



Ticker: Terminal macht Fortschritte +++ Shakespeare in Neuss +++ Mühle liefert Mehl für Millionen +++ Drehkreuz am Schwarzen Meer +++ Rheindeich wird saniert +++ Umweltfreundliche Schifffahrt +++ Preisrätsel

Ein neues Konzept für die Häfen

Bundesminister Wolfgang Tiefensee stellt Entwurf zur Diskussion

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee legte das erste "Nationale Hafenkonzept" zur Abstimmung mit den Ländern und Verbänden vor. Das Hafenkonzept dient dem Bund als strategischer Leitfaden für seine Hafenpolitik in den kommenden zehn Jahren. Es ist Teil des "Masterplans Güterverkehr und Logistik".

Bei der Vorstellung betonte Tiefensee: "Die schwache Weltkonjunktur und die Finanzkrise haben zu massiven Einbrüchen bei den Frachten in Schifffahrt und Logistik geführt. Es ist jedoch sicher, dass sich der Trend zu zunehmender Globalisierung und internationaler Arbeitsteilung nicht umkehren wird." Der Export werde auch in Zu-



kunft ein Wachstumsmotor der deutschen Wirtschaft sein. Die stark exportorientierte deutsche Wirtschaft sei in hohem Maße auf effiziente Häfen und gut ausgebaute Hinterlandanbindungen angewiesen. Deshalb müssten jetzt die Hafenentwicklung voran getrieben und die Anbindungen an das Hinterland weiter ausgebaut werden. Von gut ausgebauten Häfen profitierte, so der Minister weiter, ganz Deutschland mit einer Vielzahl von Industrie- und Dienstleistungsbereichen, die in allen Regionen angesiedelt seien. "Die im Nationalen Hafenkonzept vorgesehenen Maßnahmen werden die Wettbewerbsfähigkeit unserer See- und Binnenhäfen deutlich verbessern. In 2009 und 2010 stehen für Verkehrsinvestitionen jeweils rund zwölf Milliarden Euro zur Verfügung. Ausbau und Optimierung der wasser- und landseitigen Anbindung der See- und Binnenhäfen sind auch zukünftig Schwerpunkte der Verkehrspolitik des Bundes."

Ziele des Nationalen Hafenkonzepts sind, die hafenrelevanten Verkehrsinfrastrukturen auszubauen und Kapazitätsengpässe in den Häfen zu beseitigen, um auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu bleiben.

Großartig



Der größte Containerfrachter der Welt. MSC Beatrice, mit einer Kapazität von sagenhaften 14.000 TEU machte jetzt erstmals im Hafen von Antwerpen fest und be- oder entlud während seiner allerdings nur kurzen Anwesenheit etwa 9500 Container. Damit ist es das größte Schiff, das bislang auf der Schelde fuhr.

Zugelegt

Die Häfen in Rheinland Pfalz haben im vergangenen Jahr etwas mehr Güter umgeschlagen als ein Jahr zuvor. Insgesamt meldeten die Schiffs- und Frachtführer gut 25,2 Millionen Tonnen. Das bedeutet ein Plus von rund 0,1 Prozent, wie das Statistische Landesamt in Bad Ems errechnete.

Scherz

Mit einer ziemlich unglaublichen Geschichte und Fotomontage haben die Nürnberger Nachrichten ihre Leser in den April geschickt. Die Journalisten berichteten, dass die Wasserschutzpolizei ein U-Boot auf dem Main-Donau-Kanal begleite, das nach Rumänien zum Abwracken fahren würde. Und da mache eben die Begegnung mit anderen Schiffen Probleme.

International

Die Bedeutung internationaler Verkehrsverbindungen für die Wirtschaft am Beispiel des Flughafens Düsseldorfs und internationaler Flugverbindungen für die Wirtschaft stehen im Mittelpunkt - beim Forum der Wirtschaftsförderung Rhein-Kreises Neuss mit dem Flughafen Düsseldorf, der Fluggesellschaft Emirates und dem nordrheinwestfälischen Verkehrsminister Lutz Lienenkämper. Am 29. April ab 18 Uhr referieren zunächst Landrat Dieter Patt und Verkehrsminister Lutz Lienenkämper. Eine Anmeldung zum Wirtschaftsforum ist erforderlich.

Frühjahrsspaziergang am Rhein



■ Auch wenn sich der April bislang wieder einmal von seiner sprichwörtlich unbeständigen Seite gezeigt hat, so lädt der Rhein doch beinahe immer zu einem Ausflug ein – egal, ob es gerade einmal bewölkt ist oder die Sonne uns einheizt. Zum Beispiel im Düsseldorfer Stadtteil Kaiserswerth.

