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

Alexander Voigt und seine Mitarbeiter stehen vor großen Herausforderungen Seite 3

Ticker: Der erste Dampfer der KD +++ Königlicher Eisenbahner in Neuss +++ Pazifische Verkehrsdrehscheibe +++ DLRG übt die Rettung auf dem Rhein +++ Fliegende Edelsteine +++ Schwergutumschlag in Krefeld +++ Preisrätsel

Die Häfen sind sicher aufgestellt

Jetzt die zahlreichen Vorteile der Wasserstraße den Kunden deutlich machen.

Auch bei den Neuss Düsseldorfer Häfen beobachten die Mitarbeiter die wirtschaftliche Entwicklung weltweit und in der Bundesrepublik mit großer Aufmerksamkeit. Denn kränkelt die Wirtschaft, hat das auch Folgen für einen Logistikstandort. „Je nachdem, wie sich die Entwicklung fortsetzt, rechne ich damit, dass wir im kommenden Jahr mit einem nachlassenden Wachstum oder schlimmstenfalls mit einer Stagnation rechnen müssen – allerdings auf dem erreichten, sehr hohen Niveau", erklärt Rainer Schäfer, Geschäftsführer Vertrieb der Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH).

Selbst bei einer Rezession würden die weltweiten Güterströme nicht zum Erliegen kommen. Das haben die Krisen der vergangenen Jahre mehrfach gezeigt, wie Schäfer erklärt. „Hinzu kommt, dass die Neuss Düsseldorfer Häfen sehr breit aufgestellt sind. Die Container, die wegen der enorm hohen Zuwachsraten gerne in den Vordergrund gehoben werden, machen bei uns wie in anderen Häfen nur einen Teil der umgeschlagenen Güter aus. Stattdessen können wir gerade in Neuss und Düsseldorf sowie in Krefeld auf einen gesunden Güter-Mix bauen." Auch die Neusser Eisenbahn trage dazu bei, dass sich die Häfen relativ krisensicher präsentieren, sich die Mitarbeiter um ihren Job und die Bürger um ihre logistische Drehscheibe keine Sorgen zu machen brauchen. Das habe sich auch schon während der sogenannten Dotcom- und der Asienkrise gezeigt.

Stattdessen geht Schäfer davon aus, dass durch die Vielzahl der Unsicherheitsfaktoren – ungewisse wirtschaftliche Lage, hohe Benzinkosten, steigende Mautbeiträge – so manches Unternehmen seine Logistik noch einmal ganz genau auf den Prüfstand stellt. Und dann führte für Transporte über längere Distanzen oder mit anspruchsvollen Gütern kaum ein Weg an den Häfen vorbei.

Foto: Schrift-Steller

Nikolaus

In den Niederlanden hat die Vorweihnachtssaison bereits ganz offiziell begonnen. Der Sinterklaas, wie der Nikolaus bei unseren Nachbarn heißt, reist jedes Jahr mit dem Schiff extra aus Spanien an. Am 15. November machte er in Almere in der Provinz Flevoland fest, reist seitdem durch das ganze Land und besucht Märkte und Festivals. Die Kinder dürfen sich freuen: In den Niederlanden werden sie schon am 5. und nicht erst am 6. Dezember beschenkt, bevor der Nikolaus wieder ablegt und zurück in den sonnigen Süden schippert – und wie die Legende besagt, die unartigen Kinder mitnimmt.

Land wird Binnenhäfen stärken

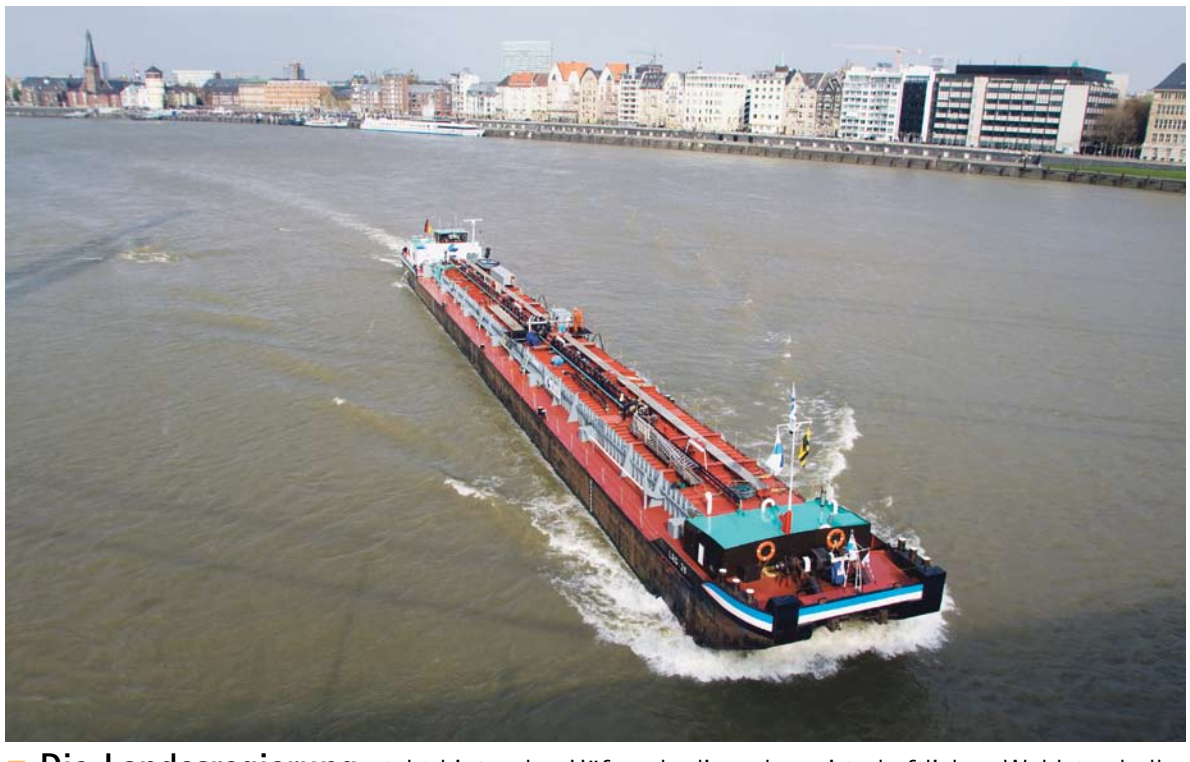


Foto: Schrift-Steller

Die Landesregierung steht hinter den Häfen, da diese den wirtschaftlichen Wohlstand aller Bürger sichern. Das versprach Verkehrsminister Oliver Wittke während der „Hafenkonferenz Nordrhein-Westfalen" den rund 300 anwesenden Experten. (Seiten 12 und 13)

Ausbildung

Foto: JadeWeserPort

350 Mitarbeiter suchte die Agentur für Arbeit in Wilhelmshaven in einer ersten Welle für den Betrieb des geplanten JadeWeserPort. Ab Januar sollen Arbeitslose zur Fachkraft für Hafenlogistik ausgebildet werden. Bis zum Endausbau benötigt der Hafenbetreiber Eurogate nach eigenen Angaben rund 1.000 Fachkräfte.

Sofortprogramm

Der erste Spatenstich für die Umsetzung eines Sofortprogrammes für den Seehafen-Hinterlandverkehr der Bahn wurde jetzt gefeiert. Mit 300 Millionen Euro sollen Engpässe beseitigt, Strecken modernisiert und die Kapazitäten für den anwachsenden Güterverkehr deutlich erhöht werden.

Fußballfieber

Fußballfans entdecken immer öfter die Passagierschifffahrt, um in angenehmer Atmosphäre zu Spielen anzureisen. So bestiegen jetzt 230 Karlsruher das MS „Karlsruhe", um zum Spiel gegen Hoffenheim zu kommen. Am gleichen Wochenende schipperten auch Saarbrücker Fans zum Kick ihrer Mannschaft nach Mainz, um das dortige Spiel zu verfolgen.

Zeichen erkannt

Lange Jahre haben die Seehäfen die deutschen Binnenhäfen nicht nur als Hinterland abgetan, sondern manchmal – wenn auch nur hinter vorgehaltener Hand – als hinterwäldlerisch bezeichnet. Und, wie man selbstkritisch zugestehen muss, es gab Zeiten und Fälle, in denen das sogar ein bisschen berechtigt war. Doch das hat sich gerade in den vergangenen Jahren komplett geändert. Nicht nur, dass die Binnenhäfen gerade in Nordrhein-Westfalen die Zeichen der Zeit erkannt, sich inzwischen als kompetente Partner nicht nur etabliert, sondern auch einen Namen gemacht haben. Auch die Seehäfen – die deutschen ebenso wie unsere Freunde an der niederländischen und belgischen Küste – sehen uns inzwischen als kompetente Gesprächs- und Handelspartner.

Ein Zeichen ist der Wunsch von Thessa Menssen, Mitglied des Vorstandes und CFO des Hafenbetriebes Rotterdam, während des NRW-Hafentages in Düsseldorf, sich in das derzeit in Arbeit befindliche nationale Hafenkonzept einbringen zu wollen. Sie regte konkret an, einen Plan nicht für die Seaports of Germany zu entwickeln, sondern für die Seaports for Germany, „als die auch wir uns verstehen".

Die Rotterdamer haben zudem angekündigt, in den kommenden Jahren viel Geld in die Hände nehmen zu wollen. Für die effektivere Nutzung und den gezielten Ausbau der eigenen Anlagen ebenso wie für Projekte im Hinterland. Wofür die Managerin den anwesenden Binnenhäfen auch Unterstützung in Form von Know-how-Transfer anbot. ULRICH GROSS

Schulterschluss

Unter den deutschen Binnenhäfen ist derzeit ein bemerkenswerter Schulterschluss zu verzeichnen. Man setzt sich zusammen, tauscht sich aus, redet, vergleicht Problemlösungen und entwickelt gemeinsam Konzepte.

Gründe für diese im Übrigen sehr erfolgreichen Kooperationen gibt es viele: die drohenden Auswirkungen einer möglichen wirtschaftlichen Krise, die Erkenntnis um die Begrenztheit der eigenen Mittel oder einfach die Einsicht, dass man gemeinsam deutlich mehr erreicht, als wenn man einzeln antritt. Denn im Vergleich zu den Seehäfen sind die Binnenhäfen Zwerge und werden es auch immer bleiben. Wenn sie sich aber zusammentun und so die Aufmerksamkeit der großen, globalen Player erreichen, dann habe sie die Chance zu zeigen, dass der amerikanische Spruch „small is beautiful", zu Deutsch etwa „klein aber fein", durchaus seine Berechtigung hat.

Das heißt ja nicht, dass man nicht um neue Kunden konkurriert oder versucht, attraktive Logistikketten mit den eigenen Umschlagsanlagen aufzubauen. Aber wenn an einem Standort eine Anfrage partout nicht beantwortet, ein Projekt wirklich nicht verwirklicht werden kann, dann bricht man sich keinen Zacken aus der Krone, den Kunden auf eine andere Möglichkeit hinzuweisen, wo sich die Vorstellungen dann doch verwirklichen lassen. Und damit wieder einmal die Leistungsfähigkeit der Häfen unter Beweis zu stellen sowie weitere Lkw von der Straße zu holen. In unser aller Interesse. RAINER SCHÄFER

Seehafenumschlag steigt

Deutsche Standorte erwarten für kommendes Jahr eventuell Wachstumsdelle, aber keine nachhaltigen Beeinträchtigungen.

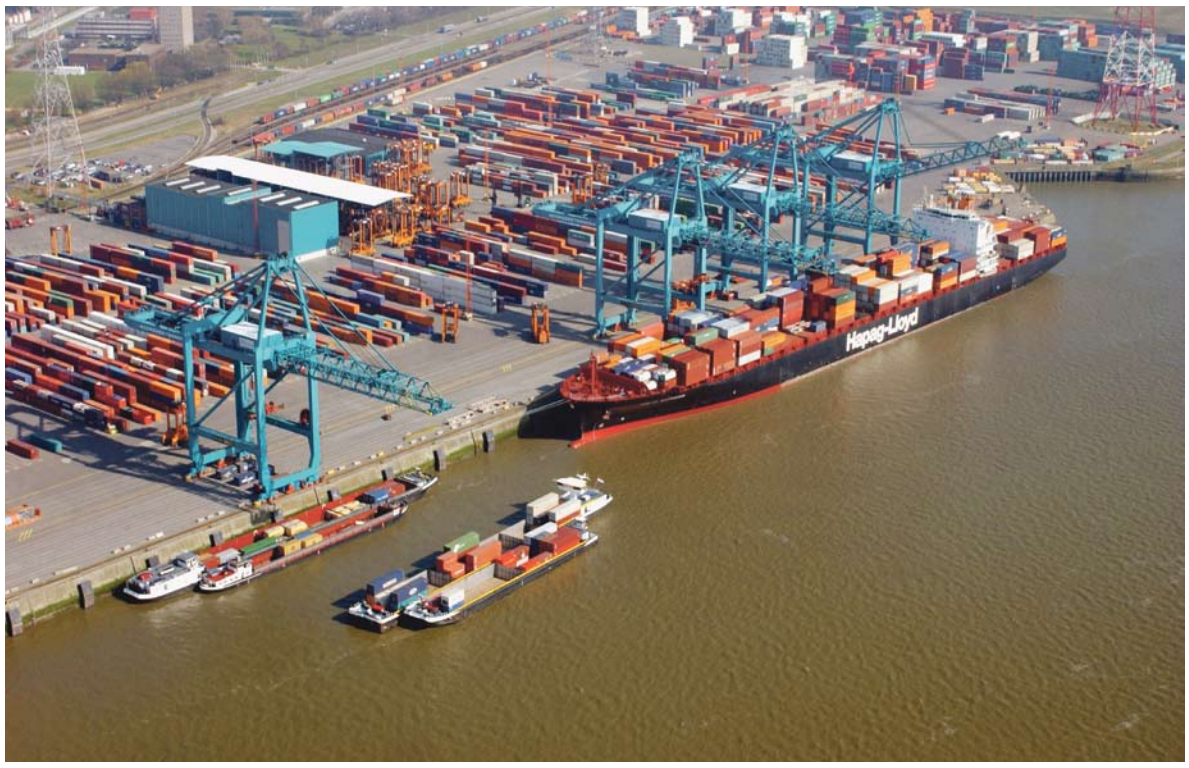


Foto: Port of Antwerp

Derzeit brummt es in den Seehäfen an der deutschen, niederländischen und belgischen Küste.

