern, wohin es sie trieb. Gerade in den Frachträumen der See- und Binnenschiffe versteckten sich die Nager. Von dort gingen sie mit an Land, wenn die Reisenden anlegten, um Handel zu treiben oder neue Gebiete zu erkunden.

So fanden sich im Bauch eines etwa 1500 vor Christus gesunkenen königlichen Schiffes nicht nur Elfenbein und Gold, sondern auch ein Mäusekiefer - aber keine Hundeknochen.

Die ungeliebte Partnerschaft wollen sich jetzt Forscher nutzbar machen, um die Expansion der Menschen, vor allem aber die alten Handelswege der Europäer zu kartografieren und datieren. An Aussehen und Genen der Mäuse lässt sich ablesen, woher sie stammen. So waren die bronzezeitlichen Passagiere erst vor kurzem zugestiegen (sind Mäuse längere Zeit an Bord, wächst ihr Körper im Vergleich zu Landbewohnern).

Zudem wies der Kiefer starke Übereinstimmungen mit den Mäusen in der Levante auf. Von dort weiß man, dass der Hafen von Minet el Beida ein wichtiger Handelspunkt war. Damit stand fest, wo das Schiff wahrscheinlich Halt gemacht, wenn nicht sogar seinen Heimathafen hatte.

Auch die Besiedlung von Madeira erscheint nun in einem neuen Licht. Allgemein wurde davon ausgegangen, dass portugiesische Seefahrer die Inselgruppe 600 Kilometer westlich von Afrika im 15. Jahrhundert entdeckten.

Eine Untersuchung der dort lebenden Mäuse ergab allerdings, dass ihre DNA nicht nur starke Übereinstimmung mit iberischen, sondern auch mit skandinavischen Nagern aufweist. Ein Hinweis, dass vor den Galeonen bereits Wikinger-Langschiffe an den Inseln festmachten.

Nicht die einzigen Erfolge der Wissenschaftler um Professor Jeremy Searle von der englischen Universität York: Nach der Untersuchung der DNA von mehr als 300 englischen Mäusen aus 105 Orten können sie nun die Raubzüge der Wikinger genau nachvollziehen. Denn während die Nordmänner nach Raub, Plünderung und Brandschatzung wieder abzogen, blieben ihre Mäuse zurück – und setzten zu ihrem Eroberungsfeldzug an. Es ergaben sich zwei Hauptlinien: Auf der einen Seite leben im gesamten Bereich des heutigen England, Wales und südlichen Schottland Mäuse, die mit jenen auf dem europäischen Festland verwandt sind – insbesondere mit jenen aus Deutschland, wo sie vermutlich herstammten. Auf der anderen Seite gibt es die sogenannte „Orkney-Linie“: Diese Mäuse herrschen auf der gleichnamigen Insel im Norden Schottlands vor, auf den umgebenden Inseln wie Shetland und der Isle of Man sowie in Irland. Und damit liegen die Bezüge zu den norwegischen Wikingern bereits auf der Hand: Orkney war ein Zentrum des Wikingerreichs im elften und zwölften Jahrhundert. Alles spricht laut den Forschern dafür, dass die Mäuse mit den Wikingern in den Norden Großbritanniens einfielen.

Mit dem Norden Großbritanniens hört der Wissensdurst der Forscher allerdings noch nicht auf. In einer zweiten Studie haben sie nachvollzogen, wie sich eine Genvariante von Mäusen durch die Auswanderung von Briten in Neuseeland verbreitete. Dabei kam ans Licht, dass das Land nicht nur – wie bekannt – Europäer besiedelten, sondern auch von Menschen bewohnt wurde, die asiatische Mäuse im Laderaum hatten.

Mit der „Orkney-Linie“ wollen die Forscher nun die weiteren Wanderbewegung der norwegischen Wikinger genauer datieren: auf den Faröer Inseln, Island, Grönland und Neufundland und dann im heutigen Kanada.

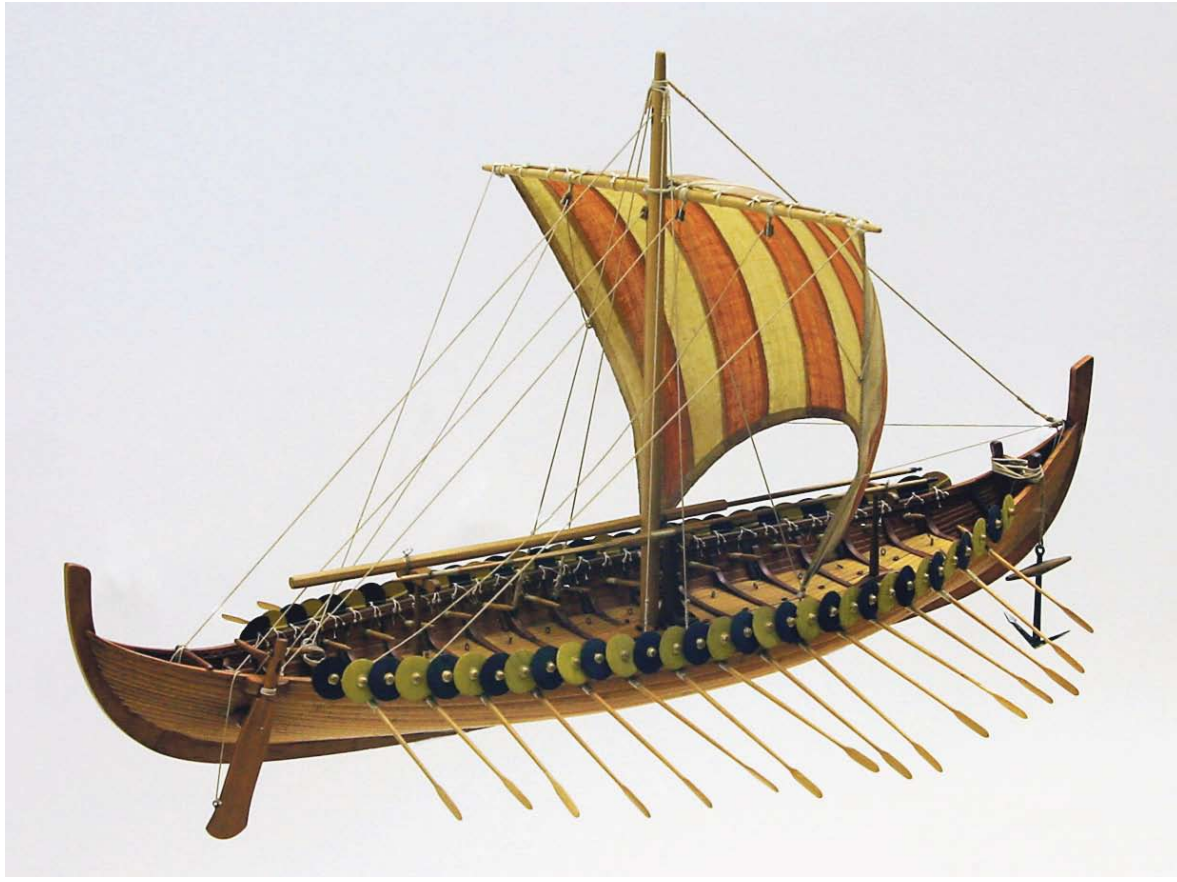


Foto: Wikimedia Commons/Softeis

Ein Anblick, auf den norwegische Nager abfuhren: Wikinger segelten mit Booten wie dem Gokstad-Schiff.

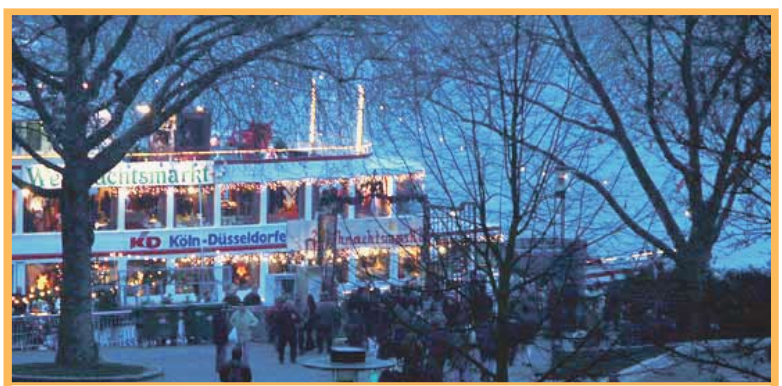


Foto: Cölln Konzept

Schwimmender Weihnachtsmarkt

Noch sind es zwar ein paar Tage, doch können wir uns schon jetzt wieder auf eine ungewöhnliche Vorweihnachts-Aktivität freuen: den schwimmenden Weihnachtsmarkt an Bord der „MS Wappen von Köln“. Vom 27. November bis zum 22. Dezember können Besucher auf dem Schiff an mehr als 40 Ständen nach Geschenken für ihre Lieben stöbern. Bei einem Glas Glühwein genießt man den Blick auf das winterliche Altstadtpanorama. Der ausgefallene Weihnachtsmarkt liegt an der Rheinpromenade unterhalb der Kölner Altstadt vor Anker.

Hier ist was los

Termine in Ihrer Umgebung

26. Oktober 2008

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

Medienmeile
Der kreative Hafen. Rundgang mit Marlies Lenz
15.00 Uhr, Treffpunkt: Apollo-Theater, Apollo-Platz. Anmeldung erforderlich unter (02 11) 6 91 32 85.

2. November 2008

Comedy-Bus-Hafenrundfahrt
12, 13.30 und 15 Uhr,
mit Frank Küster und Livemusik,
Anmeldung unter der Rufnummer (01 80) 3 50 40 30.
www.rheinbahn.de/rundfahrten

8. November 2008

Der Lichtmasterplan Düsseldorf
Ein Nachtspaziergang mit Anke Pfennig
20 Uhr, Anmeldung erforderlich unter (02 11) 8 99 41 50.

15. November 2008

Tiere in der Stadt
Führung für Familien durch das Museum für Naturkunde,
14.45 Uhr, Anmeldung unter (02 11) 8 92 19 03.

16. November 2008

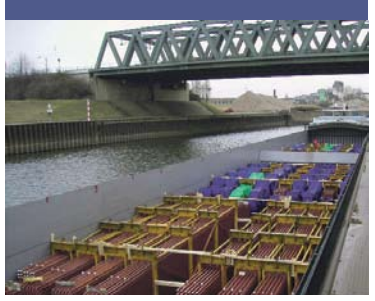
Medienmeile Düsseldorf
Ein Rundgang.
14.00 Uhr, Anmeldung unter (02 11) 6 79 96 95.
www.kunst-service.com

Der lange Weg ins Museum
Schiffsmodelle und ihre Geschichte
15 Uhr, Führung im Schifffahrt-Museum im Schlossturm am Düsseldorfer Rheinufer.