Aus unserer Sicht 2

Nicht nachlassen



Die derzeitige Lage sollte uns alle nicht dazu verführen, den Kopf hängen zu lassen oder in Schockstarre zu verfallen. Das wäre wirklich fatal. Stattdessen ist jetzt der Zeitpunkt, nach Möglichkeit geplante Investitionen zu verwirklichen und nach vorne zu schauen. Denn das Sprichwort von der Chance in der Krise wird zwar viel zu oft als Pfeifen im dunklen Keller oder dumpfe Plattitüde

missbraucht, aber in diesem Fall ist es angebracht: Die Häfen haben in den vergangenen Jahren enorm gute Zahlen vorgelegt – und mit uns viele der hier angesiedelten Unternehmen. Wenn die Entwicklung jetzt stagniert, dann ist das bedauerlich, passiert aber auf einem enorm hohen Niveau, von dem wir vor ein paar Jahren nicht zu träumen gewagt hätten.

Zudem sind die Neuss Düsseldorfer Häfen ebenso gut wie flexibel aufgestellt – auch das ist ein Ergebnis der ausgezeichneten Arbeit der vergangenen Jahre von allen Beteiligten.

Und es ist vor allem unserer Meinung nach eine gute Ausgangsbasis, gerade jetzt auf mögliche Interessenten zu zugehen. Viele mögliche Hafen-Kunden machen sich derzeit Gedanken, wie sie ihre Logistik effizienter, schneller und kostengünstiger aufstellen können. Die einen, weil sie ein bisschen mehr Zeit als sonst haben, die anderen aus wirtschaftlicher Notwendigkeit. Und da bieten sich doch die Häfen, die Unternehmen und das System Wasserstraße an.

Deshalb: Kopf hoch, in die Hände gespuckt und ran an die Arbeit. Gemeinsam werden wir die bisherige Erfolgsgeschichte weiter schreiben.

ULRICH GROSS

Mischung macht's



Häfen sind eine natürliche Schnittstelle – hier treffen sich die drei großen Verkehrsträger Lkw, Bahn und Schiff. Jeder dieser Drei kann dabei besondere Stärken aufweisen: Das Schiff und die Schiene bieten sich zumeist an, wenn es gilt, Massengut wie Sand, Kohle oder Flüssigkeiten über längere Strecken von einem Absender an ein einzelnes Ziel zu transportieren. Der Lkw ist vor allem

auf kurzen Strecken (etwa in der Verteilung zu den Adressaten, die keinen eigenen Bahnanschluss haben) oder in der Flexibilität vorne. Die Schiene last but not least spielt unter anderem bei den weitreichenden Verkehre ihre Vorteile aus, die über keinen Anschluss an die Wasserstraße verfügen.

Dabei hat jeder Verkehrsträger natürlich Schwachpunkte und Verbesserungspotenzial – keine Frage. Aber er hat auch unbestreitbare Stärken, auch wenn die manchmal gerne übersehen werden.

Und alle drei Verkehrsträger haben, wenn sie richtig aufeinander abgestimmt eingesetzt werden, für jede Anforderung die maßgeschneiderte Lösung parat. Dazu gilt es natürlich, die vorhandenen Schwächen abzustellen oder sie durch die Stärken eines anderen Verkehrsträgers auszugleichen.

Deshalb sollten Kritiker nicht gegen diesen oder jenen Verkehrsträger angehen. Sondern das Gespräch suchen, um für den Kunden die beste Möglichkeit zu finden – dann werden alle, nicht nur die Logistiker und ihre Auftraggeber, sondern auch die Allgemeinheit profitieren.

RAINER SCHÄFER

Arbeitsplätze schaffen

Minister Tiefensee: Binnenhäfen sind wichtige Schnittstellen



Minister Wolfgang Tiefensee will die See- und Binnenhäfen, wie hier den Hafen Hamm, weiter stärken.

Weitere Schwerpunkte des jetzt vorgestellten Entwurfs zum Nationalen Hafenkonzept liegen darin, Ausbildung und Beschäftigung zu sichern, Umwelt- und Klimaschutz in der See- und Binnenschifffahrt zu stärken und die Sicherheit der Lieferketten zu optimieren.

"Die Maßnahmen des Nationalen Hafenkonzepts helfen, die Konjunkturschwäche zu überwinden und den Wirtschaftsstandort Deutschland langfristig zu stärken," stellte Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee klar. "Von Beginn an wird die Umsetzung des Hafenkonzepts zu mehr Aufträgen in der Baubranche und zu mehr Arbeitsplätzen in der Hafen- und Logistikwirt-

schaft sowie den hafenbezogenen Industrien führen. Ich appelliere an alle Beteiligten, die Maßnahmen des Hafenkonzepts zügig umzusetzen."