Von einer Krise ist in den Küstenhäfen der Nordsee derzeit noch nicht viel zu spüren: In den ersten neun Monaten des Jahres 2008 verzeichnete der Umschlag im Rotterdamer Hafen einen Zuwachs um sechs Prozent von 77,8 auf 82,4 Millionen Tonnen. Das Wachstum bei der Einfuhr fiel mit 6,9 Prozent (auf 40,8 Millionen Tonnen) höher aus als bei der Ausfuhr, die um 5,2 Prozent (auf 41,7 Millionen Tonnen) stieg. In TEU (20-Fuß-Containereinheiten) gemessen, belief sich der Umschlag auf 8,2 Millionen Stück, dies entspricht einem Plus von zwei Prozent.

In dem zweiten für die Rheinhäfen so wichtigen Hafen Antwerpen wurden von Januar bis einschließlich September 144 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum ist das ein Wachstum von 7,2 Prozent.

An der deutschen Küste geht der Zentralverband der deutschen Seehafenwirtschaft laut einer Stellungnahme davon aus, dass die internationale Finanzmarktkrise und dadurch verstärkte Konjunktureinbrüche in wichtigen Industrieländern auch in der maritimen Logistik ihre Spuren hinterlassen werden.

„Wir rechnen daher mit einer Wachstumsdelle im deutschen Seegüterumschlag. In diesem Jahr werden die deutschen Seehäfen jedoch mit einem Zuwachs um voraussichtlich drei Prozent auf rund 322 Millionen Tonnen wieder ein neues Rekordergebnis erzielen", erklärte Hauptgeschäftsführer Klaus Heitmann.

Zumindest im nächsten Jahr erwartet der Zusammenschluss allerdings eine geringere Wachstumsrate des Gesamtumschlags. Dies bedeute jedoch nicht, dass langfristig der Wachstumspfad nachhaltig beeinträchtigt werde, stellen die Mitglieder klar.

Broschüre wirbt für Standort

Unter dem Titel „Fahrt aufnehmen. Rheinhafen Krefeld – optimale Lage zum Durchstarten" wirbt die Hafengesellschaft mit einem neuen, vierseitigen Faltblatt für die zahlreichen Vorteile des Umschlagsplatzes.

„Durch die Gründung der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG (Rheinhafen Krefeld) im Jahr 2008 – in Partnerschaft mit der Stadt Krefeld und den Neuss Düsseldorfer Häfen – nimmt nun ein Hafen Fahrt auf, der durch klare Standortvorteile besticht", heißt es unter der Überschrift „Der Rheinhafen Krefeld – beinahe ein Start-up Unternehmen". Es folgt eine Aufzählung der zahlreichen Vorteile des Standortes: ein vollständig trimodal erschlossenes Grundstückskontingent mit großen Flächenreserven. „Dadurch bietet der Rheinhafen Krefeld großzügige Ansiedlungsmöglichkeiten in zentraler Lage mit bester infrastruktureller Anbindung zu allen nationalen und europäischen Produktions- und Absatzgebieten."

Die unternehmenseigene Eisenbahn sichere eine optimale, zeitlich unabhängige Versorgung, die das flächendeckende Transportangebot abrunde. Über sie sei der Hafen auch mit dem Netz der Deutsche Bahn verbunden.

Als besondere Beispiele für erfolgreiche Projekte werden besonders das Containerterminal KCT sowie das Flachstahl-Center von Thyssen-Krupp Steel vorgestellt. Das Faltblatt gibt es per E-Mail (info@rheinhafen-krefeld.de) oder unter der Rufnummer (0 21 51) 49 27 0.

Die Abteilung Immobilienmanagement der NDH vermarktet und bewirtschaftet eines der wichtigsten Assets des Wirtschaftshafens. Derzeit stellen sich die Mitarbeiter mit ihrem neuen Leiter auf anspruchsvolle Aufgaben ein.

Herausforderungen annehmen

Als Leiter der Immobilienabteilung ist Alexander Voigt mit seinen Mitarbeitern für 345 Hektar Hafen in Neuss und Düsseldorf verantwortlich.

345 Hektar bebaute und unbebaute Hafengrundstücke, aber auch Wasser-, Bahn- und Straßenflächen in Neuss und Düsseldorf umfasst die Eigentumsfläche der Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH). Sie fallen in das Aufgabengebiet der Abteilung Immobilienmanagement. Diese hat seit 1. Oktober mit Alexander Voigt einen neuen Leiter. Der 34-jährige Jurist ist seit 2004 bei den Neuss Düsseldorfer Häfen beschäftigt und erlebte die dynamische Startphase nach der Fusion der Häfen Neuss und Düsseldorf hautnah mit.

Mit seinem Schwerpunkt Wirtschaftsrecht war Voigt unter anderem auch mit der Vertragsgestaltung im Rahmen des europaweiten Vergabeverfahrens „Hafen Krefeld", der Gründung der Tochtergesellschaft „IXMODAL" sowie aber auch mit den komplexen Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Bauleitplanung für den Düsseldorfer Hafen befasst.

Seit März 2007 arbeitet Voigt in der Immobilienabteilung und übernahm nunmehr die Stelle seines ruhestandsbedingt ausgeschiedenen Vorgängers, Manfred Abels. „Ich betrachte es als eine große Chance und spannende Herausforderung, als Leiter der Immobilienabteilung tätig zu werden."

Herausforderungen sieht Voigt jedoch nicht nur auf sich, sondern auch auf die Neuss Düsseldorfer Häfen und damit auf das Immobilienmanagement zukommen. Nicht nur, dass offizielle Prognosen ein Wachstum im Güterverkehr von mehr als 50 Prozent bis zum Jahre 2015 vorhersagen. Das Verkehrswachstum ist mit einem erheblichen Mehrbedarf an Logistikflächen – insgesamt circa 325 Hektar entlang der Rheinschiene – verbunden. Rund 105 Hektar hiervon werden für zusätzliche Containerumschlagsflächen benötigt. „Mit der Ansiedlung des weltgrößten Containerreeders Maersk Line, eines neuen Fruchtumschlagszentrums sowie mit den umfangreichen Erweiterungsvorhaben beim Ausbau der Containerterminals Neuss Trimodal in Neuss sowie DCH in Düsseldorf hat die Geschäftsführung hierzu bereits entscheidende Weichen gestellt", betont Voigt. Allerdings stehen heute nur noch wenige unmittelbar verfügbare Freiflächen zur Verfügung, um der enormen Nachfrage an Logistikflächen gerecht zu werden. Erforderlich ist es daher aus Sicht des neuen Immobilienchefs, verstärkt Flächenrecycling zu betreiben und die hafenbetriebliche Nutzung der vorhandenen Flächen deutlich zu intensivieren. „Hierzu ist es notwendig, heute nicht hafenspezifisch genutzte Strukturen, dort wo es möglich ist, aufzubrechen und neue Flächennutzungen und Logistikkonzepte auf dem Markt anzubieten. Ein paar ‚Filetstücke' haben wir allerdings noch im Angebot, weshalb sich eine Kontaktaufnahme mit der Immobilienabteilung immer lohnt."

Eine erste Übersicht der aktuell verfügbaren Flächen, Lagerhallen und Büroobjekte steht seit Kurzem auch im Internet auf der Homepage der Neuss-Düsseldorfer Häfen unter www.ndhaefen.de.

Die wachsende Nachfrage nach Gewerbeimmobilien in der Logistikbranche ist nach Einschätzung Voigts aber auch auf eine in den vergangenen Jahren neu gewachsene Produktivität und die gestiegene Wettbewerbsfähigkeit in der Spitzentechnologie der Region zurückzuführen. Bekanntermaßen sind der Rhein-Kreis Neuss und die Landeshauptstadt Düsseldorf in diesen Sektoren hervorragend aufgestellt, in denen die Bruttowertschöpfung gerade im Industriesektor nachhaltigen Zugewinn erzielte.

Gefahr für die Wirtschaft

„In diesem Zusammenhang sind die Logistikunternehmen im Hafen dem industrienahen Dienstleistungssektor zuzuschreiben, dessen Funktionsfähigkeit einen bedeutenden Standortfaktor für Unternehmen wie Henkel, Vallourec & Mannesmann Tubes, Daimler, ThyssenKrupp-Nirosta, Cognis, Schmolz und Bickenbach, Hille & Müller (Corus), Gottwald Port Technology und nun auch Arcelor Mittal darstellt, um nur einige gute Hafenkunden zu nennen."

Voigt ist der Überzeugung, dass die Schaffung optimaler Standortbedingungen für die wertschöpfende Industrie im Rahmen eines globalisierten Wettbewerbs von entscheidender Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland ist. Aus diesem Grund ist es aus seiner Sicht auch nicht nachvollziehbar, dass die Bauleitplanung der Landeshauptstadt den Düsseldorfer Hafen zu einem Wohnstandort umfunktionieren will. Allein um das Wohnen in unmittelbarer Nähe zu den genehmigten Industrieanlagen des Wirtschaftshafens zu ermöglichen, müsste die Nutzbarkeit des Wirtschaftshafens im Rahmen einer neuen „Schallkontingentierung" und zahlreicher anderer Festsetzungen erheblich eingeschränkt werden. „Diese Zielsetzung ist in der heutigen Zeit nicht nur in wirtschaftlicher Hinsicht verfehlt. Sie ist auch in rechtlicher Hinsicht nicht haltbar, weshalb das aktuelle Scheitern der Bauleitplanung an der abgelehnten Genehmigung durch die Bezirksregierung Düsseldorf nur folgerichtig ist."

Mehr Rückendeckung verspricht sich der Hafenmann Voigt insbesondere auch von dem von der Landesregierung angekündigten neuen Landesentwicklungsplan sowie vom Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept des Landes NRW, wonach ausdrücklich und bezogen auf den Standort Düsseldorf „ein weiteres Wachsen des Medienhafens in den Wirtschaftshafen zu vermeiden" ist.

Die neue Herausforderung meistert Voigt mit neun weiteren Kollegen in der Immobilienabteilung, welche in den Schwerpunktgebieten Vertragswesen, Bauunterhaltung und Abrechnung tätig sind. Komplexere Ansiedlungen werden gemeinsam mit der technischen Abteilung sowie der Hafenabteilung in einem strukturierten Verfahren projektiert und zielführend abgearbeitet. „Die Zusammenarbeit mit den Kollegen ist hervorragend", fasst Voigt zusammen und kann sich auch aus diesem Grund auf die neue Herausforderung freuen.

Modell des ersten Dampfers der KD

Neue Technik stellte die Konstrukteure vor große Herausforderungen – Dynamo für die Fahrt bei Nacht

Nachdem der Modellbauexperte Horst Tournay bereits mehrere Modelle alter Segelschiffe unter anderem für das renommierte Internationale Maritime Museum des Verlegers und Sammlers Prof. Peter Tamm und das Düsseldorfer SchifffahrtMuseum im Schlossturm fertigte, entsteht derzeit in der Ratinger „Werft" ein originalgetreues Modell der „Concordia".

Mit diesem Schiff fand im Jahre 1827 die Eröffnungsfahrt der Preußisch-Rheinischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft statt, aus der später die Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG oder kurz KD werden sollte. Mit dem Schiff leitete das Unternehmen das Zeitalter der Dampfschifffahrt auf dem Rhein ein – allerdings zu einem stolzen Preis: 94.000 Thaler ließ sich die Gesellschaft die Investition kosten.

Schon jetzt lässt das historische Dampfschiff seine spätere Form erkennen. Doch es wird noch rund 600 Stunden dauern, bis es fertig ist.

Alte Pläne als Grundlage

Wie immer legt der Fachmann auch bei diesem Modell größten Wert auf Detailtreue, erwarb extra den Originalplan der Nederlandse Stoomboot Maatschaj Fijenoord Nieuwellekerland bei Rotterdam und ließ ihn als Vorlage im Maßstab 1:100 vergrößern. Und so entsteht selbst der Halter für die Schiffsglocke nicht nur in filigraner Handarbeit, sondern exakt nach dem Original.

Und wieder recherchierte der Schifffahrtsexperte auch die Geschichte seines Modells: Die niederländische Werft war die erste, die kurz nach der Einführung der Dampftechnik in den Fabriken auch begann, Schiffe mit den neuen Antrieben auszurüsten. Denn sie versprachen deutliche Arbeitserleichterungen: Bis in das 19. Jahrhundert wurden Schiffe, die flussaufwärts fahren wollten, also zu Berg, wie die Fachleute sagen, gezogen oder sie versuchten, die Windkraft zu nutzen.

Doch stellte die Umstellung auf die neuen Dampfantriebe eine anspruchsvolle Aufgabe für die Konstrukteure dar: Kohlenvorrat, Getriebe für die Radschaufeln und nicht zuletzt die Dampfmaschine mit ihrem Kessel selber verbrauchten viel Raum, der nun nicht mehr für Fracht zur Verfügung stand. Also rechnete sich ein Bau erst ab einer Kapazität von rund 200 Passagieren.

Da gleichzeitig die mächtigen Schaufelräder in der Breite viel Platz wegnahmen, die alten Schleusen aber teilweise nur sehr geringe Maße aufwiesen, entwickelten die Ingenieure immer längere, dafür aber schmale Konstruktionen. Diese stießen schnell an ihre Grenzen: Wurde das Schiff zu lang, drohte es zu zerbrechen.

Schwierige Tüftelarbeit

Also verstärkten die Konstrukteure die Schiffe zunächst mit einer eisernen Unterkonstruktion. 1834 baute die Werft Jakobi, Haniel und Huyssen in Ruhrort den ersten Dampfer mit Stahlspanten und 1839 das erste ganz aus Eisen gebaute Dampfschiff.