Optimistisch

Im vergangenen Jahr erzielten die Mitarbeiter der P.E.T. Logistics am Firmensitz in Mülheim einen Umsatz von rund acht Millionen Euro: gegenüber 2006 eine Steigerung von weit über 30 Prozent. Für das laufende Jahr peilen sie – sollte sich die bisherige Entwicklung fortsetzen – einen Zuwachs in ähnlicher Größenordnung an. „Wir profitieren einmal vom Boom im Kraftwerksanlagenbau sowie der gesamten Sparte Energie und Umwelt, denen wir uns auf Grund der Qualität unserer Leistungen sicher sein können", ist Michael Schenk zuversichtlich.

Viele Länder



Die Container für die Kraftwerksprojekte kommen aus vielen Länder: Aus China nahmen die Mitarbeiter seit November letzten Jahres mehr als 300 Container in Empfang. Rund 500 Tonnen werden jedes Jahr aus Polen Richtung Neuss geschickt, weitere Blechkisten kamen per Schiene oder Lkw zum Beispiel aus Rumänien und Israel. „Gerade die Möglichkeit, Ladungen per Schiene anzunehmen, sind neben dem Weg über das Meer und den Rhein sehr interessant," so Schenk.

Ausbildung

Derzeit bildet die P.E.T. Logistics N.V. jedes Jahr jeweils zwei neue Auszubildende zum Kaufmann/frau für Spedition und Logistikdienstleistungen aus. Gefragte Nachwuchskräfte, die Dank der vielseitigen und vor allem multimodalen Ausbildung im Anschluss schnell einen festen Arbeitsplatz finden. Bewerbungen werden zurzeit noch angenommen.

Komponenten für Kraftwerke

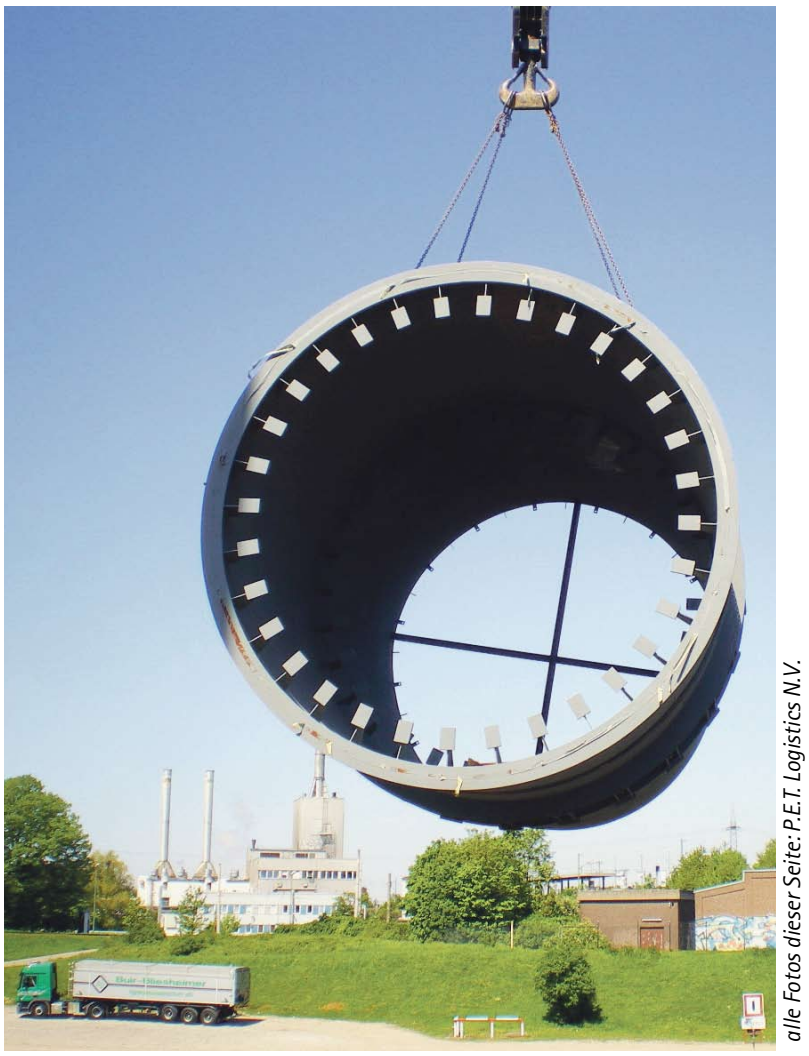
P.E.T. Logistics B.V. versorgt über Neuss zwei Baustellen sicher und „just in time"

Mit schweren Brocken beschäftigen sich die Mitarbeiter der P.E.T. Logistics N.V. im Neusser Hafen: „Wir betreuen hauptsächlich die Logistik, den Lagerumschlag und die Zwischenlagerung von Teilen von Kraftwerken", beschreibt Michael Schenk, Leiter der Transport-Abteilung. Im Jahr 2006 startete das Unternehmen, dessen Muttergesellschaft ebenfalls in Neuss ansässig ist, mit zunächst 5.000 Quadratmetern Fläche mit Wasseranbindung. Der ideale Ort, um Teile für das Kraftwerksprojekt Neurath anzunehmen, zwischenzulagern und dann zeitgenau an die Baustelle auszuliefern, wo derzeit zwei Blöcke mit jeweils 1.100 Kilowatt Leistung entstehen.

Von dem Standort im Hafen ist der Logistiker so überzeugt, dass das Unternehmen die angemieteten Flächen inzwischen auf 28.000 Quadratmeter erweiterte. Denn der Kunde Hitachi in Duisburg betraute die Neusser auch mit der Versorgung seines Kraftwerksprojektes im Duisburger Stadtteil Walsum. „Wir übernehmen vor allem die Zwischenlagerung, weil die Baustelle kapazitätsmäßig sehr eingeschränkt ist."

Doch nicht nur das: Die Experten organisieren und überwachen auch die Vor- und Nachlauftransporte per Lkw und Schiff.

Bei der Arbeit greift Schenk gerne auf das Fachwissen anderer Firmen am Standort zurück. So arbeitet P.E.T. Logistics N.V. beim Containertrucking mit Wincanton zusammen. Deren Mitarbeiter übernehmen die aus Antwerpen kommenden Teile für den Elektrofilter für das Braunkohlekraftwerk, die bei dem Containerterminal Neuss Trimodal umgeschlagen werden. „Wir laden dann die Container aus und lagern die Teile ein, bis der Kunde sie abruft." Ein weiterer Partner für Kranarbeiten, Schwertransporte und Verladepersonal ist die HESS Logistik für Betriebsumzüge GmbH in Düsseldorf. Die Zusammenarbeit im Hafen bewährte sich in den vergangenen beiden Jahren. Der Logistiker kann sich durchaus vorstellen, in Zukunft auch andere Projekte über den Standort im Hafen zu organisieren.



alle Fotos dieser Seite: P.E.T. Logistics N.V.

Faires Angebot

Den Ausschlag für die Neuss Düsseldorfer Häfen gaben für die P.E.T. Logistics N.V. zum einen die verfügbaren Flächen und das faire Angebot, das die Hafenmannschaft unterbreitete: „Die NDH haben ein ordentliches Angebot gemacht, und vor allem können wir uns ganz frei bewegen und dürfen selbstständig arbeiten", lobt Michael Schenk, Leiter der Transport-Abteilung, die partnerschaftliche Kooperation.

Daneben sind es die zentrale Lage sowie die Möglichkeit des Transportes und Umschlages der Kraftwerksteile per Schiff, die den Praktiker überzeugen.

Maßgeschneiderte Lösungen

Entwicklung von der Zoll- zur erfolgreichen Projektspedition

Die P.E.T. Logistics N.V. wurde ursprünglich in Neuss als eine reine Zollspedition gegründet. Im Laufe der inzwischen weit mehr als 20 Jahre Firmengeschichte wandelte sich das Unternehmen jedoch erfolgreich zu einer Projektspedition gerade für die besonderen Anforderungen des Anlagen- und Kraftwerksanlagenbau. „Hier bieten wir den Kunden das gesamte logistische Know-how zu der Umsetzung von maßgeschneiderten und individuellen Lösungen an", erklärt der Leiter der Abteilung Transport, Michael Schenk.

Neben der Zentrale in Mülheim an der Ruhr mit derzeit 22 Mitarbeitern unterhält das Unternehmen auch Niederlassungen in Ungarn sowie in Hamburg in Hafennähe.

Der Hafen Neuss ist für die Logistik-Experten unverzichtbar.

Schwerpunkt der Aktivitäten ist der Transport von Waren, nach wie vor das Kerngeschäften der Logistik. „Wir sind in der Lage, sämtliche Güter, jedes Material und jede Ware an den gewünschten Zielort zu bringen: per LKW, Isothermfahrzeugen, Silo- oder Tankzügen, Bahn, Schiff und per Flugzeug als Teil- und Ladungsverkehre oder auch als Sammelguttransporte", versprechen die Mitarbeiter.

Daneben gehören Warehousing, also transportgebundene und ungebundene Lageraktivitäten mit den entsprechenden Lagermöglichkeiten, sowie Kapazitäten, Customs Clearing, die gesamte Zollabwicklung für Import- und Exportwarenverkehre vor Ort, E-Logistics, die die Gestaltung, Planung, Steuerung und Abwicklung von Material-, Waren- und Informationsflüssen, sowie Shipping, maßgeschneiderte Transportlösungen im Bereich der Seeverkehre sowohl im Hochsee- als auch der Short-Sea-Bereich, zu der breiten Dienstleistungspalette des Unternehmens.

Logistik unter Zeitdruck

Tropische Früchte sind eine ebenso wertvolle wie anspruchsvolle Ware. Geschlossene Kühlkette ist eine Grundvoraussetzung.

Kaum eine Ware ist so anspruchsvoll wie exotische Früchte, die ab Frühjahr 2009 auch im Neusser Hafen umgeschlagen werden, erklärt Jorge Riano, Geschäftsführer der Product Service Latinamerica (PSL). Seine ebenso kostbare wie köstliche Fracht muss den ganzen Weg über gekühlt sein – egal, ob sie nun aus Guatemala, Ghana oder China stammen. Zudem muss die Luftfeuchtigkeit genau stimmen. Das geht nur beim Transport in speziellen Kühlcontainern.

Die Planung des neuen Fruchtzentrums trägt dem Rechnung: Auch in der zukünftigen Konfektionierungs- und Verpackungshalle des 1.800 Quadratmeter großen Komplexes werden konstant kühle zwölf Grad herrschen. Die Früchte werden die kurze Zeit, die sie in Neuss verbringen werden, jeweils nach Familien getrennt, in kleineren Räumen untergebracht. „Wir brauchen keine Regale von drei Etagen oder für 400 Paletten. Zudem werden unsere Produkte so kurz wie möglich im Lager gehalten, aber auf keinen Fall länger als eine Woche." Bei Ingwer wiegt eine ankommende Lieferung durchschnittlich 13 Kilo und wird in Mengen um die zwei Kilo an die Kunden weiter gegeben. Das sind nicht nur die Warencenter großer Supermarktketten und einzelne Filialen, sondern auch weitere Handelspartner in Europa von Skandinavien bis Italien.