Die Maßnahmen sollen der Bauindustrie zu mehr Aufträgen verhelfen und in der Hafen- und Logistikwirtschaft sowie den Hafen bezogenen Industrien zu mehr Arbeitsplätzen führen.

Zum ersten Mal sind in einem Konzept auch die Binnenhäfen Teil einer Gesamtstrategie. Sie seien – so der Minister – wichtige Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße. Sie werden in den Logistiknetzwerken – insbesondere mit Blick auf den europäischen Ost-West-Ver-

kehr – als Hinterland-Drehkreuze und Güterverteilzentren für die deutschen Seehäfen und die Häfen in Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen immer wichtiger.

2009 und 2010 werden mit beiden Konjunkturprogrammen insgesamt vier Milliarden Euro zusätzlich in die Bundesverkehrswege investiert. Das heißt, die Investitionsmittel für Schiene, Straße und Wasserstraße liegen für 2009 und 2010 jeweils bei rund 12 Milliarden Euro. Die Bundeswasserstraßen erhalten davon zu den insgesamt 430 Millionen Euro aus dem Paket I noch einmal zusätzlich 350 Millionen Euro aus dem Konjunkturpaket II.

Gemeinsamer starker Auftritt

Die über 100 Mitgliedshäfen beteiligen sich in auch diesem Jahr an dem Aufsehen erregenden Stand des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) während der Münchener Messe "transport logistic" vom 12. bis 15. Mai.

Unter der bereits im Jahr 2007 eingeführten Marke "Binnenhäfen – logistics inside" stellt der Verband erstmals Kooperationen mit ausländischen Binnenhäfen dar, zudem beteiligt sich das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC). Es gelang dem BÖB 2009, aus einem Gemeinschaftsstand der Binnenhäfen eine Plattform für das System Wasserstraße und Häfen zu schaffen. Zu diesem Thema veranstaltet der Verband auf der Messe ein Forum

unter dem Titel "Möglichkeiten und Grenzen der Vernetzung von See- und Binnenhäfen zu einem logistischen System". Dieser Infomarkt findet statt am 13. Mai von 15.30 bis 17 Uhr im Forum der Halle A4.

Ziel der Veranstaltungen ist es, die Möglichkeiten der Vernetzung von See- und Binnenhäfen zu einem logistischen System aufzuzeigen, um zukünftige Herausforderungen der Logistikwirtschaft gemeinsam meistern zu können. Dabei geht es unter anderem um neue Geschäftsmodelle, die derzeit den Markt erobern, die Entwicklung von Korridoren zu logistischen Clustern sowie die neuen Barge-Systeme und Liniendienste, die im Seehafen-Hinterlandverkehr zum Einsatz kommen.

Die Reportage 3

Fortschritte macht derzeit das neue Containerterminal, das die NDH-Mannschaft für den internationalen Logistikkonzern Maersk im Neusser Hafen erstellt. "Es läuft gut", freut sich Projektleiter Henryk Stobernack.

Tausende Kubikmeter Erde bewegt

Die ungewöhnliche Witterung zum Jahreswechsel hatte auch die erfahrenen Mitarbeiter der Neuss-Düsseldorfer Häfen in ungläubiges Staunen versetzt, wie Henryk Stobernack, Leiter der Abteilung Technik, berichtet. Nicht zuletzt brachten die Wetterkapriolen auch den Zeitplan ein wenig ins Rutschen: Erst machte Bodenfrost die Tiefbauarbeiten unmöglich, dann hielten Matsch und Nässe auf. Trotzdem ist der Projektleiter sicher, dass die Mannschaft den Zeitplan halten kann. Trotz der ambitionierten Vorgabe durch den Auftraggeber haben die Profis natürlich Puffer eingebaut, um eben durch Unwägbarkeiten wie das Wetter nicht aus der Bahn geworfen zu werden. "Zudem haben wir einen leistungsfähigen Auftragnehmer: Als Generalunternehmer haben wir die Firma Matthäi aus Bremen beauftragt." Deren Mitarbeiter setzen vor Ort die Planungen der Hafengesellschaft um. Zusätzlich unterstützt das Ingenieur-Büro KMT aus Hamburg die örtliche Bauleitung, auch die Generalplanung kam von den Hanseaten.

Wie bei jedem Projekt standen nach dem Startschuss zunächst die Tiefbauarbeiten auf dem Plan: So wurden mehrere 100 Meter Kanäle und Schächte für Versorgungsleitungen ausgehoben, angelegt und dann wieder zugeschüttet. Viel Arbeit, die jedoch eher unauffällig ist: "So mancher Spaziergänger fragte sich, ob überhaupt etwas passiert, weil man ja nichts sieht", sagt Stobernack mit einem Achselzucken.