Es wurde mit einem Dynamo ausgerüstet, mit dessen Strom die Innenräume und mittels einem Scheinwerfer sogar das Ufer beleuchtet wurden, um Nachtfahrten zu ermöglichen.

Ende 2005 startete Tournay mit den Vorarbeiten für das Modell. Nachdem der Rumpf bereits Gestalt angenommen hat, rechnet er noch mit weiteren rund 600 Stunden Arbeitszeit. Da der passionierte Bastler jede Woche rund 40 Stunden in seiner Hobby-Werft verbringt, wird er voraussichtlich im März oder April das neue Modell dem Düsseldorfer Museum übergeben können.

An dem Modell der „Concordia" stimmt natürlich jedes Detail.

Der Nikolaus im Museum

Noch heute befinden sich viele Nikolauskirchen am Rhein. Die „wahre" Geschichte des Heiligen und seine Spuren am Fluss stellt das Schifffahrt-Museum am Sonntag, 30. November, um 15 Uhr in seiner Führung vor.

Die Teilnahme kostet den normalen Eintritt von 3 Euro für Erwachsene, ermäßigt 1,50 Euro, Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre haben freien Eintritt.

Woher der Heilige Nikolaus kam und was er mit den Schiffen auf dem Rhein zu tun hat, wird dann am Sonntag, 7. Dezember, ab 15 Uhr Kindern von 6 bis 10 Jahren erklärt.

Literarisch geht es am 14. Dezember weiter: Schon Heinrich Heine stellte die Frage, was Düsseldorf mit dem Rhein verbindet. Im SchifffahrtMuseum eröffnen sich überraschende Aspekte einer langen Verbundenheit.

Und am 21. Dezember werden bei Kakao und Kuchen in der Laterne märchenhafte Schiffsgeschichten erzählt.

Das Museum öffnet dienstags bis sonntags von 11 bis 18 Uhr. Weitere Informationen gibt es unter (02 11) 8 99 41 95.

Neusser Eisenbahner trägt Königssilber

Thorsten Fratscher ist in Jüchen „Seine Majestät Thorsten I." – Regentschaft stellt zahlreiche Anforderungen

Thorsten Fratscher arbeitet schon lange als Betriebsaufsicht bei der Neusser Eisenbahn. Jetzt ist er um eine Aufgabe reicher geworden: Im Privatleben trägt er seit einigen Monaten den klangvollen Titel „Seine Majestät Thorsten I.".

Als König der Jüchener Schützen hat sich der gelernte Lokomotivführer gut mit den zahlreichen Anforderungen, die seine Regentschaft an ihn stellt, arrangiert. Über Lücken im Terminkalender kann sich der Vierzigjährige nicht beklagen. Unterstützung erhält er von seiner Frau, Ihrer Majestät Angelika, und den Schützenbrüdern vom Marinezug I.

Schon war es passiert

Das Königsschießen hatte eigentlich die Mannschaft des Hubertuszuges für sich entschieden. Das höchste Amt wollte jedoch niemand übernehmen. Thorsten Fratscher erinnert sich: „Ich war eigentlich nur zum Schießen da und anschließend woanders eingeladen. Per Zufall erfuhr ich, dass sich während der anschließenden Generalversammlung niemand bereit erklärt hatte, das Amt zu übernehmen. Da fragte ich meine Frau, was sie davon halte, und schon war es passiert ..."

Inzwischen findet die amtierende Königin viel Gefallen an ihrem neuen Amt. „Wir haben schon viele komische Sachen gemacht – aber so etwas noch nie", soll sie lachend gesagt haben.

Beginn als Fahnenschwenker

Fratscher, der 1992 mit seiner Frau und den beiden Kindern von Gera nach Jüchen zog, gehört seit 1995 dem Marinezug I des Bürgerschützen- und Heimatvereins Jüchen an. 2002 übernahm er das Amt des Fahnenschwenkers. Seine Begeisterung für das Schützenwesen teilt mittlerweile auch Sohn René (19), der ebenfalls beim Marinezug I aktiv ist. Auch die 17-jährige Tochter Denise feiert gern mit.

„Bereut habe ich meinen Entschluss bis jetzt noch nicht", versichert Seine Majestät. „Für das nächste Jahr habe ich drei Wochen Urlaub eingeplant, um meine Amtszeit richtig zu genießen und meinen Nachfolger zu feiern. Bis dahin gibt es viele Veranstaltungen, die meine Frau und mich auf Trab halten."

Seine Majestät Thorsten I. und Ihre Majestät Angelika, das Königspaar der Jüchener Schützen.

Die Kollegen von der Neusser Eisenbahn gratulierten dem frischgebackenen König, wie er berichtet: „Manche machen sich ein bisschen lustig, aber die meisten freuen sich mit mir." Und er fährt fort: „Einige fühlen sich selbst dem Schützenwesen verbunden. Zwei meiner Kollegen, Wilfried Jasper und Stefan Holz, sind sogar im selben Zug wie ich."

Etwa vier Kilo wiegt das Königssilber, das auf der Brust und dem Rücken getragen wird.

Schwere Auszeichnung

Die ältesten Orden stammen noch vom Anfang des vergangenen Jahrhunderts. Damit die Kette nicht zu schwer wird, lassen die Schützen nicht mehr für jeden König eine eigene Platte anfertigen. Auf einer großen Silberplatte werden stattdessen alljährlich die neuen Namen eingraviert.

Wer im nächsten Jahr das schwere Königssilber trägt, steht schon jetzt fest. Es hat sich bereits jemand gemeldet, damit das Amt des Schützenkönigs nicht wieder erst in letzter Minute besetzt wird.

Foto: Toerisme Antwerpen

Adventszeit in Antwerpen

Vorweihnachtsstimmung in maritimer Umgebung. Das bietet ab dem 12. Dezember die Hafenstadt Antwerpen ihren Besuchern. Unter anderem können Touristen auf dem Grote Markt Schlittschuhlaufen, auf dem Groenplaats öffnet der Weihnachtsmarkt und der Parkplatz des Cruiseterminals verwandelt sich in ein Winterdorf. An den Sonntagen des 14. und 21. Dezembers öffnen zudem die Geschäfte ihre Türen, sodass Gelegenheit besteht, ein paar Geschenke zu kaufen. Weitere Informationen im Internet unter www.antwerpen.be.

Hier ist was los

Termine in Ihrer Umgebung

23. November 2008

Medienmeile
Der kreative Hafen
Ein Rundgang mit Marlies Lenz, 15 Uhr, Treffpunkt: Apollo-Theater,
Anmeldung erforderlich unter (02 11) 6 91 32 85.

29. November 2008

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

30. November 2008

Medienmeile
Der kreative Hafen
Ein Rundgang mit Marlies Lenz, 15 Uhr, Treffpunkt: Apollo-Theater, Anmeldung erforderlich unter (02 11) 6 91 32 85.

Jazz-Tram
Straßenbahntour mit dem Jolly Jazz Orchestra, Jan Wellem-Platz, Bahnsteig 8, www.rheinbahn.de/rundfahrten.

5. Dezember 2008

Denkmalgeschützte Gebäude im Medienhafen
Rundgang mit Arnulf Pfennig, 17 Uhr, Treffpunkt Kaistraße 3, Anmeldung (02 11) 8 99 41 50.

6. Dezember 2008

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

Von der Kö zum Altbier über die schönsten Häuser der Altstadt
15 Uhr, Anmeldung unter (02 11) 6 91 32 85.
www.kunst-service.com

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

Qualität

Die Neusser Futterhersteller der KOFU Tiernahrungs GmbH verstehen sich als Dienstleister der Landwirte sowie Teil der Lebensmittelproduktion. „Darauf haben wir unser Qualitätsmanagementsystem mit den erforderlichen Zertifikaten ausgerichtet. Dies geht weit über die gesetzlichen Vorschriften hinaus", betont Geschäftsführer Claus-Peter Wölpern den wichtigen Unternehmensgrundsatz. „Für uns steht Qualität immer oben an. Denn die Qualität unserer Rohstoffe und Fertigprodukte sichert die Zukunft unserer Kunden."

Zoofutter

Nicht nur Landwirte in NRW, Hessen, Rheinland-Pfalz, dem Saarland und dem deutschsprachigen Teil von Belgien gehören zu den Kunden der KOFU Tiernahrung GmbH. Auch verschiedene Wildgehege und Tierparks in der gesamten Bundesrepublik beziehen aus dem Neusser Hafen einen Teil ihres Tierfutters, meist in Form von Pellets. Diese werden dann nicht nur direkt in den Tierhäusern verfüttert. Sie sind vielfach auch in den Futterautomaten der Streichelzoos enthalten.

Ausbildung

Eine ständige Weiterbildung ist für die KOFU Tiernahrung GmbH ein Schlüssel zum Erfolg. Nur so sind die Außendienstmitarbeiter immer auf dem neuesten Stand und können die best mögliche Beratung geben. Derzeit bildet das Unternehmen zwei junge Menschen aus: Jeweils einen im Müller- und einen im Kaufmännischen Bereich.

Partner von Hof und Handel

KOFU Tiernahrung GmbH profitiert von guter Nachbarschaft im Neusser Hafen.

Eine der ersten Adressen auch für Landwirte ist der Neusser Hafen. Hier sitzt an der Danziger Straße die KOFU Tiernahrung GmbH. „Wir produzieren Mischfutter für landwirtschaftliche Nutztiere mit den Hauptbereichen Rinder, Schweine und Geflügel", erläutert Geschäftsführer Claus-Peter Wölpern. „Es ist unser Unternehmenszweck, Qualitätsfuttermittel für eine tierische Erzeugung bereitzustellen, die ökologisch verträglich und ökonomisch sinnvoll ist und damit eine langfristige Partnerschaft mit einer zukunftsgerichteten Landwirtschaft einzugehen. Darüber hinaus bieten wir Nebenerwerbs- und Hobby-Tierhaltern ein Vollsortiment zur tierischen Ernährung an."
Die Belieferung der Landwirte erfolge durch die Landhandelspartner. Sie gewährleisten die flächendeckende Logistik im Vertriebsgebiet.
Dabei sieht Wölpern sich und die beinahe 100 Mitarbeiter als Dienstleister der Landwirte. Die Vertriebsexperten im Außendienst kennen die Betriebe teilweise schon seit Generationen und damit auch die Besonderheiten.

Claus-Peter Wölpern (li.) und Thomas Kolata

Gemeinsam sprechen sie durch, welche Ziele der Landwirt hat. Egal ob Rinder, Schweine oder Geflügel, KOFU bietet für jeden Betrieb das richtige Futter.
Je nach den Erfordernissen vor Ort stellen die Experten am Hafen die entsprechende Mischung zusammen. Wichtiger Bestandteil ist meist heimisches Getreide, das überwiegend von den regionalen Landhandelspartnern bezogen wird.. Verwendet werden ebenso Produkte, die per Schiff aus Übersee nach Neuss kommen.

Nicht der einzige Grund, weshalb die Lage am Wasser für das Traditionsunternehmen so wichtig ist: So verwenden sie auch einen großen Anteil der Nachprodukte von Mühlenbetrieben im Hafen. Zudem ließen sich, so betont Verkaufsleiter Thomas Kolata, Wege sparen: Weizen und Rapssaat beziehen die Mühlen meist von den gleichen Landhändlern, die wiederum die Futtermittel an die Landwirte liefern. So brauchen die Getreidefahrzeuge aus dem Hafen nicht leer zurückfahren, sondern können retour gleich das Futter mitnehmen.

Gute Kooperation

Nicht nur die günstige Lage mit zahlreichen Mühlenbetrieben in direkter Nachbarschaft spreche laut Geschäftsführer Claus-Peter Wölpern für die KOFU Tiernahrung GmbH und den Standort Neuss. Daneben lobt er die Zusammenarbeit mit den Neuss Düsseldorfer Häfen: Deren Mitarbeiter übernehmen für das Unternehmen seit dem Jahr 2004 den kompletten Umschlag. „Die Zusammenarbeit mit Herrn Eckel und seinem Team hat sich sehr gut bewährt, ist sehr schnell, sehr kompetent und sehr unkompliziert", lautet das zufriedene Fazit des Geschäftsführers nach vier Jahren.

Mehr als 70 Zutaten gelagert

Jedes Futter wird gezielt zusammen gestellt und produziert.

Die verschiedenen Rohwarentypen lagern zu jedem Zeitpunkt in den rund 100 Silos der KOFU Tiernahrung GmbH. Sie bieten Platz für insgesamt 18.000 Tonnen – bei einer durchschnittlichen Tagesausgangsleistung von etwa 1300 Tonnen. „Wir streben einen Vorrat von zehn bis elf Tagen an", erklärt Geschäftsführer Claus-Peter Wölpern.
Doch bevor Getreide, Soja oder Raps in den Lagern verschwinden, werden sie zunächst einmal genau untersucht.
Für jedes Futter liegt eine passende Rezeptur vor, die zum Beispiel die erforderlichen Proteine ebenso enthält wie die von den Tieren benötigte Energie.

Alle Zutaten unterliegen einer strengen Qualitätskontrolle.

Diese Anforderungen werden in das Optimierungssystem eingegeben, das nicht nur alle Rohwaren kennt, sondern auch aus der Vielzahl die geeignetsten aussucht. Die Rezepturen werden dann genau berechnet und auch festgehalten, damit sich jederzeit die Zusammensetzung nachvollziehen lässt – genauer als bei Lebensmitteln, wie Vertriebsleiter Thomas Kolata betont.

Genau gewogen

Die Zusammensetzung wird anschließend in das Prozessleitsystem eingegeben und die erforderlichen Anteile werden eingewogen. „Dazu mischen wir klassischer Weise immer Fünf-Tonnen-Chargen."
Diese werden dann gemahlen und gemischt. Im Melassierer wird je nach Bedarf anschließend Soja- oder Pflanzenöl, Melasse oder Pflanzenfett zugegeben. Das fertige Futter wird entweder als Mehlfutter über die Verladezelle in den Lkw gegeben oder es wird zunächst noch gepresst und dann als Pellet verschickt.