Option zur Erweiterung

Denn nicht nur bei uns, auch im Ausland wächst der Bedarf nach ungewöhnlichen Köstlichkeiten. Deshalb hat das Unternehmen die Option, das bestehende Areal noch einmal um die gleiche Fläche zu erweitern und dort ein zweites Gebäude zu errichten. Riano ist zuversichtlich, an dem ideal gelegenen Standort weiter expandieren zu können. „Die Chancen, unsere Kontakte zu vertiefen, erhöhen sich mit der neuen Anlage. Denn Fruchthandel wird durch die Faktoren Qualität und Zeit bestimmt und beides können wir hier deutlich vertiefen."

Einzigartig

„Durch PSL und Herrn Riano erreichen wir quasi Seehafen-Status, dort werden sonst Früchte umgeschlagen. Zudem sind wir in NRW der einzige Standort mit einem Fruchtzentrum in einem binnenländischen Containerhafen", freut sich auch NDH-Geschäftsführer Ulrich Gross. Bislang werden die Früchte von ihrem Ankunftsort in Rotterdam oder Antwerpen aus an Kunden in ganz Europa per Lkw verschickt. Jetzt kommen sie zunächst mit dem Schiff nach Neuss und gehen dann nach Möglichkeit auch über die Schiene weiter an Kunden in ganz West- und Nordeuropa.

Wachstum

Die Verbindungen blühen: Im vergangenen Jahr bewegten die Mitarbeiter der im Jahre 2001 gegründeten PSL GmbH etwa zwei Millionen Kisten und machten einen Umsatz von acht Millionen Euro. Für dieses Jahr werden zwölf Millionen Euro erwartet, wenn die Tendenz anhält, freut sich der Geschäftsführer. Und 2009 möchte er dann 16 Millionen Euro umsetzen. Denn nicht nur die Deutschen sind inzwischen auf den Geschmack gekommen.

Mehr Wert für alle

Das neue Fruchtzentrum bietet den PSL-Mitarbeitern auch die Möglichkeit, weitere Dienstleistungen für die Kunden anzubieten und so den Mehrwert für die Abnehmer zu erhöhen. „Viele Menschen wissen nicht, wie manche Früchte am besten und wann sie am besten gegessen werden. Wir möchten sie deshalb so verpacken, dass auf einem Faltblatt nachzulesen ist, wie man was genießt. Als Dienstleistung für die Endkunden und als Mehrwert für die Kunden des Fruchtterminals", erklärt Riano. Und das ist erst der Anfang: Er hat noch einige andere Ideen, die sich auf dem neuen Gelände umsetzen lassen.

Jorge Riano, Anne Klaren, und Christian Grüneberg (von rechts).

Fruchtbare Entwicklung

Aus Abschiedsgespräch wurde ein Neuanfang

Ursprünglich arbeitete PSL-Geschäftsführer Jorge Riano im diplomatischen Dienst für die Exportförderung Kolumbiens. Dabei hatte er nicht nur mit vielen Produkten des Landes zu tun, sondern auch mit einem Projekt, wie exotische Früchte nach Deutschland exportiert werden könnten.

Nach seinem Ausscheiden aus dem diplomatischen Dienst verknüpfte er in Hamburg die Erfahrungen aus seinem Heimatland – sein Vater arbeitete in der Agrarwirtschaft – mit seinen Kontakten und Kenntnissen in der Vermarktung: Seine Partner aus Kolumbien schickten ihre Produkte nach Deutschland, die Riano hier zunächst in kleinen Mengen verkaufte.

Da dies meist über die Häfen Rotterdam und Antwerpen geschah, entschloss er sich, in das Nachbarland überzusiedeln. Bei seiner Abschiedstour besuchte er auch den Neusser Wirtschaftsförderer Jürgen Steinmetz und Landrat Dieter Patt. Sie machten ihm einen unerwarteten Vorschlag: Was in Antwerpen möglich ist, ließe sich auch in Neuss verwirklichen. Eine Einladung, die Riano gerne annahm: Neuss liegt strategisch zentral in Westeuropa, ist verkehrstechnisch hervorragend angebunden, von hier bis zu den Nordseehäfen sind es nur zwei Stunden Fahrtzeit. „Und in Neuss wurde mir die helfende Hand entgegen gestreckt", so Riano. Ein Entschluss, den der Geschäftsführer nie bereut hat.

Gespräch

Das Zentrum entstand im Gespräch mit dem Neusser Wirtschaftsförderer Jürgen Steinmetz und NDH-Geschäftsführer Ulrich Gross, berichtet Riano. „Wir haben verschiedene, auch verrückte Ideen diskutiert. Am Ende stand der Plan, eine Halle zu bauen, die mit allen technischen Voraussetzungen ausgestattet ist, um optimal tropische Früchte zu versenden."

Ein Paradies an der afrikanischen Ostküste

Durban ist die zweitgrößte Stadt Südafrikas – die größte Moschee der Südhalbkugel – zahlreiche bezaubernde Kunstateliers und Restaurants mit Spezialitäten des Landes – das größte Aquarium der Welt

Durban liegt an der Ostküste Südafrikas am indischen Ozean. Es ist in der Provinz KwaZulu-Natal mit knapp zwei Millionen Einwohnern die größte und in ganz Südafrika die zweitgrößte Stadt. Durban ist der bedeutendste und größte Ferienort an der Küste Südafrikas und beeindruckt Besucher vor allem mit seinem großen Hafen.

Sehr beliebt und bekannt ist Durban für seine zahlreichen Rikschafahrer, die sehr häufig von Touristen gebucht und fotografiert werden. Durban ist zudem für die größte Moschee der Südhalbkugel berühmt. Neben ihr ist aber auch das Bat-Centre, welches direkt am Hafen gelegen ist, ein Touristenmagnet. Die Stadt ist ein Kulturzentrum mit zahlreichen interessanten Ateliers, in welchen südafrikanische Kunst aus Holz und Keramik sowie auch Malereien sowohl ausgestellt als auch zum Verkauf angeboten werden.

Im Bat-Komplex befindet sich auch der Trans African Express, in welchem zahlreiche Spezialitäten der afrikanischen Küche erhältlich sind.

alle Fotos dieser Doppelseite: Wikimedia Commons

Das alte Rathaus von Durban ist für Touristen ein ganz besonderer Anziehungspunkt.

Eine sehr interessante Sehenswürdigkeit für Touristen, die mit der kompletten Familie etwas unternehmen möchten, ist die „uShaka Marine World". Es ist eines der größten Aquarien der Welt und beeindruckt mit einer faszinierenden Artenvielfalt und Schönheit der Unterwassertiere, die es hier zu sehen gibt.

Wer gerne Sport treibt, findet in Durban eine Menge Angebote an Wassersportarten, wie Wellenreiten, Kitesurfen und Boogieboarden. Natürlich besteht auch die Möglichkeit, tauchend die Unterwasserwelt zu erkunden. Um die Gefährdung der Wassersportler durch Haie zu verhindern, wurden in den letzten Jahren viele Strände mit langen Netzen gesichert.

Wunderschöne Handarbeiten

Aber auch wer gerne shoppen geht, ist in Durban genau richtig aufgehoben. Die Stadt bietet eine gigantische Vielfalt an Geschäften mit Souvenirs, aber auch Kleidung und Kunsthandwerk. Sehr empfehlenswert ist der sehr belebte Victoria Street Market.

Wer lieber etwas ruhiger einkauft, sollte das Einkaufszentrum The Workshop besuchen. Zum Bewundern und Einkaufen der afrikanischen Kunst laden das African Art Centre und das schon angesprochene Bat-Centre in mit ihrem sehr breiten Angebot an hochwertigen und wunderschönen Handarbeiten.

mehr Infos unter:
http://durban.kzn.org.za/

Wichtige Basis für Flugboote

100.000 Jahre alte Felszeichnungen – englische Siedlung

Südafrika ist ein sehr fruchtbares und klimatisch günstiges Land, das auf eine entsprechend lange Besiedelung durch den Menschen zurück schauen kann. Das schließt natürlich auch die Region von Durban mit ein.

In der Nähe der heutigen Stadt wurden Felszeichnungen gefunden, die vermutlich rund 100.000 Jahre alt sind. Sie stammen noch von den ursprünglichen Bewohnern der Region, die jedoch im zweiten Jahrtausend vor Christus von den aus dem Norden kommenden Bantu verdrängt wurden. Allerdings ist bis zu der Ankunft der ersten weißen Besiedler nur sehr wenig über die vorherigen Bewohner der Region rund um Durban bekannt.

Vasco da Gama entdeckte und taufte die Bucht und verzeichnete sie in seinen Karten. Doch kamen nur selten Europäer in der oftmals durch Stürme gepeitschten und relativ verlassenen Gegend vorbei: Meist handelte es sich um Schiffbrüchige, Sklavenhändler oder Kaufleute.

Das änderte sich erst 1823, als englische Siedler eine Siedlung gründeten. Mit Erfolg: 1835 war die Neugründung zu einer ansehnlichen Stadt herangewachsen, und erhielt zu Ehren des damaligen Gouverneurs der Kap-Kolonie Benjamin d'Urban ihren Namen.

Die anschließenden Jahre waren vor allem von Kriegen geprägt: 1838 wollten die Buren nördlich von Durban eine weitere Stadt gründen, konnten sich jedoch nicht mit König Dingane, dem Halbbruder des bekannten Shaka Zulu, einigen. Die Neuankömmlinge konnten die Auseinandersetzung in der Schlacht am Blood River für sich entscheiden. Doch der Friede währte nur kurz: 1842 bekriegten sich dieses Mal die Briten und die Buren.

Der erste Hafenmeister wurde entweder 1839 oder 1840 ernannt – leider existieren heute keine genauen Unterlagen mehr. Nachdem auch die gefürchtete Sandbank vor der Einfahrt – die dem Hafen andererseits auch Schutz bei schweren Stürmen bot – unschädlich gemacht worden war, stieg der Umschlagsplatz schnell zu dem geschäftigsten Wirtschaftshafen Afrikas auf und beheimatet heute zudem Afrikas größten Containerterminal.

Von den 1930 bis 50er Jahren war es zudem eine wichtige Basis für Flugboote. Von hier starteten die Passagiere auf der ersten kommerziellen Flugverbindung zwischen Südafrika und Europa.

Größter Umschlagsplatz Afrikas entwickelt sich rasant weiter

Container-Kapazitäten sollen deutlich erweitert werden – Halteplatz der Supertanker

Der Hafen Durban wird größten Teils von der staatlichen Transnet National Ports Authority (TNPA) betrieben, die wiederum Tochterunternehmen der Transnet ist, die für den Erhalt und den Ausbau der öffentlichen Transportinfrastruktur des Landes verantwortlich zeichnet.

In Durban sind die Mitarbeiter von fünf Units aktiv: Durban Container Terminal, Pier 1 Container Terminal, City Terminal, Durban Car Terminal sowie Maydon Wharf Terminal. Sie gewährleisten nicht nur die Einsatzfähigkeit der Infrastruktur, sondern steuern auch die weitere Entwicklung im Sinne der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Häfen.

Durban entwickelte sich nach der Gründung wegen der günstigen Lage schnell zu dem geschäftigsten Wirtschaftshafen Afrikas und beheimatet heute zudem den größten und geschäftigsten Containerterminal des Kontinents. Der Hafen nimmt einen Großteil der natürlichen Fläche der Durban Bucht ein und umfasst rund 1850 Hektar Fläche, wovon das Wasser bei Flut einen Anteil von 892, bei Ebbe von 679 Hektar ausmacht.

Das Küstenentwicklungsgebiet sowie der zentrale Geschäftsbereich liegen im Norden und Nordosten des Areals, Maydon Wharf im Westen, die Bayhead Schiffswerft-Bereiche im Süden und die Halbinsel des Eingangskanals im Südosten.

Durban verfügt heute über 59 Schiffsanlegeplätze, die für Fischerboote sowie für Werften noch nicht eingerechnet. Für die riesigen Supertanker, die Öl aus dem Nahen Osten nach Amerika und Europa bringen, wurde zudem ein Bojen-Haltesystem in der Bucht eingerichtet, da die Tanker zu groß sind, um in den Hafen einzulaufen. Das Hafensystem soll zudem weiter ausgebaut werden: Derzeit werden Planungen für mehrere große Containerterminals diskutiert, deren Bau möglicherweise im Jahr 2010 beginnen soll. Derzeit verfügt der Hafen über zwei große Terminals, wovon der neueste im vergangenen Jahr eröffnete, um die auch im südlichen Teil Afrikas stark zunehmenden Containerverkehre bewältigen zu können.

320 Kilometer Gleisanlagen

Zudem ist angedacht, die bereits 2002 heruntergestufte Marine-Basis auf Salisbury Island ganz zu schließen und dort ein Auto-Terminal zu errichten. Durch den Hafen ziehen sich insgesamt 320 Kilometer Gleisanlagen, die nicht nur den Transport innerhalb des Hafens gewährleisten, sondern auch für die Anbindung des Hinterlandes eine enorm wichtige Rolle spielen. Denn der Hafen dient als wichtiges Güterverteilzentrum und Impulsgeber der Wirtschaft der umliegenden Regionen.

Daneben spielt der Hafen für die Stadt ein wichtige Rolle als Arbeitgeber: Das Gewerbegebiet ist das zweitgrößte in Südafrika. Der Hafen betreibt sechs starke Schlepper, die der Nationalen Hafenbehörde (NPA) gehören. Die Flotte begleitet nicht nur rund 800 Schiffsbewegungen pro Monat, sondern ist auch für Lösch- und Bergungsarbeiten ausgerüstet, sollte es zu einem Unfall kommen.

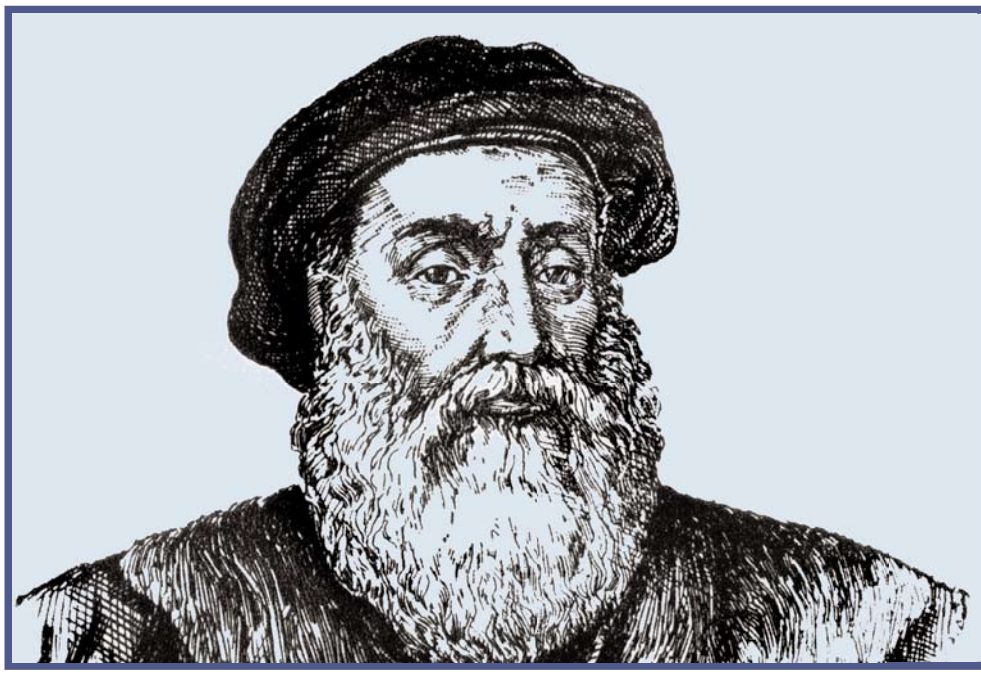
mehr Infos unter: www.ports.co.za/durban-harbour.php

Ein Blick auf den aufstrebenden Umschlagsplatz und das größte Containerterminal Afrikas.

Erfolgreiches Jahr

Im Geschäftsjahr 2006/07, das am 31. März 2007 endete, fertigte der Hafen Durban 4.545 Seeschiffe ab und schlug 41,4 Millionen Tonnen Güter ohne Container um. Die Blechboxen summierten sich auf 2,3 Millionen TEU oder ungefähr 25,4 Millionen Tonnen. Rund 43 Millionen Tonnen (inklusive Container) waren Importe, etwa 22 Millionen Tonnen Exporte, der Rest Umschlag zur Weiterverschiffung. Massengüter hatten einen Anteil von 33,7 Millionen Tonnen, Break Bulk summierte sich auf 7,8 Millionen Tonnen.

Der Autoterminal – der größte für den Import sowie Export der boomenden Automobilindustrie – fertigte rund 390.000 Fahrzeuge ab.



Der Legende nach war es der Entdecker Vasco da Gama, der die Natal-Bucht am Weihnachtstage 1497 taufte. Er war mit seinen drei Schiffen San Gabriel, San Raphael und Berrio auf seinem Weg nach Indien und nannte das Land ebenso wie die Bucht aus Anlass des Feiertages „Natal" in Anlehnung an das Wort Natividat, auf Deutsch übersetzt „Geburt".

Allerdings vermuten einige Historiker heute, dass der Forscher weiter südlich in der Region des heutigen Hafens St. John an Land ging. Der auf der Karte eingezeichnete Name blieb jedoch und die späteren Siedlern übernahmen ihn. Der abgelegene Platz wurde zunächst vor allem von Sklavenhändler und Piraten genutzt.

Die Idee, in der Stadt Durban einen Hafen zu errichten, geht auf das Jahr 1824 zurück, als das erste Mal europäische Siedler ankamen, um einen Handelsposten zu errichten. Denn die Natal-Bucht, in der der Hafen liegt, ist eine der wenigen natürlichen Anlegestellen an der Ostküste des südlichen Afrika. Zudem bot sie durch eine vorgelagerte Sandbank geschützt einen idealen Anlegeplatz.

SANDRA begeistert Binnenschiffer

Simulator eröffnet Nutzern zahlreiche Möglichkeiten. In dieser Form weltweit einmalig.

Bereits seit Längerem kommen in der Luftfahrt und in der Seeschifffahrt modernste Simulationstechniken in der beruflichen Aus- und Weiterbildung zum Einsatz. Diese Möglichkeit steht nun auch den Binnenschiffern offen. In den Räumen des Schiffer-Berufskollegs RHEIN in Duisburg-Homberg wurde eine Simulationsanlage installiert, die genau auf die Bedürfnisse der Binnenschifffahrt zugeschnitten ist.

Getauft wurde sie auf den Namen „SANDRA", die Abkürzung steht für Simulator for Advanced Navigation Duisburg Research and Application. Die neue Anlage steht aber nicht nur für Schulungsmaßnahmen zur Verfügung, um beispielsweise das richtige Verhalten in Notsituationen zu üben; auch bei verschiedenen Forschungs- und Entwicklungsprojekten bietet es sich an, von der neuen Technik Gebrauch zu machen. Etwa um zu untersuchen, welche Wasserflächen für das sichere Manövrieren großer Schiffseinheiten in einem Hafen vorgehalten werden müssen.

Foto: Schiffer-Berufskolleg RHEIN

SANDRA begeistert auch Sonja Rettler und Sebastian Okon, beide Schüler in der Mittelstufe der Binnenschiffer-Klassen.

Die Anlage ist im Prinzip ein maritimer Ship-Handling-Simulator, speziell erweitert für die Anwendung in der Binnenschifffahrt. „Und das ist die erste Besonderheit", betont Dipl.-Naut. Captain Olaf Kammertöns, gemeinsam mit Professor Dr. Paul Engelkamp, Vorstandsvorsitzender und Institutsdirektor des Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST), Projektleiter beim Institut. Denn SANDRA spielt ihre größten Stärken dann aus, wenn es beim Fahren und Navigieren von Schiffen um den Faktor Mensch geht. „Simulation ist streng genommen zunächst eine Frage des Rechnens und der Kapazität eines Computers", erklärt Fachmann Kammertöns. So sei zum Beispiel im Hafenbau zunächst entscheidend, ob ein Schiff durch die umgestaltete Stelle passt oder nicht. Das lasse sich hervorragend aus den Plänen ablesen oder eben an einem Rechner simulieren.

Ob aber der Schiffsführer mit der neuen Situation klar komme oder die Übersicht verliere, „das erfahren wir nur, wenn er in eine realitätsnahe Situation versetzt wird."

Dass es gelungen ist, eine solche Simulationsanlage in Duisburg zu errichten, ist das Ergebnis einer vom Schulverwaltungsamt der Stadt Duisburg unterstützten gemeinsamen Initiative vom Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschiffahrt (AdB), dem Schiffer-Berufskolleg RHEIN sowie dem DST.

Feierliche Einweihung

Der Bau der Anlage wurde im Rahmen des NRW-EU-Programms für die Ziel-2-Gebiete über das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie gefördert. Hinzu kamen weitere Sponsoren aus dem Gewerbe, den Binnenschifffahrtsverbänden und gewerbenahen Organisationen, die mit ihren Spenden das Projekt finanziell unterstützten. Zur Inbetriebnahme und Vorstellung der Anlage kamen rund 150 Gäste aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung.

Optionen näher beleuchten

Land lädt zur Hafenkonferenz NRW ein, um Fragen zu diskutieren.