Kooperation mit Kunden

Muskator-Werke mit neuem Markenauftritt für Pferdefutter. Produkte wurden in den eigenen Labors im Hafen ausgetüftelt.

Vor allem Pferdefreunde werden in den kommenden Tagen gespannt auf den Düsseldorfer Hafen schauen. Denn der neue Auftritt der Marke Ovator PegaPlus der Muskator-Werke GmbH verspricht neue Futtersorten und -konzepte, die die Gesundheit und Wohlbefinden der Pferde in den Mittelpunkt der Ernährung stellen. Wie Verkaufsleiter Dr. Jürgen Hittel erklärt, wird Ovator PegaPlus nicht nur vom Hafen aus vertrieben, sondern wurde hier auch in intensiven Untersuchungen in den werkseigenen Labors entwickelt.

In denen entstand auch das neue Sauen- und Ferkelfutterkonzept des Unternehmens: „Dabei werden neueste Erkenntnisse zur Fütterung mit den veränderten gesetzlichen Bestimmungen der Schweinehaltung in Einklang gebracht." Entstanden ist ein Produkt, das die Gesundheit und Wirtschaftlichkeit in der Ferkelzucht deutlich verbessert.

Die 1911 gegründeten Muskator-Werke zählen zu den bedeutenden Mischfutterherstellern Deutschlands. In den Werken Düsseldorf, Mannheim, Riesa, Deggendorf und Bamberg arbeiten über 200 Mitarbeiter. Die Produktion liegt bei circa 550.000 Tonnen im Jahr.

Unter dem Markennamen Muskator stellt das Unternehmen Mischfuttermittel für Nutztiere her. Das Produktprogramm umfasst Futter für Milchkühe, Mastrinder, Kälber, Schafe, Mastschweine, Ferkel, Zuchtsauen, Jung- und Legehennen, Küken, Broiler, Puten, Enten, Gänse, Fasane, Rebhühner und Rassegeflügel. Dabei stehen, wie Sebastian Moll als Vertreter des Familienunternehmens betont, tiergerechte und ökonomische Fütterungskonzepte im Vordergrund, die gemeinsam im engen Kontakt mit den Kunden entwickelt werden.

Unter dem Markennamen Ovator produziert und vertreibt die Muskator-Werke GmbH hochwertige Tiernahrung für Heim- und Hobbytiere – Futtermittel für Pferde, Rassekaninchen, Brief- und Rassetauben, Rassegeflügel, Hunde und Katzen, Vögel, Nager wie Zwergkaninchen, Hamster oder Chinchilla sowie Fische.

Perfekte Anbindung

Ohne den trimodalen Anschluss mit Straße, Schiene und Wasserstraße könnten wir nicht leben", fasst Sebastian Moll von der Muskator-Werke GmbH die Bedeutung des Standortes für das Familienunternehmen zusammen. Gerade bei dem Transport von Massengütern setzt das Unternehmen nach Möglichkeit auf das Schiff. Ein Transportmittel, das sich gerade in der Relation mit dem wichtigsten Importhafen Rotterdam nicht nur als schnell, unkompliziert und günstig erwiesen habe. Die Binnenschifffahrt schone zudem auch die Umwelt, wie der Vertreter des Unternehmens erklärt.

Die Führungsmannschaft von Muskator steht für Qualität.

Qualität

„Wir sehen uns als Qualitätsfutter- und Premiumfutterhersteller und weniger als Billigproduzent", definiert Vertriebsleiter Dr. Jürgen Hittel. Das schlage sich unter anderem darin nieder, dass die Gesunderhaltung der Tiere ein wesentlicher Bestandteil der Bemühungen ist. „Zudem verfolgen wir eine nachhaltige Strategie, was sich im Endeffekt für unsere Kunden rechnet." Die Qualität der Futterbestandteile ebenso wie die der Produkte werden ständig genauestens überwacht, wie auch die verschiedenen Qualitätszertifikate des Unternehmens belegen.

Zusammenarbeit

Als Familienunternehmen möchte die Muskator-Werke GmbH die Zusammenarbeit mit den mittelständischen Landhändlern und unabhängigen Genossenschaften ausbauen. „Damit sind wir ein wichtiger Wettbewerber in Zeiten von Großfusionen auch in der Futtermittelindustrie", erklärt Sebastian Moll. Im Mittelpunkt stünden neben der Gesundheit und dem Wohlbefinden der Tiere die persönliche Beratung und der Kontakt zum Kunden.

Schnelle Expansion im Hafen

Gründer erkannte Möglichkeiten des Marketings frühzeitig.

Das traditionsreiche Familienunternehmen wird im Jahr 1909 als „Bergische Kraftfutterwerke, Friedrich Schmidt" gegründet, als dessen Sohn auf dem Landhandelsbetrieb des Vaters in Radevormwald beginnt, Mischfutter herzustellen.

Schon zwei Jahre später verlegt Hermann Schmidt nach einem starken Aufschwung die Produktion in den Düsseldorfer Hafen. Neu erbaute Hallen mit modernsten Maschinen und Rohstoffen aus Übersee legen den Grundstein für die weitere Expansion.

Anfang der 1920er Jahre präsentiert sich Muskator auf der Ausstellung „Gesolei". Während des Aufschwungs Mitte der 1920er Jahre führt Muskator bereits fünf verschiedene Melassefutter mit unterschiedlichen Trägerstoffen im Angebot. 1931 erscheint erstmals das wichtigste Veröffentlichungsorgan zur Beratung und berichtet über die Fütterung, Haltungsmethoden und Zucht.

Nach dem Tod von Hermann Schmidt übernimmt 1950 sein Sohn Arthur das Lebenswerk und baut das Unternehmen stetig zu einem der bedeutendsten Mischfutterhersteller der Bundesrepublik aus.

1987 übernimmt Michael Moll das Mischfutter-Unternehmen, das er seit 2001 als alleiniger Geschäftsführer des Familienunternehmens Muskator-Werke GmbH leitet. An der Geschäftsführung ist ebenfalls sein Sohn Sebastian Moll beteiligt

Bildung

Derzeit starten bei der Muskator-Werke GmbH vier Auszubildende als Müller oder Industriekaufleute in ihr Berufsleben, zudem wurde im Marketing eine Volontärin eingestellt. Denn das Unternehmen legt einen wesentlichen Wert auf eine fundierte Ausbildung ebenso wie auf die Weiterbildung – sowohl intern als auch extern.

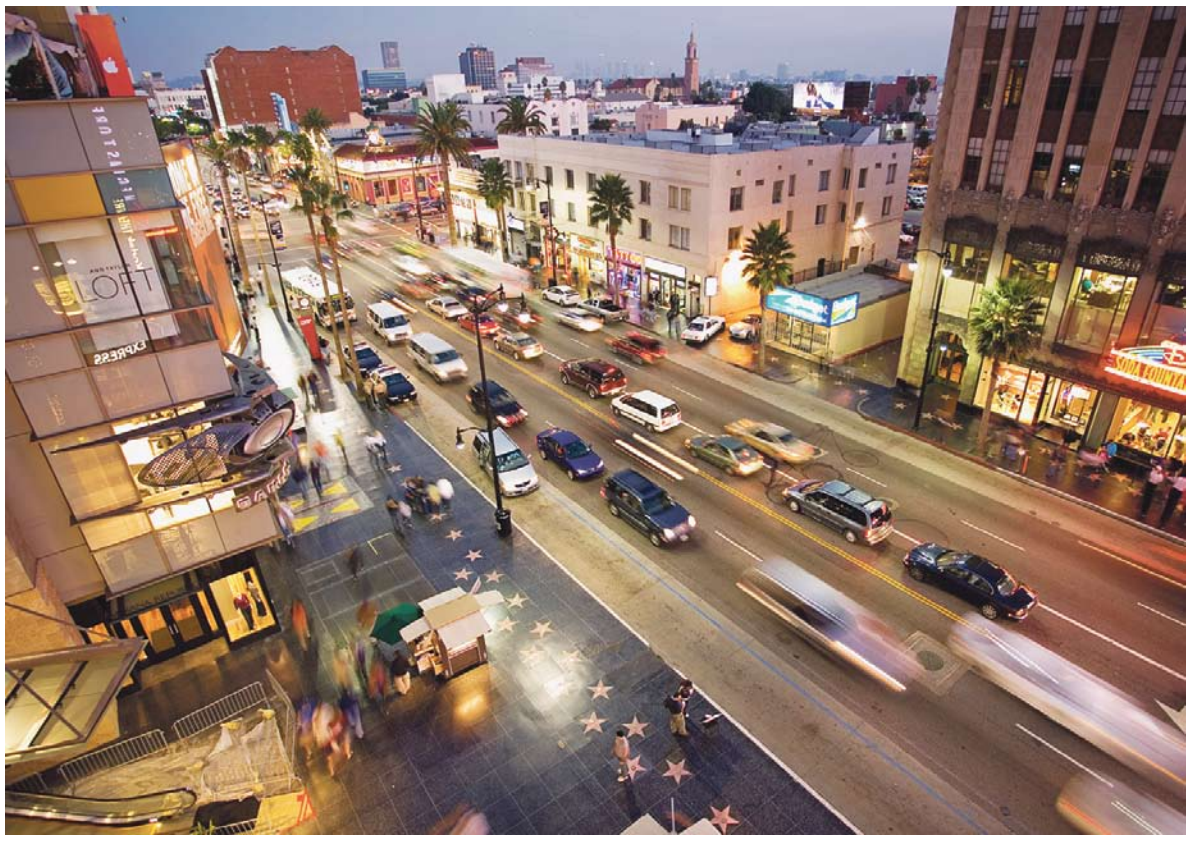
Wo der amerikanische Traum lebendig ist

„Die Engel" sind eine der größten Metropolregionen der Welt – viele Kulturen prägten und prägen die lebendige Stadt an der amerikanischen Westküste – weltgrößter Standort für Luft- und Raumfahrtindustrie

Los Angeles ist mit rund vier Millionen Einwohnern die zweitgrößte Stadt der USA, der Ballungsraum mit 13 Millionen Bürgern gehört zu den größten Metropolregionen der Welt. In „den Engeln", so die Übersetzung des Namens, werden die Mythen des Kinos und der amerikanische Traum gefeiert und tatsächlich gelebt, wie nirgendwo sonst. Gleichzeitig sind die Gegensätze nirgendwo in den USA größer: auf der einen Seite Beverly Hills und Hollywood. Auf der anderen Seite Skid Row und das durch die Rassenunruhen berüchtigte South Central. Dazwischen die unglaubliche Vielfalt, die die amerikanische Kultur zu bieten hat. Verbunden mit sehr starken mexikanischen Einflüssen, der größten chinesischen Enklave China Town und den Zugezogenen aus allen Ländern der Erde.

Los Angeles ist Hauptstadt und Verwaltungssitz des gleichnamigen Countys. Die Stadt ist das Wirtschafts-, Geschäfts- und Kulturzentrum Kaliforniens mit zahlreichen Universitäten, Hochschulen, Forschungsinstituten, Theatern und Museen. Hier befindet sich der weltgrößte Standort für die Flugzeug- und Raumfahrtindustrie sowie neben der Film- und Fernsehindustrie auch die Musikindustrie mit einer entsprechend lebendigen Szene, vor allem der amerikanischen Rockmusik.

Für den Besucher halten Stadt und Region ein dermaßen reiches Angebot bereit, das es im ersten Moment vielleicht erschlägt. Allerdings gibt es einige Attraktionen, die Touristen nicht verpassen sollten. So sollte der erste Tag mit einem Besuch der Walt Disney Concert Hall des berühmten Architekten Frank Gehry beginnen. Anschließend geht es dann auf den Sunset und den Hollywood Boulevard, wo unter anderem das Pantages Theater steht sowie das erste runde Bürogebäude der Welt von Capital Records.



Der Hollywood Boulevard mit dem berühmten Walk of Fame gehört zu einem Besuch in L. A. einfach dazu.

Alle Fotos dieser Doppelseite: Wikimedia Commons

Auf den Spuren der Berühmten

Im „Hollywood and Highland Center" kann man nicht nur nach Herzenslust einkaufen und eines der zahlreichen Restaurants besuchen, von hier aus fällt der Blick auf das berühmte Hollywood-Schild. Wenige Meter Richtung Westen lohnt sich dann auch ein Abstecher zum berühmten „Hollywood Walk of Fame", auf dem die bekanntesten Schauspieler ihre Spuren hinterlassen durften. Gegen Nachmittag ist dann ein Besuch in Malibu Pflicht.

mehr Infos unter: www.discoverlosangeles.com

Mission legte Grundstein

Gründung mit elf Familien – 25 Jahre mexikanische Verwaltung

Die ursprünglichen Bewohner der Region wussten schon seit Tausenden Jahren die Vorzüge der Lage von Los Angeles zu schätzen. Sie ließen sich nach bisherigen Erkenntnissen jedoch nicht fest nieder. Als erster Europäer beanspruchte Entdecker Juan Rodriguez Cabrillo die Region 1542 für Spanien, zog aber ebenfalls weiter, ohne eine Siedlung zu gründen. Erst 1771 schufen dann Mönche des Franziskanerordens eine Mission, die sie zum Schutz vor den einheimischen Indianern mit einem Fort umgaben.

Die Stadt wurde am 4. September 1781 offiziell von Gouverneur Felipe de Neve als El Pueblo de la Reina de Los Ángeles (auf Deutsch: „Das Dorf der Königin der Engel") gegründet. Er schickte elf Familien, die sich dort niederlassen sollten.

Weit verbreitet war ursprünglich auch der inoffizielle Name „El Pueblo de Nuestra Señora la Reina de los Ángeles del Río de Porciúncula", zu Deutsch: Das Dorf unserer Lieben Frau, Königin der Engel des Flusses Portiuncula. Aber das war dann auch den Bewohnern deutlich zu lang. Sie nennen ihre Stadt heute sogar meist nur noch kurz und einfach „L. A.".

Die ersten US-amerikanischen Siedler kamen erst 1803 auf dem Landweg in die Region, nachdem die Forscher Lewis und Clark erfolgreich den Kontinent durchquert hatten. 1821 fiel Los Angeles zwischenzeitlich an Mexiko, das zuvor die Unabhängigkeit gegen Spanien erkämpft hatte. Bis Mitte des 19. Jahrhunderts war Los Angeles dann eine mexikanische Gemeinde, die sich vorwiegend aus amerikanischen Siedlern, armen chinesischen Arbeitern und einigen wenigen wohlhabenden mexikanischen Großgrundbesitzern zusammensetzte.

1846 proklamierte der Schulmeister William Ide die Unabhängigkeit Kaliforniens. Die Republik bestand nur kurze Zeit. Während des mexikanisch-amerikanischen Krieges zwischen 1846 und 1848 wurde Alta California und damit auch Los Angeles von US-amerikanischen Soldaten besetzt und den USA angegliedert.

Der endgültige Aufschwung der Stadt begann, als 1848 in dem Gebiet des nahen Sacramento Gold gefunden wurde, was einen Goldrausch auslöste. Wer sich von den Bewohnern nicht selber auf den Weg machte, sein Glück zu suchen, blieb und verkaufte den Diggern Proviant und Ausrüstung – meist zu ziemlich überteuerten Preisen.

Drehscheibe und Umschlagsplatz für die Seeverkehre im Pazifik

Zahlreiche Projekte sollen den Hafen auf die Anforderungen der wachsenden Verkehre einstellen – 27 Terminals sichern den Betrieb – Finanzierung aus den Einnahmen

Selbst unter Amerikanern ist kaum bekannt, dass das glamouröse Los Angeles über einen Hafen verfügt. Er stellt die wichtigste Umschlagstelle für die Seeverkehre auf dem Pazifischen Ozean und für die Versorgung der amerikanischen Westküste dar. Güter im Wert von rund 190 Milliarden US-Dollar werden jedes Jahr an den Kais bewegt.

Der Hafen liegt etwa 30 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt und erstreckt sich bei einer Fläche von etwa 30 Quadratkilometern auf einer Länge von 69 Kilometern. Als Teil der Stadtverwaltung finanziert sich die Hafenverwaltung nicht aus Steuergeldern, sondern über Einnahmen aus Dienstleistungen und Gebühren. Sie wird von der 1907 gegründeten, fünfköpfigen Hafenkommission geleitet. Die Hafengesellschaft vermietet dabei als Grundstückseigentümerin die verschiedenen Areale an die Unternehmen, die wiederum den Umschlag übernehmen. Mit 27 großen Terminals, von denen acht für den Umschlag von Containern bestimmt sind, eignet sich der Hafen dabei für den Umschlag von sämtlichen internationalen wie nationalen Frachten.

Rund 6400 Arbeitsplätze

Im Hafen selbst arbeiten knapp 6400 Menschen. Schätzungen des Hafens gehen davon aus, dass etwa 260.000 oder jeder 24. Arbeitsplatz der Region Südkalifornien direkt oder indirekt vom Hafen und den hier angesiedelten Unternehmen abhängen, hier jeder 23. Dollar an Umsatz erwirtschaftet wird – und das trotz der starken Konkurrenz der Unterhaltungs- und Luftfahrtindustrie. Der Hafen und die Firmen sorgen für ein jährliches Steueraufkommen von geschätzt rund 1,4 Milliarden US-Dollar.

Angesichts der steigenden Verkehrszahlen stellt sich der Hafen mit einem ambitionierten Ausbauprogramm auf die zu erwartenden Mengenzuwächse ein, um auch zukünftig die Anforderungen von Kunden, Reedern, Verbrauchern und der Industrie adäquat erfüllen zu können. In Los Angeles werden nicht nur Waren umgeschlagen, der Hafen ist auch das größte Zentrum für Passagierschiffsreisen an der Westküste.

Standards gesetzt

Von den Terminals aus werden jedes Jahr über eine Millionen Passagiere transportiert. Das renovierte World Cruise Center gilt dabei als sicherster Passagierschifffahrtskomplex der USA und setzte als solcher Standards.

Die Hafenbehörde verantwortet auch die Erschließung weiterer Flächen und die Verbesserung der Gemeinde. So wird derzeit ein 160 Hektar großes Gelände des „San Pedro Waterfront Enhancement Project" entwickelt, der nicht nur Platz für weitere Terminals, Marinas und Gewerbegebiete bietet, sondern auch der Bevölkerung einen Zugang zum Wasser verschafft. In der vorbereitenden Planung steht die Wilmington Waterfront, ein weiterer, rund 36 Hektar großer Bereich, der ebenfalls für eine Mischnutzung vorgesehen ist.

mehr Infos unter:
www.portoflosangeles.org

Wachsende Zahlen

Ein besonderes Wachstum verzeichnen auch in Los Angeles die Container: Am größten Umschlagsplatz in den Vereinigten Staaten wurden 2006 rund 8,5 Millionen. TEU bewegt. Gemeinsam mit dem benachbarten Hafen von Long Beach ist der San Pedro Bay-Komplex der weltweit fünftgrößte Umschlagsplatz für Container.

Insgesamt wurden 2007 rund 169 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Möbel und Holzprodukte haben inzwischen das Öl als wichtigste Import-Warengruppe abgelöst. Hauptexportgut sind Papier und Papierprodukte. Wichtigster Handelspartner ist die Volksrepublik China, gefolgt von Japan, Taiwan, Thailand und Südkorea.

An der Vincent Thomas Bridge entwickelt der Hafen ein 160 Hektar großes Gelände für weitere Nutzung.

Los Angeles ist Vorreiter, was die Entwicklung und Umsetzung von Umweltschutzkonzepten angeht. Der Hafen war der erste, der 1973 eine Umwelt-Abteilung gründete, die sämtliche Projekte im Zuständigkeitsbereich auf ihre Umweltverträglichkeit und die Einhaltung aller geltenden Gesetze und Verordnungen überprüft. Derzeit beteiligt sich die Hafengesellschaft an einem neuen und länderübergreifenden Umweltmanagement System (EMS).

Im Jahr 2006 stellte der Hafen zudem einen Aktionsplan für saubere Luft auf, mit dem die Unternehmen im Hafen dazu bewegt werden sollen, umweltfreundliche und -schützende Technologie zu verwenden. Unter anderem schaffte der Hafen für eine Million US-Dollar einen Schlepper an, der nicht nur mit Dieselmotoren, sondern computergesteuert auch über Elektrokraft angetrieben wird.

Wartende Schiffe müssen zur bordeigenen Stromerzeugung nicht mehr die Schiffsdiesel laufen lassen, sondern können sich an landseitige Anschlüsse hängen. Die Erfolge dieser und anderer Maßnahmen kontrollieren neue Überwachungsstationen.

Hilferufe hallten über den Rhein

DLRG Nordrhein übte mit 400 Einsatzkräften Rettung unter realistischen Bedingungen.

Ein Bild des Schreckens bietet sich dem DLRG-Notarzt. Nachdem er zusammen mit einem Sanitäter als erster Helfer die Bordwand der „Wappen von Köln" von der Wasserseite aus bezwungen hat, sieht er sich einer Vielzahl von Verletzten gegenüber. Traumatisierte, im Schock gefangene Leichtverletzte irren orientierungslos auf dem Schiff herum, Eltern suchen laut rufend ihre Kinder. Viel zu lange dauert es, bis zusätzliche Motorrettungsboote weitere Helfer bringen.

Szenen, die, Gott sei Dank, keine Realität sind, sondern eine sehr realistische Übung der DLRG Nordrhein. So realistisch, dass sich die Helfer sofort an die „Arbeit" machen: Nach scheinbar ewigen Zeiten sind endlich ausreichend Fachleute auf dem Schiff, sodass die Versorgung und der Transport der Verletzten planmäßig ablaufen. „Adrenalin pur", bestätigt ein Helfer, als auch noch ein bewegungsloser, menschlicher Körper vorbei treibt und Motorrettungsboot „Nivea 57" blitzartig die Rettungsaktion übernimmt.

Foto: DLRG

Schnell scharen sich zahlreiche Rettungsschiffe um den angenommenen Unglücksort des Fahrgastschiffes am Kölner Rheinufer.

Nach nur dreieinhalb Stunden kann die „Wappen von Köln" dann wieder sauber der Köln-Düsseldorfer Rheinschiffahrtsgesellschaft AG zurückgegeben werden. Alle „Verletzten" sind zu diesem Zeitpunkt gefunden, versorgt und sicher in der Verletztensammelstelle untergebracht.

Ein absolut realistisches Szenario, das sich die Übungsleitung erdacht hatte und von den Verletztendarstellern hervorragend umgesetzt wurde. Übungsannahme war, dass es in einem Fahrgastschiff zu einer Explosion gekommen und das Schiff nur über den Wasserweg zu erreichen war. Die DLRG brachte vier Wasserrettungszüge mit 30 Booten, 70 Einsatzfahrzeugen und 312 Helferinnen und Helfern zum Einsatz, die von zwei Wasserrettungszügen der DRK-Wasserwacht mit 14 Booten, 18 Einsatzfahrzeugen und 88 Helferinnen und Helfern unterstützt wurden. Die Rettungsboote mussten zuerst über den Landweg in die Nähe des Unglücksortes gebracht werden, dann waren die Boote zu slippen. Erschwert wurde die Aktion durch den sehr niedrigen Wasserstand des Rheins, sodass die Boote nur schwer, zum Teil nur per Hand, zu Wasser gelassen werden konnten. Auf dem havarierten Schiff waren die Verletzten zu versorgen und, sobald sie transportfähig waren, von dem Schiff zu einer Verletztensammelstelle zu bringen, die ebenfalls durch die DLRG errichtet werden musste.

Unterstützt wurde die Übung durch 75 „R.U.N.D."-Angehörige (Realistische Unfall- und Notfall Darsteller). In der Übungsleitung, der Koordinierungsstelle, den Sammel- und Bereitstellungsräumen, der Küche, dem Team „PuMA" (Presse- und Medienarbeit), waren nochmals 46 Personen im Einsatz.

Einsatzleiter Jörg Sonntag und Übungsleiter Marc Hambach zeigten sich am Ende eines langen Tages dann auch grundsätzlich sehr zufrieden mit der Leistung der Helfer und Helferinnen. Sie haben wichtige Erfahrungen gewonnen, sollte es einmal zu einem echten Einsatz kommen.

BDB plädiert für Programm

Unterstützung für die Modernisierung dringend erforderlich.

In einem Schreiben an Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee plädiert der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) für ein Förderprogramm, das die Modernisierung der deutschen Binnenschiffsflotte zum Gegenstand hat und noch in dieser Legislaturperiode in Kraft gesetzt werden soll. BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers bezieht sich auf die Koalitionsvereinbarung von CDU / CSU und SPD, wonach die Sicherung und der Erhalt der deutschen Binnenschifffahrt für die Bundesregierung ein zentrales Anliegen darstellt. Den dringenden Handlungsbedarf stellte erst zu Beginn dieses Monats eine Studie der EU-Kommission zu den administrativen und rechtlichen Hemmnissen in der Binnenschifffahrt dar.

Der BDB spricht sich für ein mehrjähriges, branchenweites Förderprogramm aus, das der häufig unzureichenden Eigenkapitalbasis der kleineren Unternehmen in der Binnenschifffahrt begegnet. Hier könnten Staatsbürgerschaften nach niederländischem Vorbild oder Zinszuschüsse helfen, um die dringend erforderliche Modernisierung und Erneuerung der Flotte zu ermöglichen.

Brief an Minister

„Das Programm muss sich an die gesamte Binnenschifffahrtsbranche richten", erklärt Dr. Gunther Jaegers. Die Unternehmen in der Tankschifffahrt stehen vor der Aufgabe, bis Ende 2018 sukzessive ihre Flotte von Ein- auf Doppelhüllenschiffe umzustellen. Nicht minder gravierend ist auch der Handlungsdruck für die Unternehmen in der Trockengutschifffahrt: „Trockengutschiffe haben in Deutschland mittlerweile ein Durchschnittsalter von über 56 Jahren. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, um den hohen umweltpolitischen Erwartungen – etwa im Bereich der Abgasemissionen – gerecht zu werden und um im internationalen Wettbewerb weiter zu bestehen", erklärt der BDB-Präsident in dem Schreiben an Minister Tiefensee. Das Programm müsse daher möglichst noch in dieser Legislaturperiode realisiert werden.

Der Gesamtbestand der deutschen Binnenschiffsflotte zur Güterbeförderung hat sich in den vergangenen Jahren stabilisiert und ist zum 1. Januar 2008 sogar leicht angestiegen. An diesem Stichtag hat sich der Gesamtbestand der zur Güterbeförderung eingesetzten Binnenschiffe von 2.303 auf 2.310 erhöht. Die Tragfähigkeit dieser Schiffe beträgt 2,75 Millionen gegenüber 2,67 Millionen Tonnen im Vorjahr. In diesen Zahlen sind 110 vorwiegend dem Seebereich zuzurechnende, aber auch auf Binnenwasserstraßen eingesetzte Trägerschiffsleichter nicht enthalten. Derzeit setzt sich die Gesamtzahl an motorisierten Selbstfahrern unter deutscher Flagge aus 30 Prozent Motortankschiffen und 70 Prozent Motorgüterschiffen für trockene Ladung zusammen. Im Jahr 2007 erhöhte sich sowohl der Bestand an Tankmotorschiffen (plus 13) als auch die Zahl der Motorgüterschiffe für trockene Ladung (plus 8) weiter.