Das Wachstum der Containerverkehre hält an: Prognosen gehen von einer globalen Steigerungsrate von 5,5 Prozent pro Jahr bis 2025 aus. Aufgrund dieser Zuwächse haben die Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen hervorragende Perspektiven. Während die logistischen Kapazitäten der großen Seehäfen nahezu ausgeschöpft sind, können die Binnenhäfen das anhaltende Wachstum der Containermärkte auffangen und gestalten. Mit ihrer Nähe zu Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam sowie guten Hinterlandverbindungen verfügen sie über die besten Voraussetzungen, als leistungsfähige Logistikdrehscheiben eine Schlüsselrolle im Umschlag der Güterströme zu übernehmen.

Um diese und andere Fragen zu diskutieren, lädt das Land am Freitag, 31. Oktober, zur Hafenkonferenz Nordrhein-Westfalen ein. Mit Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung werden in Vortragsforen, Workshops und Podiumsdiskussionen die Handlungsoptionen für die Hafenstandorte in Nordrhein-Westfalen, die das Land in der Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzepts formuliert hat, näher beleucht.

Die Themen sind Flächenoptimierung, Hinterlandverbindungen und trimodaler Warenumschlag sowie die Möglichkeiten von Hafenkooperationen. Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit der Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen deutlich zu steigern und konkrete Handlungsvorschläge für die weiteren Entscheidungsprozesse zu erarbeiten.

Perspektiven analysiert

Mit ihrem Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept nahm die Landesregierung eine umfassende Bestandsaufnahme vor, analysierte Entwicklungsperspektiven und bereitete Handlungsoptionen vor.

Die Entwicklung der Hafenstandorte spielt darin eine zentrale Rolle. Die Umschlagplätze zwischen Bahn, Straße und Wasserwegen bieten gute Voraussetzungen für die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe.

Seit Februar 2008 gibt es ein komplett überarbeitetes „Konzept zur Entwicklung der Wasserstraßen und Häfen", dessen Ziel es ist, die Leistungsfähigkeit der Häfen deutlich zu steigern, ihren Marktanteil im Hinterland zu erhöhen und bis zu 9000 neue Arbeitsplätze zu schaffen.

„Wir wollen den umweltfreundlichen und effizienten Verkehrsträger Binnenschiff stützen. Außerdem brauchen wir hervorragend ausgebaute Häfen, um Nordrhein-Westfalen zur führenden Logistikregion in Europa zu machen," betonte NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke.

Die massiven Zuwächse im Containerverkehr führen nach Ansicht Wittkes dazu, dass die großen Seehäfen kaum noch Kapazitäten für Logistik haben werden. Diese Aufgaben könnten zunehmend die Binnenhäfen im Hinterland übernehmen – vor allem entlang der Rheinschiene mit ihrer Nähe zu Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam.

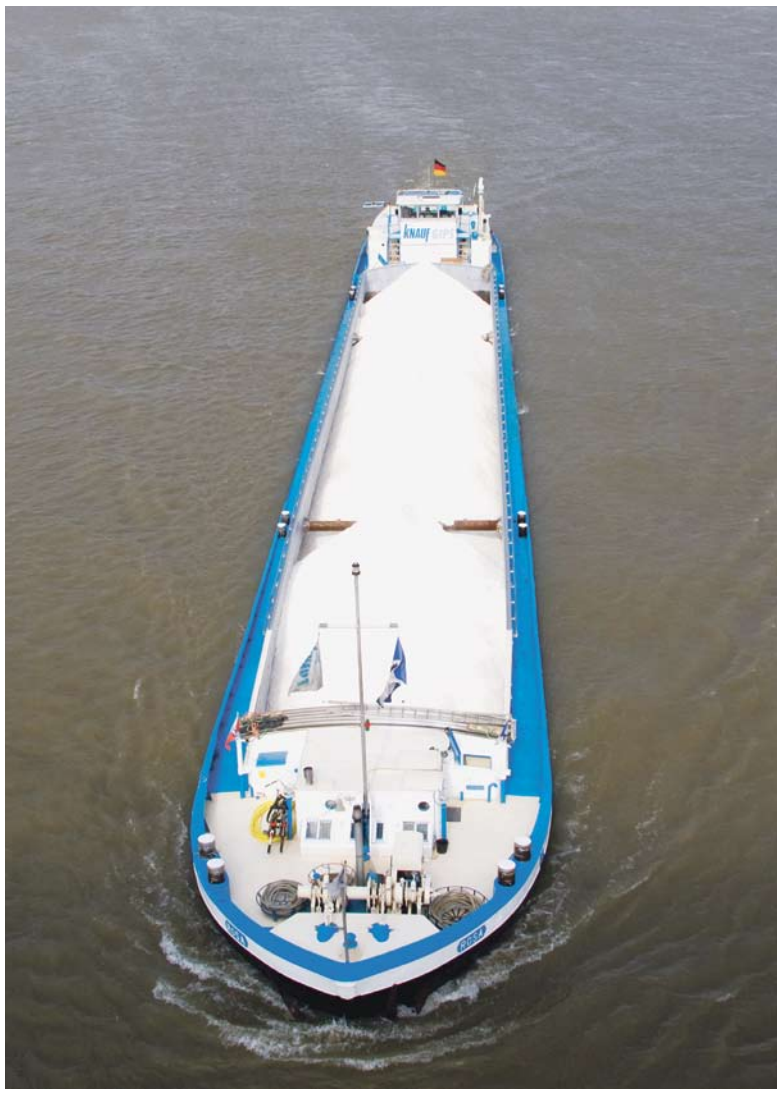


Foto: Schrift-Steller

Das Land Nordrhein-Westfalen ist auf die Schifffahrt angewiesen.

Eine in dem Konzept formulierte Anregung an die Binnenhäfen ist die Aufforderung zu einer erhöhten Kooperation untereinander. Vor allem gelte es, knappe Flächen besser zu nutzen, das Marketing zu verbessern und die Effizienz nachhaltig zu steigern.

Hohe Wasserqualität gehalten

Längst ist nicht nur der Himmel über der Ruhr wieder blau – Verband legt seinen jährlichen Gütebericht vor – Organisationen überwachen den Zustand des Flusses

Der sichere Betrieb, die kontinuierliche Verbesserung der Abwasserreinigung sowie der Trinkwasseraufbereitung und die Untersuchung der Wasserqualität: Das sind die Arbeitsschwerpunkte des Ruhrverbands und der Arbeitsgemeinschaft der Wasserwerke an der Ruhr (AWWR). Die beiden Organisationen dokumentieren dies eindrucksvoll im Ruhrgütebericht 2007. Über 100.000 Messdaten belegen, dass die hohe Qualität der Gewässer im Ruhreinzugsgebiet hinsichtlich der seit vielen Jahren im Fokus stehenden Parameter erhalten beziehungsweise erneut verbessert werden konnte.

„Eine künstliche Belüftung der Ruhr war im dritten Jahr in Folge zu keiner Zeit und an keiner Stelle erforderlich. Darüber hinaus gingen die registrierten Gewässerverunreinigungen von durchschnittlich 15 Ereignissen im Zeitraum 1997 bis 2006 auf sieben Vorkommen im Jahr 2007 zurück", analysiert Professor Harro Bode, Vorstandsvorsitzender des Ruhrverbands, die Faktenlage anlässlich der Veröffentlichung des Ruhrgüteberichts 2007.

Die AWWR und der Ruhrverband führen eigene Monitoring-

Seit Jahren macht die Wasserqualität der Ruhr beständig Fortschritte.

programme durch, die aktuelle Einschätzungen zu relevanten Stoffen ebenso möglich machen wie Vorsorgemaßnahmen gegen die Einleitung unerwünschter Stoffe. „Mit den umfangreichen Untersuchungen übernehmen wir eine freiwillige Aufgabe, die es uns möglich macht, auch auf aktuelle Anlässe wie TOSU zu reagieren", erklärt Hansjörg Sander, Vorsitzender der AWWR auf der Pressekonferenz zum Ruhrgütebericht.

Ein wesentliches Qualitätsmerkmal für die Wasserbeschaffenheit von Oberflächengewässern sind nach wie vor die Belastungen mit organischen Stoffen sowie mit Nährstoffen.

Sehr guter Zustand

Die im Rahmen von Längsuntersuchungen der Ruhr gemessenen Konzentrationen belegen, dass sich der abnehmende Trend bei den organischen Stoffen (CSB) als auch bei den Nährstoffen Phosphor und Ammonium-Stickstoff weiter fortsetzt.

„Die Umweltqualitätsnorm weist für den wichtigen und trinkwasserqualitätsrelevanten Parameter Ammonium-Stickstoff einen ‚sehr guten' Zustand aus. Zurückzuführen ist dies auf die nochmals verbesserte Reinigungsleistung der Verbandskläranlagen, die weit bessere Ablaufergebnisse erzielen als der Landes- oder Bundesdurchschnitt aller Kläranlagen", stellt Professor Bode fest.

Aufgrund immer genauer werdender analytischer Möglichkeiten stellt man zunehmend das Vorhandensein verschiedenster Stoffe, allerdings in extrem niedrigen Konzentrationen im Gewässer fest. Wie ein roter Faden zieht sich daher das Thema Stoffspuren durch die Fachaufsätze.

Grenzwerte eingehalten

Dabei ist es wichtig herauszustellen, dass die geltenden Vorsorgewerte für das Trinkwasser eingehalten und größtenteils weit unterschritten werden. Dennoch bleibt abzuwarten, ob weitere Forderungen hinsichtlich des Trinkwassers und der Gewässer seitens des Staates gestellt werden.

„Falls der Gesetzgeber Handlungsbedarf feststellt, muss gefragt werden, ob die Trinkwasserwerke, die kommunalen Kläranlagen oder die originären Verschmutzungsquellen die richtigen Orte für etwaige Maßnahmen sind. Hierzu ist eine intensive sachliche Diskussion erforderlich, die auch die Kosten der unterschiedlichen Handlungsalternativen betrachtet," erklärt Professor Bode.

Der aktuelle Ruhrgütebericht steht im Internet unter www.ruhrverband.de im Bereich Presse und Öffentlichkeit unter Service zum Download bereit.