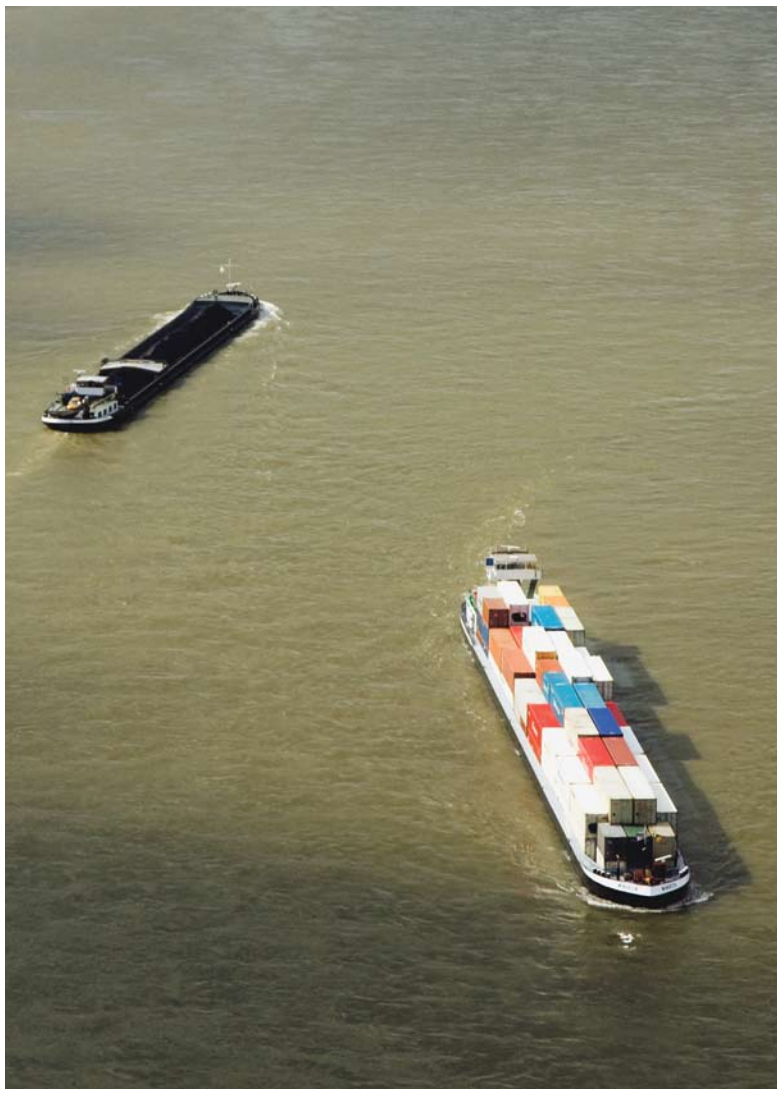


Foto: Schrift-Steller

Der BDB fordert vom Bund ein Modernisierungsprogramm.

Die Zahl der Fahrgastschiffe unter deutscher Flagge betrug zum 1. Januar 2008 genau 1.017 Schiffe, darunter 13 Neubauten, der Großteil Ausflugsschiffe und 48 Kabinenschiffe.

Nisthilfen sind beliebte Quartiere

Für eine Reinigung ist es jetzt zu spät, Aufhängen ist aber jederzeit möglich – Füttern ist jetzt noch nicht erforderlich – wohnungssuchende Igel besser in Ruhe lassen

Der Naturschutzbund NABU bittet Gartenbesitzer, jetzt keine Nistkästen mehr zu säubern. Wer die Nistkastenreinigung im Herbst verpasst habe, sollte nun besser bis zum nächsten Frühjahr warten.

Der Nutzen der alten Nester sei derzeit größer, als ein etwaiger Schaden durch Übertragung von Parasiten. „Wer jetzt für die heimische Tierwelt tätig werden möchte, der kann problemlos Nistkästen aufhängen. Er hilft damit nicht nur Blaumeise und Co, denn viele Arten suchen im Winter Schutz in den künstlichen Nisthilfen", so Bernd Jellinghaus, Sprecher des Landesfachausschusses für Ornithologie und Vogelschutz im NABU NRW.

Foto: Wikimedia Commons

Nistkästen sind für die Vögel aber auch andere Tiere eine wichtige Brut- und Überwinterungshilfe.

Sobald der Herbst komme, richteten sich nämlich viele Kleintiere, darunter nützliche und bedrohte Arten, für das Winterhalbjahr in Vogelnistkästen ein. Dazu zählen Ohrwürmer, Florfliegen, Wespen- und Hummelköniginnen sowie Säugetiere wie verschiedene Mäusearten oder Fledermäuse. Manchem Vogel könne die Nisthilfe im Winter sogar das Leben retten. „Vögel haben eine höhere Körpertemperatur als Säuger. Sie liegt zwischen 39 und 42 Grad. Um diese vergleichsweise hohe Temperatur zu halten, verbrennen die Vögel viel Körperfett. Dadurch verlieren sie Gewicht und sind oft geschwächt. Eine kalte Nacht auf einem schutzlosen Zweig kann ihnen da zum Verhängnis werden", erklärt Jellinghaus. Der Spatz baue deshalb regelrechte Winternester, in die er sich bei Frost einkuschelt. Von Zaunkönigen wisse man, dass sie sich im Winter gegenseitig in Nistkästen wärmen. Ob Meisen, Rotschwänze, Stare oder auch Eichhörnchen und Schmetterlinge – selbst die wetterbeständigsten Outdoor-Profis schätzen eine warme Schlafstube.

Richtung Osten

Daher rät der NABU: Wer noch einen Nistkasten im Keller hat, sollte ihn jetzt aufhängen. Beachten sollte man dabei jedoch, dass die Kästen in zwei bis drei Metern Höhe hängen sollten. Das Einflugloch sollte zudem weder zur Wetterseite (Westen) zeigen, noch sollte der Kasten längere Zeit der prallen Sonne ausgesetzt sein (Süden). Eine Ausrichtung nach Osten oder Südosten ist deshalb ideal.

Zur Befestigung an Bäumen eignen sich rostfreie Alu-Nägel oder feste Drahtbügel, die den Baum nicht schädigen. Damit kein Regen eindringen kann, sollte ein Nistkasten niemals nach hinten, eher nach vorne überhängen. Nisthilfen von gleicher Bauart sollten in Abständen von mindestens zehn Metern aufgehängt werden. So ist gewährleistet, dass die brütenden Tiere auch genügend Nahrung für sich und ihren Nachwuchs finden. Ausnahme sind allerdings Koloniebrüter wie Spatz, Star und Schwalbe.

Damit Katzen und Marder nicht zugreifen können, sollten möglichst unzugängliche Orte an Hauswänden, auf Balkonen oder an Schuppen und Gartenhäuschen gewählt werden.

Bei aller lieb gemeinten Unterstützung sollte die Fütterung erst beginnen, wenn Frost oder Schnee den kleinen und großen Piepmätzen eine selbstständige Suche nach Nahrung unmöglich macht. Derzeit finden die Tiere – auch wenn es bereits empfindlich kalt werden kann – noch ausreichend Futter.

Auch der Igel sucht sich übrigens in diesen Tagen einen warmen und vor allem trockenen Platz für die nächsten Monate. Aber auch hier gilt: Derzeit kommen die stacheligen Nachbarn des Menschen noch gut alleine klar. Werden sie jetzt in Obhut genommen, bedeutet das nur unnötigen Stress. Zudem würden sie versuchen, so schnell wie möglich die Flucht zu ergreifen. Stattdessen sollte man den Igeln die Quartiersuche erleichtern und im Garten einen Haufen aus totem Holz, Reisig und Laub anlegen.

Ein fliegender Edelstein

Der Vogel des Jahres steht für lebendige Flüsse und Auen

Den Eisvogel kürten der Naturschutzbund Deutschland (NABU) und der Landesbund für Vogelschutz (LBV), NABU-Partner in Bayern, zum „Vogel des Jahres 2009". Das Tier war bereits 1973 Jahresvogel.

„Die Entscheidung, den Eisvogel nach 36 Jahren erneut zum Symboltier zu wählen, ist bewusst gefallen. Die damaligen Forderungen haben nicht an Aktualität verloren: Der Eisvogel braucht sauberes Wasser, naturnahe Bäche, Flüsse und Seen sowie artenreiche Talauen. Nur dort findet er seine Nahrung, überwiegend Kleinfische, und natürliche Steilwände für die Anlage seiner Brutröhren. Diese Lebensräume sind in Deutschland trotz mancher Fortschritte im Gewässerschutz immer noch Mangelware", sagte NABU-Vizepräsident Helmut Opitz.

Foto: NABU/Manfred Delpho

Woher der Name des etwa spatzengroßen Eisvogels stammt, ist strittig. Manche Deutungen leiten den Namen vom althochdeutschen „eisan" für „schillern" oder „glänzen" ab. Die Bezeichnung „Schillervogel" passt zum flirrenden Farbenspiel, das der Eisvogel im Sitzen und im Flug bietet.

Andere Autoren interpretieren den Eisvogel als „Eisenvogel" und vermuten einen Bezug auf das stahlblaue Rücken- oder das rostfarbene Bauchgefieder.

Heute gibt es in ganz Deutschland etwa 5.600 bis 8.000 Brutpaare. Doch häufig kommt der Eisvogel nirgendwo vor.

Der Eisvogel (Alcedo atthis) ist die einzige in Mitteleuropa vorkommende Art aus der gleichnamigen Familie (Alcedinidae), deren Vertreter in den tropischen und subtropischen Gebieten rund um den Erdball leben.

Der Eisvogel besiedelt weite Teile Europas, Asiens sowie das westliche Nordafrika und lebt an mäßig schnell fließenden oder stehenden, klaren Gewässern mit Kleinfischbestand und Sitzwarten. Seine Nahrung setzt sich aus Fischen, Wasserinsekten (Imagines und Larven), Kleinkrebsen und Kaulquappen zusammen.

Eisvögel haben eine Körperlänge von etwa 16 bis 18 Zentimeter und wiegen 35 bis 40 Gramm. Die Flügelspannweite beträgt etwa 25 Zentimeter. Typisch ist der etwa vier Zentimeter lange und spitze Schnabel.

NRW unterstützt Häfen

Minister Oliver Wittke betonte die Bedeutung der Standorte.

Die Häfen in Nordrhein-Westfalen sind wichtig für die Wirtschaft des Landes und der Bundesrepublik, für diese besondere Aufgabe gut aufgestellt und hervorragend vernetzt. Allerdings benötigen sie, um auch in Zukunft ihre Bestimmung erfüllen zu können, dringend weitere Flächen. Sonst drohen auch in den abhängigen Industrie- und Handelsunternehmen Arbeitsplatzverluste.

Foto: Schrift-Steller

Verkehrsminister Oliver Wittke brach eine Lanze für die Häfen.

Moderne Drehscheiben

Das sind die Ergebnisse der zweiten NRW-Hafenkonferenz „Binnenhäfen als moderne Logistikdrehscheiben", zu der sich mehr als 300 Vertreter der Häfen, ihrer Unternehmen, der verladenden Wirtschaft, aus Politik, Wissenschaft und von Verbänden in Düsseldorf trafen.

NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke betonte, dass in der Vergangenheit die Stichwörter Verlagern und Vermeiden im Mittelpunkt gestanden hätten. „Eine solche Positionierung ist für mich naiv, wenn ich es freundlich ausdrücken will. Damit werden wir die Herausforderungen des Güterverkehrs insgesamt nicht in den Griff bekommen." NRW wolle keine Vorrangpolitik für einzelne Verkehrsträger sondern eine optimale Nutzung aller Möglichkeiten.

Eine gute Verkehrserschließung der Wasserstraße habe wesentlichen Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung der Regionen wie des gesamten Landes, betonte der Minister. Deshalb gelte es, die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt nachhaltig zu stärken, „auch durch eine Optimierung der Ausbildung und die Entwicklung neuer Märkte". Dem habe die Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes NRW Rechnung getragen. Darin sei festgelegt, dass das Land die Hafenstandorte und Kooperationen entwickeln sowie vor allem die Hinterlandverbindungen ausbauen wolle. Der Minister machte deutlich, dass aus Sicht der Politik Hafenstandorte „in allererster Linie" dafür benötigt würden, Güter umzuschlagen. „Dafür wurden sie entwickelt. Wir müssen jetzt eine klare Linie ziehen und sagen: bis hier hin und nicht weiter. Wir brauchen in Zukunft mehr Häfen und nicht weniger." Er sicherte den Häfen zu, dass die Landesregierung an ihrer Seite stehe, wenn es gelte, bestehende Unternehmen zu sichern und neue Ansiedlungen zu unterstützen.

Flächen sichern Arbeitsplätze

Denn das Ziel, NRW zur führenden Logistikregion in Europa zu entwickeln, könne nur gelingen, wenn die Häfen entsprechend aufgestellt seien und der Logistik ausreichend Flächen zur Verfügung stünden, so Wittke. Untersuchungen hätten gezeigt, dass mehr als 300 Hektar fehlten, um die prognostizierten Mengenzuwächse aufzunehmen. In Konsequenz würden schon in drei oder vier Jahren Flächen fehlen. „Angesichts von durchschnittlich 27,4 Beschäftigten je Hektar gilt es auch, diese Arbeitsplätze zu sichern."

Infrastruktur verbessern

Seehäfen bieten den Hinterlandstandorten Unterstützung mit Geld und Know-how an – Investieren, wo Verkehre auflaufen

Ein ganz wichtiges Ziel der Politik für die kommenden Jahre muss es nach Ansicht von NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke sein, die Infrastruktur aller Verkehrsträger zu verbessern. Dabei liegt ein Augenmerk der Landesregierung natürlich auch auf dem Schienennetz und den Eisenbahnen.

Geldmittel aufgestockt

Wittke zeigte sich in dem Zusammenhang zuversichtlich, dass bis 2010 der Planfeststellungsbeschluss für das dritte Gleis der Betuwe-Linie vorliegt. „Und dann muss auch unverzüglich gebaut werden. Das dritte Gleis ist lange überfällig." Und was für die Betuwe gelte, gelte in gleichem Maße auch für den Eisernen Rhein. „Auch hier geht es nicht um schnell, sondern um leistungsfähig und nachhaltig", machte der Minister deutlich.