Rastplatz und Winterquartier

Jetzt kommen wieder Hunderttausende Gänse an den Rhein

Die ersten arktischen Wildgänse sind auf ihrer langen Reise gen Süden in den hiesigen Gefilden angekommen. Am Samstag, 27. September, wurden im Bereich Bislicher Insel bei Xanten 40 Bläss- und 5 Saatgänse und im niederländischen Ooypolder mehrere Trupps mit bis zu 40 Blässgänsen gesichtet. Die angekommenen Tiere sind jedoch nur Vorboten für die noch zu erwartenden Vögel. Etwa 150.000 Blässgänse und 10.000 bis 20.000 Saatgänse, wie auch noch weitere, seltenere Arten, bevölkern im Winter die Wiesen

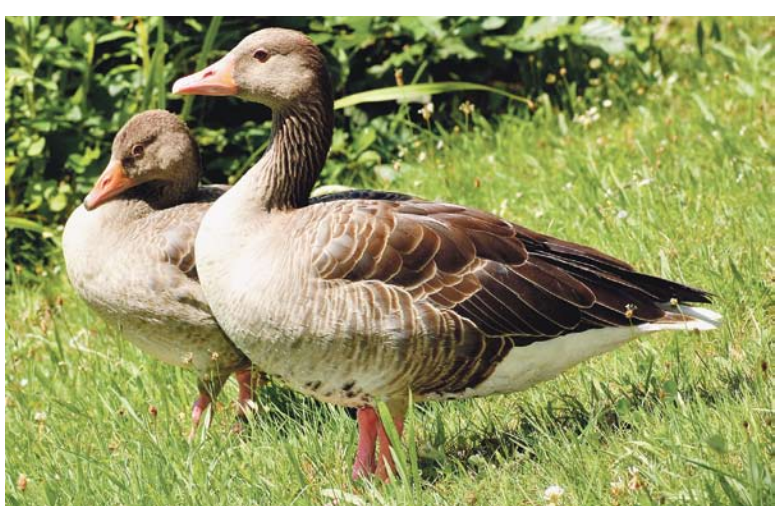


Foto: Wikimedia Commons/André Karwath

und Weiden entlang des Rheins. Vom 23. November 2008 bis zum 15. Februar 2009 bietet die NABU-Naturschutzstation Kranenburg jeweils sonntags um 14 Uhr die Möglichkeit, die überwinternden Wildgänse zu erleben. Hierzu bietet die Station informative und eindrucksvolle Exkursionen zu den Rastplätzen der Wandervögel an. Größere Gruppen können auch unter der Woche eine Exkursion buchen. Es wird in jedem Fall um eine Anmeldung gebeten. Weitere Informationen erhältlich bei der NABU-Naturschutzstation, Bahnhofstraße 15, 47559 Kranenburg, Telefon (02826) 91 87 600.

Die großen Schwärme überwinternder arktischer Wildgänse am Niederrhein sind ein Wahrzeichen des Naturschutzes in Nordrhein-Westfalen. Bis zu 30 Prozent des westeuropäischen Bestandes der Blässgans halten sich am Niederrhein zwischen Duisburg und Nimwegen (NL) auf und belegen damit die internationale Bedeutung dieses Vogelrastgebietes. Die NABU-Naturschutzstation engagiert sich seit ihrer Gründung für den Schutz und die Erforschung der Wildgänse.

Wildgänse gab es hier auch schon in früheren Jahrhunderten, allerdings war deren Zahl früher geringer. In der Zeit zwischen 1950 und 1985 nahmen die Gänse schrittweise zu – von wenigen Tausend Vögeln auf dann rund 150.000 Exemplare. Seitdem pendelt der Bestand um diesen Wert – je nach Witterung und Bruterfolg.

Die häufigste Gänseart am Niederrhein ist mit rund 135.000 Exemplaren die Blässgans, aber auch die Saatgans und die Graugans kommen gerne.

BÖB wählt Vorstand neu

Rainer Schäfer neuer Präsident der öffentlichen Binnenhäfen.

Ein Teil des neuen BÖB-Vorstandes (v.l.): Joachim Zimmermann, Rainer Schäfer und Detlef Bütow.

Anlässlich der diesjährigen Mitgliederversammlung in Mülheim wählten die Mitglieder des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) turnusmäßig ein neues Präsidium. Dieses besteht nun aus Rainer Schäfer, Geschäftsführer Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH und Co. KG, der von den Anwesenden auch zum neuen Präsidenten bestimmt wurde, sowie Roland Hörner, Geschäftsführer Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft mbH, Mannheim, Joachim Zimmermann, Geschäftsführer Bayernhafen GmbH und Co. KG, Detlef Bütow, Geschäftsführer Sächsisch Binnenhäfen Oberelbe GmbH, Dresden und Jens Hohls, Geschäftsführer Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig mbH.

Erwartungen formuliert

In einem ersten Statement betonte der neue Präsident Rainer Schäfer die Wichtigkeit der Besetzung des Präsidiums mit fünf Personen. „Wir sind den Kollegen, die die vergangenen vier Jahre den Verband geführt haben, zu außerordentlichem Dank verpflichtet. Angesichts der vor uns liegenden Aufgaben in einem ständig wachsenden Aufgabenspektrum bedarf es der Mitarbeit aller im Verband und insbesondere im Präsidium, welches die Richtlinienkompetenz vorgibt und jetzt wieder vollzählig ist."

Der neue Präsident kündigte an, dass die öffentlichen Binnenhäfen anderen Verbänden und Institutionen die Hand ausstrecken werden. „Denn wir sind der festen Überzeugung, dass eine große Problemlösung und das ideale Netzwerk nur entstehen können, wenn wir über den Tellerrand hinaus und mit allen Beteiligten offen kommunizieren", kündigte Schäfer an. „Der Fokus muss größer werden. wir werden deshalb den Kontakt zu allen an der Wasserstraße Beteiligten, aber auch zu den anderen Verkehrsträgern suchen, um gemeinsame Lösungen zu finden."

Mit Dr. Rolf Bender, Friedrich Weege und Lothar Weis traten drei der vier bisherigen Präsidiumsmitglieder nicht mehr zur Wahl an: „Wir machen den Weg frei für jüngere Kollegen", so die übereinstimmende Erklärung. Die Mitglieder konnten auf der Versammlung auch Neulinge in dem Kreis aufnehmen: Mit der Albert Bergschneider GmbH aus Ibbenbüren, der Hülskens Holding GmbH und Co. KG mit Sitz in Wesel und sieben gemeldeten Hafenstandorten sowie der Infracor GmbH als Hafenbetreiber des Industrieparks Marl sind in diesem Jahr drei private Unternehmen dem BÖB beitreten.

Legitimation vergrößert

Seitdem der BÖB sich auch privaten Häfen als Mitglieder öffnete, weckte er durch seine stete Themen-, Lobby- und Öffentlichkeitsarbeit neues Interesse für die Verbandsarbeit und erntet die Früchte seiner Arbeit aus dem vergangenen Jahr. Es gelang ihm einmal mehr, die Interessen, der am System Wasserstraße beteiligten und interessierten Unternehmen zu bündeln und damit die politische Legitimation zu vergrößern.

Chancen konsequent nutzen

Staatssekretär Kozlowski wiederholt Unterstützung der Landesregierung für die Häfen: „Basis für unseren Wohlstand"

Staatssekretär Günter Kozlowski betonte die Bedeutung der Häfen.

„Für uns ist die Binnenschifffahrt sehr wichtig", erneuerte Staatssekretär Günter Kozlowski die Unterstützung der nordrhein-westfälischen Landesregierung für die Häfen vor den rund 100 anwesenden Hafenchefs des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB). Er konnte sich einen Seitenhieb dann doch nicht verkneifen: „Wenn man nach Berlin kommt, muss man das denen doch erst mal erklären." Die Binnenschifffahrt und die Lage auf der Strecke zu und von den Nordseehäfen mache Nordrhein-Westfalen zum „Logistikland Nummer 1". „Und wir wollen das aufrechterhalten, damit Deutschland und NRW als Wirtschaftsstandort Bestand haben. Tun wir das nicht, bricht die Basis für unseren Wohlstand weg."

Daneben sei es entscheidend, der kommunalen Politik zu verdeutlichen, was für einen Wert und was für ein Asset sie in den Häfen haben. „Und dass sie dafür die entsprechenden Flächen vorhalten müssen. Die Flächensicherung ist der Schlüssel für alle zukünftigen Erfolge und dass die Binnenschifffahrt ihre Anteil am Verkehrsaufkommen erhalten oder sogar ausbauen kann", betonte Kozlowski.

Regionale Wirkung

Dr. Rolf Bender, Geschäftsführer der Häfen und Güterverkehr Köln AG, betonte die regionalen Effekte der Häfen: Rund um die Standorte hätten sich zahlreiche Unternehmen und Industrie angesiedelt. „Denn wir sind dafür da, dass die Wirtschaft versorgt wird und ihre Produktion weiter versenden kann." So generierten die deutschen Häfen rund 400.000 Arbeitsplätze – „und dazu kommen noch einmal die, die direkt bei den Häfen, in Verwaltung, im Umschlag und so beschäftigt sind."

Es werde aber immer einen natürlichen Konflikt zwischen Wohnbebauung und der Nutzung als Wirtschaftshafen geben. „Und jede Kommune muss selber überlegen, was ihr mehr wert ist: Ein attraktives Gebiet mit auch neuen Arbeitsplätzen oder ein funktionierender Hafen." Aber wenn der Umschlagsort geschlossen und dem umliegenden Handel und der Gewerbeindustrie die Basis ihrer Arbeit genommen werde, dann bestehe eventuell die Folge, dass diese Arbeitsplätze abwandern. „Aber das ist eine Entscheidung, die die Kommunen selber treffen müssen. Ich kann nur appellieren, dass wenn die Entscheidung getroffen werden soll, dass man vorher sorgfältig abwägt", so Dr. Bender weiter.

Gerhard Hammer, verkehrspolitischer Sprecher der Industrie- und Handelskammer (IHK) Essen, forderte die Binnenschifffahrt auf, jetzt die Herausforderungen anzunehmen und die sich bietenden Chancen zu nutzen. „Einen Verlader interessieren nur der Preis und die Termine. Da müssen Schifffahrt und Häfen zumindest mit Angeboten auf mittlerem Niveau antreten und sich starke Partner suchen – da bieten sich die Speditionen an." Dazu sei es aber erforderlich, über die Möglichkeiten und Vorteile des Systems Wasserstraße zu informieren.

Argumente zum Nationalen Hafenkonzept

Verkehrsausschuss des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen erarbeitet Gesamtstrategie für Wasserstraße.

Aufgefordert durch die Bundesregierung, legte der BÖB anlässlich seiner diesjährigen Mitgliederversammlung ein Argumentationspapier für ein Bundeshafenkonzept vor. „Nach eingehenden Diskussionen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sind wir uns sicher, Antworten auf die vordringlichen Fragen formuliert zu haben", so der neue BÖB-Präsident Rainer Schäfer.

Ein Nationales Hafenkonzept wird verstanden als ein Konzept zur Ausschöpfung und Steigerung der Leistungsfähigkeit des Systems Wasserstraße (mit See- und Binnenhäfen und Wasserstraßen sowie deren Anschluss an die anderen Verkehrsträger). „Angesichts der sich verändernden (umwelt-)politischen Rahmenbedingungen, dem Streben nach einer übergeordneten Nachhaltigkeitsstrategie (auch) für den Verkehr bedeutet dies die optimale Nutzung des Systems Wasserstraße bis an seine Grenzen", so Schäfer weiter.

Die europäische Kommission betont in den Strategischen Leitlinien der Kohäsionspolitik die Wichtigkeit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur für Wachstum und Beschäftigung. Eine effiziente, flexible, sichere und umweltfreundliche Verkehrsinfrastruktur wird als unverzichtbare Voraussetzung für die Wirtschaftsentwicklung angesehen.