Ausdrücklich bedankte Wittke sich bei der Bundesregierung und bei der Deutschen Bahn für die bisherige Unterstützung in Sachen Infrastrukturausbau gerade in den vergangenen zwei Jahren, die nicht zuletzt auch auf Drängen der Landesregierung zustande gekommen sei. Auch wenn er meinte: „Wenn NRW früher gedrückt hätte, dann könnten wir deutlich weiter sein."

In diesem Zusammenhang begrüßte er, dass der Bund die Mittel für den Wasserstraßenausbau deutlich aufgestockt hat. „Wir als Land werden aber darauf achten, dass investiert wird, wo jetzt Verkehre sind und nicht, wo sie erwartet werden, um so den drohenden Infarkt zu verhindern." Er wünsche sich, dass an der einen oder anderen Stelle die ostdeutsche durch eine gesamtdeutsche Brille ersetzt würde und der Bund dort investiere, wo der größte Nutzen zu erwarten sei.

Alle Beteiligten einbeziehen

„Zusammenfassend kann ich sagen, wir brauchen gut ausgebaute Binnenhäfen, um die Leistungsfähigkeit zu steigern, den Marktanteil zu erhöhen, neue Beschäftigungsmöglichkeiten zu schaffen und unsere Stellung als führender Logistikstandort in Europa auszubauen. Und wir hoffen auch, dass wir diese Gedanken im nationalen Hafenkonzept wieder finden."

Für das erhofft sich Thessa Menssen, Mitglied des Vorstandes und CFO des Hafenbetriebes Rotterdam, einen stärkeren europäischen und internationalen Fokus, wie er schon im NRW-Wasserstraßen- und Verkehrskonzept zu erkennen gewesen sei. „Deshalb wünschen wir uns Konzepte nicht für die Seaports of Germany sondern für die Seaports for Germany, als die auch wir uns verstehen."

Für die effektivere Nutzung der bestehenden Infrastruktur und ihren gezielten Ausbau, kündigte sie an, werde der Rotterdamer Hafen Geld in die Hand nehmen. Damit werde der Ausbau der eigenen Anlagen finanziert. Man sei aber auch bereit, Rheinhäfen zu unterstützen, und zwar sowohl mit Geld als auch mit dem in den Seehäfen vorhandenen Know-how.

Die Aufgaben sind nur gemeinsam lösbar

Workshop: Die Zusammenarbeit von Standorten und Verkehrsträgern muss in Zukunft weiter zunehmen.

Hafenstandorte entwickeln, Kooperationen eingehen und Hinterlandanbindungen ausbauen – das sind nicht nur die drei Schwerpunkte der Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes NRW. Auf der zweiten Hafenkonferenz des Landes waren sie auch Themen der drei Foren, in denen die rund 300 Teilnehmer Gelegenheit hatten, gemeinsam zu diskutieren.

Der Zusammenarbeit nicht nur zwischen den Binnenhäfen, sondern auch mit den Seehäfen und allen an der Logistikkette Beteiligten wird nach Ansicht des Forums „Kooperationen" eine immer wichtigere Rolle zukommen: „Nur wenn die Seehäfen die Binnenhäfen als Partner zur Entlastung erkennen und auch nutzen, werden wir die zu erwartenden Mengenzuwächse in den Griff bekommen. Und die Mengen werden lang- und sicher auch mittelfristig weiter steigen", warnte Ulrich Gross, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen. Ansonsten befürchtet er den Kollaps des gesamten Verkehrssystems. Nur im engen, vertrauensvollen und partnerschaftlichen Schulterschluss seien die optimale Auslastung und Nutzung zu organisieren. Allerdings lobte der Geschäftsführer ausdrücklich auch die Küstenstandorte.

Standorte identifizieren

So hätten die deutschen ebenso wie die niederländischen und belgischen Häfen und die dort tätigen Firmen inzwischen nicht nur die Bedeutung der Hinterlandstandorte erkannt, sie würden auch die Leistungsfähigkeit anerkennen. „Da hat ein Umdenken stattgefunden, da müssen wir jetzt weiter arbeiten."

NRW-Staatssekretär Jens Baganz kündigte an, das Land werde im nächsten Landesentwicklungsplan auch „landesbedeutende Häfen" identifizieren, die es zu entwickeln gelte. Zudem sollen auch planerische Ziele festgeschrieben werden, an denen sich die Kommunen orientieren sollen. Allerdings warnte er, dass der planerische Durchgriff es nicht ermögliche, den Kommunen vorzuschreiben, wie sie welchen Hafenteil zu nutzen hätten. Ein Ergebnis der Diskussionsrunde „Hinterlandverbindungen" war, dass Investitionen alleine nicht reichten, sondern auch Effizienzgewinne erzielt werden müssten. Dafür seien bessere Informationstechnologien und ein verstärkter Informationsaustausch erforderlich. Zudem müsste man verstärkt Umweltschutzverbände einbinden.

In drei Foren wurde nachmittags gezielt weiter diskutiert.

Ein gelungenes Konzept

Mit ihrem Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept legte die NRW-Landesregierung 2004 eine umfassende Bestandsaufnahme vor, analysierte Entwicklungsperspektiven und bereitete Handlungsoptionen vor. Seit Februar 2008 liegt nun das komplett überarbeitete Konzept „Wasserstraßenverkehr, Binnenhäfen und Logistik in Nordrhein-Westfalen" vor. Es benennt die Potenziale der Binnenhäfen und zeigt Handlungsoptionen auf. Insgesamt geht es um drei Handlungsschwerpunkte: die Bereitstellung der dringend benötigten zusätzlichen Flächen, eine verstärkte Kooperation aller an der logistischen Kette Beteiligten sowie die Verbesserung der Verbindungen zwischen See- und Binnenhäfen vor allem über die Wasserstraßen und Schienenlinien. NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke: „Werden diese Empfehlungen umgesetzt, trägt das dazu bei, die Leistungsfähigkeit der Häfen deutlich zu steigern, ihren Marktanteil im Hinterlandverkehr zu erhöhen und bis zu 9000 neue Arbeitsplätze zu schaffen. Wir brauchen hervorragend ausgebaute Häfen, um Nordrhein-Westfalen als führende Logistikregion in Europa zu stärken."

Alle Schnittellen optimieren

Wichtige und gewichtige Massengutumschläge nicht vergessen.

Den Gedanken, dass es um ein Miteinander gehe, bei dem jedem Verkehrsträger genügend Raum zugebilligt werden müsse, griff der Vorstand Transport und Logistik der Deutschen Bahn AG, Dr. Norbert Bensel, auf. Bahn-Manager träfen sich seit zwei Jahren zu Konferenzen mit den ARA-Häfen, bei denen Entscheider aus allen Bereichen wie Häfen, Reedereien und Verladern zusammen kämen, um Kommunikation, Prozesse und Informationstechnologien zu verbessern sowie Schnittstellen zu optimieren.

Erich Staake plädierte für eine Nutzung von Nischen.

Deshalb habe sich das Unternehmen alle Standorte angesehen, die Entwicklungen abgeschätzt und entsprechende Masterpläne entwickelt, die jetzt mit einem feierlichen Spatenstich in Duisburg in Angriff genommen würden. „Unsere Untersuchungen haben gezeigt, dass erhebliche Steigerungen zu erwarten sind und wir müssen jetzt sehen, wie wir die Anbindung für die Zukunft verbessern können."

Zudem gab er zu bedenken: „Ich möchte eine Lanze für das Massengut brechen. Wir müssen Wege finden, die hervorragenden Möglichkeiten zu erweitern und nicht zurückzufallen."

Auch betonte Dr. Bensel, dass Logistik bedeute, „dass es auch mal kracht – und auch dafür müssen wir in der Bevölkerung für Verständnis werben."

Oftmals vernachlässigt worden sei der Bau von Terminals: „Hier müssen wir mit der Politik und den Verladern die richtigen Standorte finden und dort große Terminals und HUBs errichten."

Die elementare Grundlage der Logistik zur Ver- und Entsorgung für Industrie und Handel unterstrich Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG. Es seien nicht zuletzt die Anforderungen an die Häfen, die ansässigen Firmen so zu vernetzen, dass es zu leistungsfähigen Strukturen komme. „Entscheidend ist doch, dass wir eine hohe Logistikkompetenz und Wertigkeit entwickeln und realisieren, dass wir eine dienende Funktion dabei haben." Staake erklärte, dass regelmäßige Dienste nur bei bestimmten Mindestmengen möglich seien. Das sei jedoch nicht in jedem Hafen gegeben und auch nur teilweise durch Kulmination zu erzielen. „Ich denke, dass die kleinen Kanalhäfen sich in spezialisierten Sparten entwickeln sollten." Mengen ließen sich aber auch durch wertschöpfende Logistik generieren. „Aber dazu muss ich schauen, dass ich die Akteure auch ansiedeln kann." Die Häfen müssten sich als integraler Bestandteil verstehen, vorhersehen, was die Kunden wollen, antizipieren und nicht nur reagieren. „Der bisherige Erfolg der Binnenhäfen ist ein Beleg, dass der eingeschlagene Weg ein nicht so falscher ist." Auch Staake plädierte dafür, die Bevölkerung für die Logistik zu gewinnen und ihre Bedeutung zu verdeutlichen. „Es nutzt uns am Ende der Tage nichts, wenn wir Flächen bekommen aber keine Genehmigung." Zudem mahnte er an: „Vorschläge sind genug gemacht, jetzt müssen Taten sprechen."

Schwere Aufgabe gut gemeistert

In Krefeld wurde erneut ein 450 Tonnen schwerer Generator problemlos umgeschlagen.

Ein schweres Stück Arbeit stand Anfang November im Krefelder Hafen an: Am Hafenkopf wurde ein 450 Tonnen schwerer Generator für die Baustelle des Kohlekraftwerkes in Grevenbroich umgeschlagen – vom Binnenschiff auf einen Spezialwaggon des mit dem Gesamttransport beauftragten Unternehmens Heavy Cargo + Service (HCS). Eine Aufgabe, die nicht nur pure Kraft, sondern vor allem sehr viel Fingerspitzengefühl verlangte, wie Hafenmeister Engelbert Brzezina erklärt.

Noch schwebt der Generator an Haken, wenig später ist er sicher am Tragschnabelwagen befestigt.

Die Krefelder verfügen über viel Erfahrung mit dem Umschlag von großen und sperrigen Gütern. Denn die Voraussetzungen stimmen optimal: Das Ufer direkt am Rhein ist zusätzlich verstärkt und die vom Hafen wegführenden Bahntrassen können sowohl das Gewicht als auch die Abmessungen der großen Fracht problemlos aufnehmen.

Im Hafen steht zudem „Big Rocky“ der Firma Klösters, eine Krananlage, die bis zu 200 Tonnen beinahe aller Art bewegen kann und auch sehr sperrige Dinge problemlos hebt, die aufgrund ihrer Abmessungen andere Umschlagsanlagen vor schwere Probleme stellen würden. Auch deshalb entwickelte sich Krefeld in den vergangenen Jahren zu einem der leistungsfähigsten und vor allem gefragtesten Umschlagsorte für großformatige Schwerlasten aller Art am gesamten Niederrhein. Und die Mitarbeiter verfügen inzwischen über eine große Erfahrung.

Trotzdem hielten beinahe alle die Luft an, als sich der Generator am Donnerstag, 6. November, langsam in den klaren Herbstmorgen hob.

Sicher zur Baustelle

Für diesen Teil der Aufgabe engagierte das Unternehmen HCS Experten von der Firma Riga, einem Krandienst- und Schwertransportunternehmen mit Sitz in Mainz. Das Unternehmen, das sich auf schwerste Aufgaben spezialisiert hat, reiste mit einem großen Raupenkran an, den die Hessen seit dem vorangegangenen Wochenende im Hafen aufgebaut hatten.

Der schwere Kran hob die große Fracht langsam und sorgfältig aus dem Schiff, schwenkte sie an Land und dort in die Spezialaufhängung eines Tragschnabelwagens. Durch einige armdicke Bolzen jeweils vorne und hinten an den 16-achsigen Wagenteilen des HCS-Sonderzuges sicher aufgehängt, machte sich der Koloss dann langsam aber sicher auf die Weiterfahrt zur Baustelle.

Die Krefelder hatten bereits im Juli einen anderen Generator für die gleiche Baustelle umgeschlagen. Problemlos? – „Natürlich, sonst wäre der Kunde ja nicht wiedergekommen“, meint Hafenmeister Brzezina. Auch Hafen-Betriebsleiter Waldemar Tetzlaff war mit dem Umschlag sichtlich zufrieden: „Ein solcher Generator ist auch für uns etwas Besonderes. Aber das war ja nicht das erste und ganz sicher nicht das letzte Mal. Das werden wir noch öfters machen.“

Neuausrichtung erfolgreich

VBW-Mitgliederversammlung bestätigt eingeschlagenen Kurs.

Viel Beifall gab es auf der diesjährigen Mitgliederversammlung des Vereins für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) für den ersten Geschäftsbericht nach dem 2007 beschlossenen Zukunftsprogramm. Im vergangenen Jahr hatte sich der Verein unter der Überschrift „VBW-Zukunftsperspektive 2010“ nach intensiven Beratungen im Präsidium weitreichend neu ausgerichtet.

Wesentliche Teile des damals beschlossenen Maßnahmenpaketes sind eine bessere Vernetzung der Aktivitäten der kompetent besetzten VBW-Fachausschüsse, eine bessere Präsenz bei Entscheidern in Politik, Verwaltung und der Wirtschaft, die Entwicklung neuer Produkte, verstärkte Mitgliederinformation und Kommunikation sowie eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit.

Foto: Schrift-Steller

Das System Wasserstraße in Zukunft noch besser fördern.