Vernetzung der Regionen

Der nationale Strategische Rahmenplan der Bundesregierung unterstreicht mit seiner Prioritätensetzung auf Verbesserung der regionalen Verkehrsinfrastruktur und Erreichbarkeit den Nachholbedarf in der Infrastruktur mit dem Ziel Konvergenz.

Das Nationale Hafenkonzept als eine aus dem Masterplan Güterverkehr und Logistik abgeleitete Größe soll der Vernetzung der Regionen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Standorte in der Logistik dienen sowie Wachstum und Beschäftigung sichern. Insofern ist folgerichtig, aus dem Hafenkonzept Vorschläge für ein operationelles Programm für den Europäischen Fond für Regionale Entwicklung (EFRE) in der Förderperiode nach 2013 zu entwickeln. Aus bereits bestehenden Entwicklungsplänen lassen sich „best-practices" ableiten, die in allen Bundesländern zu Anwendung kommen können sowie die Beantragung von EFRE-Mitteln für den Ausbau der Logistik und ihrer Infrastrukturen sicherstellen.

Interessante Vorträge rundeten die Mitgliederversammlung ab.

Ein sehr aktiver Verband

Die Binnenhäfen und ihre vielfältigen wirtschaftlichen Betätigungsfelder stehen im Zentrum des Güterverkehrs und zunehmend auch im Fokus wirtschaftspolitischer Überlegungen.

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) verleiht den Interessen seiner rund hundert Mitglieder Stimme und Gehör im politischen Meinungsbildungsprozess.

Der BÖB ist aus dem vor über 50 Jahren gegründeten Rheinhafenverband hervorgegangen.

Heute ist er die Interessenvertretung der Binnenhäfen als Teil des Systems Wasserstraße und stellt die Binnenhäfen im System Wasserstraße als umweltfreundlich, intelligent, kostengünstig und zukunftsweisend dar. Als Lobbyverband zielt der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen vor allem auf eine politische Öffentlichkeit.

Als Branchenverband führt er darüber hinaus seine Argumentation gegenüber Teilnehmern am System Wasserstraße und insbesondere der verladenden Wirtschaft fort. Er flankiert damit die Unternehmens- und Vertriebsziele der einzelnen Mitgliedsunternehmen.

Die Mittel bereit stellen

Wirtschaft ist auf funktionierende Häfen und Hubs angewiesen.

Anlässlich der diesjährigen Mitgliederversammlung betonte Dr. Rolf Bender, scheidender Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), die Notwendigkeit einer gemeinschaftlichen Strategie der Politik zum Erhalt und Förderung logistischer Cluster durch entsprechende Infrastrukturbereitstellung.

Der scheidende Präsident des Bundesverbandes, Dr. Rolf Bender.

Eine große Zustimmung

„Wir haben in den letzten Jahren mit unserer Argumentation nach Erhalt und Ausbau der Binnenhäfen als logistische Knoten große Zustimmung erhalten", betonte der Kölner Hafenchef. „Europäische Konzepte, wie das Programm NAIADES, bestätigen unsere Forderungen ebenso wie Länderkonzepte beispielsweise in Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen oder Sachsen-Anhalt.", betonte Bender in einer öffentlichen Diskussion unter anderem mit Staatssekretär Günter Kozlowski aus Nordrhein-Westfalen. Man setze nun auf die Bundespolitik, um logistische Korridore entlang des Systems Wasserstraße weiter zu optimieren.

Bender und Staatssekretär Kozlowski zeigten sich dabei überzeugt, dass eine Mittelvergabe gezielt erfolgen und in entsprechende Cluster fließen müsse. Dabei seien nicht zwangsläufig die deutschen Seehäfen Treiber eines solchen Clusterings – gerade auch im Hinblick auf den Wettbewerb mit den ARA-Seehäfen.

Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht ist die deutsche Wirtschaft dringend auf funktionierende Seehäfen und ihre Hinterlandhubs angewiesen. Einer Planco-Prognose zufolge werden im Jahr 2025 in den Seehäfen der Hamburg-Le-Havre-Range 70 Prozent aller maritimen Containerumschläge in den Westhäfen abgewickelt. Ein nationales Hafenkonzept muss sich an diesen gesamtwirtschaftlichen Erfordernissen orientieren. Eine Bevorzugung bestimmter Häfen verbietet sich daher.

In zukünftigen Planungen müsse den Leistungen der ARA-Häfen in Belgien und den Niederlanden für die deutsche Volkswirtschaft ebenso Rechnung getragen werden, wie der Tatsache, dass die in ihrem Hinterland befindlichen Rheinhäfen bereits über Jahre optimal vernetzt mit den ARA-Häfen zusammenarbeiten und so ebenfalls wichtige Seeverkehrsfunktionen ausüben.

Kontext beachten

„Darüber hinaus ist festzuhalten, dass sich ein nationales Hafenkonzept nicht nur auf den Seehafenhinterlandverkehr beschränken und reduzieren darf, sondern die Binnenschifffahrt und damit auch die Binnenhäfen als wichtige Bestandteile kontinentaler Verkehrsströme betrachtet werden und das ganze Thema daher in einen gesamteuropäischen Kontext gestellt werden muss", formulierte Bender die Aufgabe an seine Nachfolger.

Fit für die nächsten Klassen

Auch ein Schulschiff muss regelmäßig zur vorgeschrieben Überprüfung.

Einen ungewohnten Weg nahm in diesem Sommer das Schulschiff „RHEIN I“: Pünktlich am letzten Schultag, dem 18. Juli legte die Aus- und Weiterbildungseinrichtung des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt direkt nach der „Lossprechung“ von ihrem angestammten Liegeplatz im Stadthafen von Duisburg-Homberg ab und machte sich über den Rhein auf den Weg zur Neuen Ruhrorter Schiffswerft.

Nicht nur für den Schulschiffleiter, Kapitän Lothar Barth, ein aufregender Moment. Der ungewöhnliche Abstecher war erforderlich geworden, nachdem das Schiffsattest zur Erneuerung anstand, „inklusive einer Hellingnahme für die Bodenbesichtigung, bei der mit Ultraschallmessung kontrolliert wird, ob der Schiffsboden und die Schiffswand noch stark genug sind“, wie Barth berichtet. Die Messung ergab ein hervorragendes Ergebnis, wie sich der Kapitän freute: „Die Werte sind wirklich toll, denn wir haben seit der letzten Messung im Sommer 1999 kaum Verschleiß.“

Unterwegs auf ungewohnter Fahrt: das Schulschiff „RHEIN I“ zwischen zwei Schubbooten.

Trotzdem entschloss sich Barth, eine Zwei-Komponenten-Farbe auftragen zu lassen, um so die Wasserwechselzone zusätzlich zu schützen. Eine Maßnahme, die er, wie alle Kaskoarbeiten, außerhalb des Gangbordes aus Umweltschutzgründen nur auf einer Werft ausführen lassen wollte.

Verpflichtung und Anspruch

„Binnenschifffahrt ist nun einmal ein umweltfreundlicher Verkehrsträger. Und das ist uns für das Schulschiff eine Verpflichtung und ein Anspruch zugleich.“ Die Aufsicht über die Werftarbeiten hatte in den ersten beiden Wochen der stellvertretende Kapitän, André Stäudtner. Anschließend übernahm Kapitän Barth bis zur Rückkehr des Schiffes an seinen Ausgangspunkt wieder das Ruder. Den sicheren Rücktransport übernahmen wie bereits beim Hintransport zwei Schubboote der Firma „Projob Binnenschiffahrt“. Barth lobt in dem Zusammenhang die sehr gute Zusammenarbeit mit Udo van Koeverden und seinen Mitarbeitern. Daneben bedankt er sich bei Konstantinos Manaras von der Ruhrorter Schiffswerft. „Es war von Anfang an klar, dass wir mit dem Schulschiff nur zu einer Duisburger Werft gehen wollten“, erklärte er die Wahl. Und bei dem engagierten Ausbildungsbetrieb Neue Ruhrorter Schiffswerft passten für den gewünschten Zeitraum alle Punkte zusammen.

„Es war einfach eine gute und passende Kombination der Auftragsvergabe, so dass sich das Ergebnis sehen lassen kann“, freut sich Barth. Davon konnten sich als erste die 102 Schiffsjungen und -mädchen des 233. Berufsschulkurses überzeugen, die vom 1. September bis 12. Dezember diesen Jahres auf dem „Schulschiff RHEIN“ internatsmäßig untergebracht sind und rund um die Uhr von der Schulschiff-Besatzung betreut werden.

Den offenen Dialog suchen

Miteinander reden und konstruktive Lösungen entwickeln.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) setzt sich für eine angemessene Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange bei zukünftigen Flussausbaumaßnahmen ein. Er plädiert für einen offenen Dialog, der bei allen Beteiligten – also auch den Naturschutzverbänden – Aufgeschlossenheit und Kompromissbereitschaft voraussetzt. Diese Haltung verdeutlichte der BDB auf seinem Parlamentarischen Abend zum Thema „Herausforderungen des zukünftigen Güterverkehrs: Ökologischer und ökonomischer Nutzen der Binnenschifffahrt“ unter Beteiligung des BUND-Präsidenten Prof. Dr. Hubert Weiger in der Landesvertretung Nordrhein-Westfalen in Berlin.

BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers erklärte, dass die Binnenschifffahrt wie jeder andere Verkehrsträger auf eine gut ausgebaute Infrastruktur angewiesen sei. „Wir brauchen aber keine zu Autobahnen umgebauten und zubetonierten Flüsse. Und wir fordern dies auch nicht, auch wenn uns das von Naturschützern permanent vorgeworfen wird“, betonte Dr. Jaegers. Was heute im Flussbau umweltfreundlich geleistet werden kann, werde nicht deutlich und transparent genug kommuniziert. „Genau hier müssen wir umkehren und neu miteinander reden und konstruktiv Lösungen entwickeln, zusammen mit den Naturschutzverbänden.“

Natur und Binnenschifffahrt sind durchaus miteinander vereinbar.

Optimistische Beurteilung

Die Güterbinnenschifffahrt ist schon heute in besonderem Maße umweltfreundlich und besonders kostengünstig. Hierauf wies Planco-Geschäftsführer Peter Rieken in Anlehnung auf ein aktuelles Verkehrsträgervergleichsgutachten in seinem Vortrag hin. Stetig wachsende Probleme wie Energieverknappung, Umweltprobleme und Kapazitätsengpässe führen dazu, dass die Stärken und Vorteile dieses Verkehrsträgers von der Bevölkerung und von der Politik immer deutlicher erkannt werden. „Der Druck der Verhältnisse spricht für die Binnenschifffahrt“, erklärte Prof. Dr. Gerd Aberle (Universität Gießen), der die Zukunft der Binnenschifffahrt deshalb optimistisch beurteilt.

Die Parlamentarische Staatssekretärin Karin Roth (SPD) prognostizierte in ihrer Rede eine „Renaissance der Binnenschifffahrt“. Die Binnenschifffahrt habe im Jahr 2007 mit 249 Millionen Tonnen transportierten Gütern ihr bestes Ergebnis seit 1991 erzielt und ihre Potenziale eindrucksvoll belegt.

Die Staatssekretärin betonte das erklärte Ziel der Bundesregierung, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt zu sichern. Die von der Bundesregierung zur Stärkung des Binnenschifffahrtsgewerbes aufgelegten Maßnahmen würden bereits erste Früchte tragen.

Aktuell sei nun auch ein breit angelegtes Innovationsprogramm für die Binnenschifffahrt in der parlamentarischen Diskussion, um dem Gewerbe den Umstieg in neuen beziehungsweise modernisierten Schiffsraum zu ermöglichen.

Ohne Reorganisation keine Entwicklung

Flächennutzungsplanänderung schafft aus Sicht der Verwaltung Grundlagen für nachhaltige Aktivierung.

„Aufgrund bereits bestehender Immissionskonflikte unter anderem bei Lärmschutz, Staubniederschlag und Gerüchen mit den umliegenden Wohngebieten in Hamm, Heerdt und Oberkassel sind die Entwicklungsmöglichkeiten des Industriehafens derzeit stark eingeschränkt", erklärt Dr. Gregor Bonin, Beigeordneter für Planen und Bauen der Landeshauptstadt Düsseldorf, die Gründe der Stadtverwaltung für die angestrebte Planänderung für Bereiche des Düsseldorfer Hafens (wir berichteten).

Und fährt fort: „Ohne eine Reorganisation ist für den Wirtschaftshafen keine nachhaltige Entwicklung absehbar." Beispielsweise habe ein Lärmgutachten ergeben, dass die Mühlen bereits heute die Lärmschutzgrenzen im benachbarten Hamm überschreiten. Die Änderung des Flächennutzungsplans sowie vier Bebauungspläne würden in diesem Zusammenhang konkrete Grundlagen für die weitere städtebauliche Entwicklung des Hafens schaffen, so der Beigeordnete. „Einerseits gewinnen vorhandene Betriebe an Planungssicherheit, andererseits wird die Entwicklung des Medienhafens sinnvoll und nachhaltig vorangetrieben."

Dr. Gregor Bonin, Beigeordneter für Planen und Bauen der Landeshauptstadt, sucht eine verlässliche Basis für die Hafen-Firmen.

Durch die Festsetzung als „Sondergebiet Hafen" und „Sondergebiet Kraftwerk" werde man der besonderen Zweckbestimmung des klassischen Hafens besser gerecht. Die Weizenmühlenstraße bilde zudem zukünftig den Übergang vom Medienhafen zum Wirtschaftshafen. „Dabei werden die bestehenden Betriebe erhalten und gesichert. Lediglich die Plange Mühle an der Spitze der Weizenmühlenstraße wurde umgenutzt und präsentiert sich in neuem Glanz", erklärt Bonin den Plan der Stadtverwaltung.

Durch die Ausweisung von Mischgebieten im Bereich Speditionsstraße West und Kesselstraße werde eine lebendige städtische Struktur aus Wohnen und Arbeiten ermöglicht, so seine Überzeugung. Die Integration beziehungsweise Stärkung als Wohnstandort diene dazu, so argumentiert der Beigeordnete weiter, den gut aufgestellten und kreativen Medienhafen zu bereichern und zusätzliches Leben und mehr städtisches Flair zu ermöglichen.

Zur anstehenden Klage vor dem Verwaltungsgericht gegen den Ablehnungsbescheid der Bezirksregierung meint Bonin: „Ich bin zuversichtlich, dass relativ bald eine Entscheidung für Wohnen und weiteres Arbeiten im Medienhafen vorliegen wird. Wir haben sauber gearbeitet und ein rechtssicheres Fundament für die zukünftigen Planungen im Hafen geschaffen."

Bald bessere Anbindung

Hohe Investitionen verbessern Infrastruktur des Medienhafens.

Rund 49,5 Millionen Euro werden für den Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur des Medienhafens investiert. Davon entfallen 29,2 Millionen auf die Stadt, 17,1 Millionen auf das Land und 3,2 Millionen auf die Stadtwerke. Verkehrsdezernent Werner Leonhardt: „Schritt für Schritt setzen wir das 2001 aufgestellte Verkehrskonzept zur Erschließung des Medienhafens um. Die Prognose für die Verkehrsentwicklung im Hafen sieht bis 2020 einen Anstieg des Individualverkehrs um etwa 47 Prozent, des Lkw-Anteils um 29 Prozent und des öffentlichen Nahverkehrs sogar um 67 Prozent vor."

Seit 2002 wurden bereits 2,5 Millionen Euro in Straßenbauprojekte investiert und 11,3 Millionen in die neue DB-Brücke Plockstraße. Die Straßenbauarbeiten im Zusammenhang mit der DB-Brücke kosten weitere 3,2 Millionen Euro.

Der vierspurige Ausbau der Plockstraße einschließlich Umbau der beiden Kreuzungen Plock-/Völklinger Straße und Völklinger-/Fährstraße schlägt mit weiteren 14,4 Millionen Euro zu Buche. 18,1 Millionen Euro kosten die restlichen Vorhaben. Seit 1989 wird der Industrie- und Medienhafen über die zweispurige Plockstraße als äußere Haupterschließung mit einer Verkehrsbelastung von 12.100 Fahrzeugen pro Tag und einem Schwerverkehrsanteil von 28 Prozent erschlossen. Die Plockstraße bindet nördlich der DB-Brücke an die zweistreifige Franziusstraße und seit Juni 2008 größtenteils an die vierspurige so genannte „Neue Holzstraße" an. Über „Alte Holzstraße" und Fringsstraße führen zwei Fahrspuren weiter in den Industriehafen. Bei einem Verkehrsaufkommen von 7.500 Fahrzeugen pro Tag beträgt der Lkw-Anteil rund 40 Prozent. Um dem steigenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden, wird die Plockstraße zwischen der DB-Brücke und der Völklinger Straße vom Herbst 2008 bis Ende 2009 für rund 3,4 Millionen Euro vierspurig ausgebaut.

7,7 Millionen Euro fließen in den Umbau der Kreuzung Plock-/Völklinger Straße und 3,1 Millionen Euro in den Umbau der Kreuzung Völklinger-/Fährstraße.

Im Frühjahr 2009 beginnt die Erweiterung des Straßenquerschnittes und der Bau einer Brücke („Überflieger") an der Ecke Plock-/Völklinger Straße.

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*

Die Wasserstandsvorhersage verbessert

Minister erwartet mehr Sicherheit und höhere Wirtschaftlichkeit auf dem Rhein Dank moderner Berechnung.

Am 1. September 2008 startete die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes den Betrieb für eine von zwei auf vier Tagen erweiterte Wasserstandsvorhersage am Rhein. Das gab Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee bekannt. Er erwartet: „Mit der Verlängerung der Wasserstandsvorhersage wird die Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt auf Europas größter Binnenwasserstraße deutlich erhöht."

Die Wasserstandsvorhersage sei für die Schifffahrt ein entscheidender wirtschaftlicher Faktor. „Dank der Verlängerung der Vorhersage können die Rhein-Schiffer die Beladung für die bevorstehende Fahrstrecke künftig besser kalkulieren. Dies gilt besonders auf den längeren Streckenabschnitten zwischen den Rheinmündungshäfen und den Wirtschaftsstandorten entlang des Rheins und seinen Nebenwasserstraßen. Außerdem bringt der verlängerte Vorhersagezeitraum einen deutlichen Sicherheitsgewinn für die Schiffe und eine bessere Ausnutzung des Schiffsladeraums." Mit dem neuen System leiste die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der umweltfreundlichen Binnenschifffahrt. Für den Rhein, der wichtigsten Güterverkehrsader in Deutschland, tragen die neuen Berechnungen in erheblichem Maße zur Zuverlässigkeit der Schifffahrt bei. Für die Verlängerung des Vorhersagezeitraums von zwei auf vier Tage wurde das bestehende System erweitert. Neben der genauen Berechnung der Abflüsse im Rhein, im Main und in der Mosel wird jetzt darüber hinaus das Abflussverhalten im gesamten Rhein-Einzugsgebiet abgebildet. In dem neuen Niederschlags-Abfluss-Modell (NA-Modell) werden auch umfassende meteorologische Kennwerte einbezogen. Es berechnet Zuflüsse zum Rhein als Reaktion auf bereits gefallenen sowie vorhergesagten Regen.

Die neuen Vorhersagen können über das Elektronischen Wasserstraßen-Informationssystem Elwis unter http://www.elwis.de abgerufen werden. Außerdem geben die Informationen die Revierzentralen Duisburg und Oberwesel über den Nautischen Informationsfunk sowie per Videotexttafel (ARD-Text, Seite 193) bekannt.

Herbstfahrt auf dem Rhein

Zehn einfache Fragen beantworten und gewinnen!

Frage 1: Wie heißt das neue, hochmoderne Eventschiff auf dem Bodensee?
- N Perlentaucherin
- F Sonnenkönigin
- O Dryade

Frage 2: Was ist beim Transport von tropischen Früchten besonders wichtig?
- E Die Lkw-Marke
- L Die Temperatur
- R Die Tageszeit

Frage 3: Das Nachrichtenmagazin „Der Spiegel" bezeichnete jetzt die deutsche Binnenschifffahrt als ...?
- I seichte Seilschaft
- R tumbe Transporttruppe
- U vergessenen Verkehrsträger

Frage 4: Wie hoch ist die Kranbrücke „21 a"?
- S 54 Meter
- E 47 Meter
- X 38 Meter

Frage 5: Und wie lang sein Auslegersystem?
- N 35 Meter
- S 43 Meter
- L 51 Meter

Frage 6: Was schlägt P.E.T. Logistics in Neuss um?
- F Kraftwerkskomponenten
- T Kartonagesammelcontainer
- F Säcke

Frage 7: Welche Pflanze kommt nicht aus Amerika?
- C Mais
- L Kartoffel
- A Rettich

Frage 8: Wer gab der Provinz Natal in Südafrika ihren Namen?
- H Vasco da Gama
- R Amerigo Vespuci
- O Marco Polo

Frage 9: Wie lautet der Name des neuen Schifffahrts-Simulators in Duisburg?
- R Sandra
- Q Hein
- H Sabinel

Frage 10: Wie heißt das elektronische Wasserstraßen-Informationssystem?
- G Ringo
- S Bill
- T Elwis

Lösungswort:

Der goldene Herbst hat nun auch im Rheinland Einzug gehalten, färbt die Blätter bunt. Morgens liegt Nebel über den Auen und immer wieder lockern wunderschöne Sonnentage das herbstliche Grau auf. Was liegt da näher als ein Ausflug auf den Rhein. Gönnen Sie sich eine Auszeit und einen Moment der Ruhe und Entspannung. 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 September-Rätsels lautete „Nebenfluss". Die Gewinner wurden benachrichtigt.

Einfach die entsprechenden Buchstaben der richtigen Antworten nacheinander notieren und das Lösungswort bis zum 1. November (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.