Die Botschaft, die VBW-Präsident Dr. Philippe Grulois den Vereinsmitgliedern in Dresden ein Jahr nach diesen Entscheidungen mitgeben konnte, war mehr als positiv: „Im vergangenen Jahr hat der VBW zahlreiche Aktivitäten zur Förderung des Systems Schiff/Wasserstraße/Hafen entfaltet. Dazu gehören unter anderem die Bereitstellung von Handreichungen mit Informationen für Spediteure, Logistiker, Verlader und Parlamentarier über die Vorzüge und Leistungsmerkmale des Systems Wasserstraße.“

Optimistische Beurteilung

Auch Informationsveranstaltungen wie die Fachtagung zum Thema „Container-Seehafen-Hinterlandverkehr“ in Bremen haben mit sehr positiver Resonanz stattgefunden.

Der vom VBW initiierte und im Auftrag der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung durch die PLANCO Consulting GmbH erarbeitete Verkehrsträgervergleich Straße, Schiene, Wasserstraße, so das Fazit des Präsidenten, habe wichtige neue Erkenntnisse und Zahlen geliefert, welche die wirtschaftliche und ökologische Überlegenheit des Verkehrssystems Wasserstraße eindrucksvoll belegen.

Als besonders wichtigen Schritt sieht der Verein seine neue Rolle als Mitglied und Koordinator der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik (InBiLo).

Vizepräsident Hans-Joachim Welsch, der den VBW im Lenkungsgremium der InBiLo vertritt, erklärte hierzu: „Mit der Übernahme der Koordination der InBiLo durch den VBW haben wir ein neues Klima des Vertrauens und des gegenseitigen Verständnisses zwischen den Partnern innerhalb der Initiative (BÖB, BDB, DSLV) geschaffen. Mit der Wahl eines Sprechers und der Benennung eines neuen Koordinators ist die Initiative organisatorisch gut aufgestellt.“

Für das kommende Jahr sei eine ganze Reihe von Projekten geplant, welche die Förderung des Verkehrssystems und die Vernetzung seiner Akteure weiter vorantreiben werden. Der VBW setze in der Ausübung der Koordination auf seine Alleinstellungsmerkmale Neutralität, Internationalität und Vertretung aller am System Wasserstraße Beteiligten.

Weichen für Logistik-Entwicklung stellen

Region ist für den Verkehr prädestiniert – NDH beteiligen sich an strategischer Partnerschaft

Aufgrund der hervorragenden wirtschaftsgeografischen Lage und der infrastrukturellen Ausstattung unter anderem mit sechs Autobahnen, drei Binnenhäfen, der verkehrsreichsten Wasserstraße Europas sowie wichtigen transkontinentalen Bahntrassen haben sich gerade am Niederrhein in den vergangenen Jahren eine Vielzahl hochkarätiger Logistikdienstleiter angesiedelt. „Die Palette reicht von den Firmen Fiege oder LogIT in Neuss über und ArcelorMittal im Hafen Neuss bis hin zur Ansiedlung von ThyssenKrupp Steel im Hafen Krefeld", freut sich Bernd Neffgen, Geschäftsführer Standortpolitik bei der Industrie- und Handelskammer (IHK) Mittlerer Niederrhein in Krefeld. Die Unternehmen schaffen Arbeitsplätze, Wirtschaftskraft und Steueraufkommen. Für Neffgen bedeutet das: „Dieser Raum ist prädestiniert für Logistik und hier sind die Weichen für die Zukunft zu stellen."

Für den Experten ist klar, dass deshalb insbesondere auch im Bereich der Schieneninfrastruktur und in der Flächenversorgung Weichen zu stellen sind. „Zudem sollte die Suprastruktur weiter optimiert werden." Gemeinsam entwarfen deshalb die Neuss Düsseldorfer Häfen, die M. Zietzschmann GmbH & Co. KG, die Hochschule Niederrhein – University of Applied Sciences, die IHK Mittlerer Niederrhein, die Standort Niederrhein GmbH, die Wirtschaftsförderung des Rhein-Kreises Neuss sowie mehreren Unternehmern einen Wettbewerbsbeitrag zur neuen Ziel 2-Initiative des Landes NRW für den Bereich Logistik. „Heute finden wir am Niederrhein von Köln/Bonn bis Krefeld eigenständige Eisenbahnverkehrsunternehmen oder kurz EVUs, mit einem eigenständigen Netz. Das gilt insbesondere auch in den Binnenhäfen. Diese Netze sind aber derzeit nicht integriert beziehungsweise miteinander verknüpft", nennt Neffgen einen Schwerpunkt.

Foto: Schrift-Steller

Die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen in Zukunft gestärkt und besser vernetzt werden.

Deshalb soll untersucht werden, welche Maßnahmen notwendig sind, damit auf Basis der bestehenden selbstständigen Netze ein zusammenhängendes Netz von Köln/Bonn bis Krefeld aufgebaut werden kann und Schnittstellen zur Deutschen Bahn geschaffen werden können.

Ob am Niederrhein ein oder mehrere Leercontainerterminals aufgebaut werden können – natürlich unter Berücksichtigung des geplanten EVU-Netzes –, ist Ziel einer anderen Betrachtung. „Da schließt sich ein drittes Projekt an, der die zukünftige Flächenausstattung des Niederrheins speziell für Transport- und Logistikfunktionen untersuchen wird", so der Verkehrsfachmann. „Wir erkennen heute schon Flächenengpässe, deswegen ist die Frage zu stellen, wie wir entsprechende Flächenoptionen darstellen können, wenn wir zukünftig an diesen Wertschöpfungsprozessen teilhaben wollen." Zudem soll die Einrichtung von Lkw-Warteräumen untersucht werden, um die Terminals vor Verkehrsstauungen zu schützen und deren Umgebung zu entlasten. Schließlich ist ein professionelles Marketing für den Bereich Transport und Logistik aufzubauen, das der Bedeutung des Raumes auch entspricht.

Die einzelnen Projektträger müssen den Förderantrag bis Ende Dezember ausfüllen. Nach der Entscheidung könnte die Arbeit sofort ausgeschrieben und verteilt werden. Die Projekte sind auf drei Jahre ausgelegt, Neffgen ist jedoch zuversichtlich, dass schon Ende 2009 erste Ergebnisse vorliegen könnten, die dann weiter umgesetzt werden.

Ein starkes Team für den Niederrhein (v. r.): der Hauptgeschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein, Dr. Dieter Porschen, NDH-Geschäftsführer Rainer Schäfer, NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke und der Wirtschaftsdezernent des Rhein-Kreises Neuss, Jürgen Steinmetz.

„Ein wichtiges Projekt für uns"

„Für uns ist die ‚Weiterentwicklung der Logistikregion Niederrhein' ein besonders wichtiges Projekt, weil es eine Schwerpunktbranche unserer Region erfasst und Chancen aufgreift, die durch zunehmende Verkehre im Hinterland der ARA-Häfen entstehen. Ich freue mich über die Auswahl durch die Jury der Landesregierung, weil es Bestätigung für unsere gute Zusammenarbeit mit den Unternehmen der Logistikbranche wie auch für unsere kompetente Vorarbeit ist", erklärt Jürgen Steinmetz, Dezernent für Wirtschaft, Europa und Sport des Rhein-Kreises Neuss zu der Entscheidung der Landesregierung, das Projekt für den Förderwettbewerb „Logistik.NRW" im Rahmen des EU-NRW-Ziel 2-Programms „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung 2007 - 2013" auszuwählen.

Die Wirtschaftsförderung ist bei dem Verbundprojekt der Antragsteller und Projektkoordinator. Der Verbund besteht, so Steinmetz, aus öffentlichen Institutionen, einer Hochschule und wichtigen Mitgliedern der Logistikbranche in der Region Niederrhein, wobei die Haupttreiber des Projekts die Unternehmen sind.

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*

Bayernhafen über den Dächern von Neuss

Starke Standorte im Süden der Republik – Livemusik, Spezialitäten und zahlreiche interessante Gespräche

Mit einem Besuch am Niederrhein setzte die bayernhafen Gruppe ihre Veranstaltungsreihe „bayernhafen unterwegs" fort. Zwei Tage lang informierte sich eine Delegation aus Hafenverantwortlichen, Kunden und Partnern aus dem Netzwerk der einzelnen Hafenstandorte über eine der bedeutendsten Logistikregionen Europas.

Auf dem Programm standen neben informativen Gesprächen auch Besichtigungstouren. Bei einer Schiffsrundfahrt beispielsweise erläuterte Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen, den Gästen aus Bayern die Infrastruktur und das Projekt Medienhafen.

Darüber hinaus besichtigten sie das trimodale Terminal und das Autoterminal Neuss. Die Abendveranstaltung nutzten die Gäste aus Bayern und die Logistiker vom Niederrhein, um die Wirtschaftsbeziehungen zu intensivieren. Dabei stellte bayernhafen-Geschäftsführer Joachim Zimmermann die sechs Standorte als Logistikdrehscheiben zwischen West- und Südosteuropa vor. Die beiden Geschäftsbereichsleiter Eckhard Riechers und Alexander Ochs erläuterten die Bahnaktivitäten und intermodalen Verkehre, die besonders im Fokus der bayernhafen Gruppe stehen.

Foto: Wikimedia Commons/Cachon

Blick auf den Regensburger Ölhafen, Teil der bayernhafen Gruppe.

„Logistik NRW und Logistik in Bayern – von Clustern und Netzwerke(r)n" lautete das Thema, über das Dr. Christoph Kösters, Geschäftsführer des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen, abschließend referierte, bevor alle Teilnehmer den Abend bei süddeutschen Spezialitäten, Livemusik und einem Blick über die Dächer von Neuss ausklingen ließen.

Die Veranstaltungsreihe „bayernhafen unterwegs" soll im kommenden Jahr fortgesetzt werden.

Zur bayernhafen Gruppe gehören die sechs Standorte Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau. Die Lage an wirtschaftsgeografisch bedeutenden Knotenpunkten kombiniert mit einer effizienten Verknüpfung der Verkehrswege Wasser, Schiene und Straße zeichnet die Standorte aus.

Im Jahr 2006 wurden insgesamt 24 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen, davon 4,641 Millionen Tonnen per Schiff, 3,264 Millionen per Bahn und 16,105 Millionen Tonnen per Lkw. 800 Hektar Gesamthafenfläche und rund 450 ansässige Unternehmen mit mehr als 13.000 Beschäftigten machen die bayernhafen Gruppe zu einem der leistungsstärksten Logistik-Netzwerke in ganz Europa.

Die bayernhafen Gruppe selbst beschäftigt 200 Mitarbeiter. Betreiber der Standorte Aschaffenburg, Bamberg, Regensburg und Passau ist die Bayernhafen GmbH & Co. KG. Geschäftsführer ist Joachim Zimmermann. Die Standorte Nürnberg und Roth werden von der Hafen Nürnberg-Roth GmbH betrieben, an der die Bayernhafen GmbH & Co. KG mit 80 Prozent, die Stadt Nürnberg mit 19 Prozent und die Stadt Roth mit einem Prozent beteiligt sind.

Interessanter Lesegenuss

Zehn einfache Fragen beantworten und gewinnen!

Frage 1: Wie heißt der Nikolaus bei unseren niederländischen Nachbarn?
- **H** Sinterklaas
- **L** Pindakaas
- **F** Mark van Bommel

Frage 2: Wie viele Menschen sollen im WeserJadePort insgesamt Arbeit finden?
- **A** 10 Fachkräfte
- **C** 100 Fachkräfte
- **E** 1000 Fachkräfte

Frage 3: Mit welchem Passagierschiff reisten jetzt 230 Karlsruher Fußballfans zum Spiel gegen Hoffenheim?
- **K** „MS Auswärtssieg"
- **R** „MS Karlsruhe"
- **H** „MS Rhein"

Frage 4: Wie viele Fläche umfassen die NDH?
- **S** 110 Hektar
- **O** 220 Hektar
- **B** 330 Hektar

Frage 5: Wie hieß der erste Dampfer der KD?
- **S** Concordia
- **M** Constanzia
- **N** Casiopeia

Frage 6: In welchem Jahr wurde Los Angeles gegründet?
- **O** Im Jahr 1678
- **T** Im Jahr 1781
- **F** Im Jahr 1829

Frage 7: Wie viele Menschen arbeiten im Hafen von L. A.?
- **D** 4600 Menschen
- **Q** 5200 Menschen
- **W** 6400 Menschen

Frage 8: Wie viele Tonnen wurden im Rotterdamer Hafen bis September umgeschlagen?
- **U** 63,2 Millionen Tonnen
- **I** 82,4 Millionen Tonnen
- **A** 94,3 Millionen Tonnen

Frage 9: Wie heißt der Titel der neuen Broschüre über den Hafen Krefeld?
- **N** „Fahrt aufnehmen"
- **E** „Kommt gut gelegen"
- **O** „Alles im Fluss"

Frage 10: Welcher Vogel wurde zum „Vogel des Jahres 2009" bestimmt?
- **D** Der Eisvogel
- **N** Der Kranich
- **D** Die Grasmücke

Lösungswort:

Foto: Schrift-Steller

Die langen Winternächte sind bestens dazu geeignet, sich für einige interessante, unterhaltsame und überraschende Stunden in ein Buch zum Thema Schifffahrt und Hafen zu vertiefen. Drei besonders interessante Bücher können Sie diesen Monat gewinnen. Dazu müssen Sie lediglich die richtigen Antworten herausfinden – dabei hilft Ihnen sicherlich ein Blick in diese Ausgabe der Hafen-Zeitung oder ins Internet.

Die richtige Antwort des Oktoberrätsels lautete „Flussfahrt", die Gewinner wurden benachrichtigt.

Dieses Mal gibt es drei interessante Bücher zu gewinnen. Einfach die entsprechenden Buchstaben der richtigen Antwort nacheinander notieren und das Lösungswort bis zum 1. Dezember (es gilt das Datum des Poststempels) an Hafen-Zeitung, Andreas Fröning, Oststraße 194, 47057 Duisburg, auf einer Postkarte oder per E-Mail an info@schrift-steller.de senden.

Zudem freuen wir uns wie immer auch über Ihre Anregungen, Tipps und Rückmeldungen, wie Sie die Hafen-Zeitung finden – und vor allem, was wir besser machen können.

Der Rechtsweg ist natürlich ausgeschlossen, die glücklichen Gewinner werden von uns benachrichtigt.