Unerwartete Herausforderung

Dabei kann er beeindruckende Zahlen vorweisen: 25.000 Kubikmeter Erdreich wurden abgetragen, kontrolliert und dann entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen entsorgt.

Dabei hatten die Männer gleich vom ersten Bauabschnitt an mit



Nach Möglichkeit täglich macht sich Projektleiter Henryk Stobernack ein Bild vom Baufortschritt.

unerwarteten Herausforderungen zu kämpfen: Eine Entwässerungsleitung konnte – weil in den Plänen nicht zu erkennen – nicht an den Übergabeschacht an der Straße angeschlossen werden. Um zu verhindern, dass die Bauarbeiter knietief in Wasser stünden, wurde teilweise der Bauablauf geändert, zusätzliche Pumpen installiert und so das Areal trocken gelegt.

In die freie Fläche wurden dann 900 Meter Kanal und 500 Meter Kabelschutzrohrtrassen verlegt - die Versorgungsleitungen für den späteren Betrieb, sozusagen die Arterien. Sie sind nicht nur auf alle heutigen Anforderungen eines modernen Terminals ausgelegt, sondern berücksichtigen auch mögliche weitere Ausbaustufen. Damit später auf dem Gelände alles zügig läuft, wurden dann 10.000 Kubikmeter Tragschichtmaterial neu eingebaut. Auf ihnen werden zur Zeit 32.000 Quadratmeter Betonverbundsteinpflaster verlegt. Nicht irgendwelche Steine, sondern spezielles Schwerlastpflaster. Es bietet den enormen Reach Stackern später den nötigen Halt - und auf dem stabilen Untergrund eine sichere Arbeitsgrundlage. Zudem zeigt sich das Material besonders abriebfest

 wie sich der Abteilungsleiter in dem Krefelder Herstellungsbetrieb Klausmann zeigen ließ.
 Kein unnötiger Luxus, sondern erforderliche Arbeitsgrundlage: "Der Stein muss schließlich höchsten Beanspruchungen genügen", betont Stobernack.

Zudem stellt die NDH-Mannschaft so sicher, dass die relativ strengen Auflagen der unteren Wasserbehörde des Rheinkreises Neuss vor allem am Waschplatz und den Abstellflächen für die Reach Stacker erfüllt sind und auf keinen Fall der Untergrund verunreinigt wird. "Im Bereich der Tankstelle bauen wir zum Beispiel wasserdichte Stahlbetonwannen nach dem Wasserhaushaltsgesetz ein", berichtet der Projektleiter. Für die Krananlage wird ein circa 180 Meter langer Stahlbetonbalken mit Kabelablagekanal und Einspeiseschacht erstellt.

Damit alle Arbeiten schnell und fachgerecht laufen, arbeiten viele Fachleute Hand in Hand: Für die durchschnittlich 15 bis 20 Arbeiter auf der Baustelle und alle weiteren Projektbeteiligten wie Planer, Behörden übernimmt Stobernack das Projektmanagement und steuert die Abläufe. Aus seiner Abteilung sind Peter Draub und Udo

Derendorf für das angeschlossene Teilprojekt "Ausbau Gleisdreieck" verantwortlich, für die noch zu errichtende Krananlage Rolf Marmann, Stobernacks Stellvertreter. Das Thema Entsorgung bearbeitete Gert Appel. In der Projektgruppe arbeiten zudem Ulrich Gross, Rainer Schäfer, Werner Hillermann, Sascha Odermatt, Karin Jurez-

summe von circa 14 Millionen Euro stellt auch für die erfahrenen NDH eine große Aufgabe dar.

Da nun die Pflasterarbeiter in vollem Gange sind und jetzt das Wetter auch keine tiefen Fröste mehr befürchten lässt, begann auch wieder der Gleisbau. Denn natürlich muss das neue Terminal nicht nur per Wasser und Straße erreichbar sein, sondern auch für Züge. Das machte den Neubau eines Gleises mit einer Länge von circa 1700 Metern erforderlich.

Bereits im vergangenen Jahr wurde dafür an der Tilsiter Straße eine Innenbogenweiche eingebaut, bevor das Wetter die Arbeiten stoppen ließ. Da die Gleisjoche bereits bereitliegen, können sie als nächstes fertig eingebaut werden. Sobald die zu mehr als der Hälfte fertiggestellte Tiefendrainage abgeschlossen ist.

In dem Zusammenhang lobt Stobernack die gute Zusammenarbeit mit dem Nachbarn BCA und ATN sowie allen beteiligten Behörden: "Die Abstimmung klappt sehr gut, die Mitarbeiter sind sehr verständ-



Der neue Containerterminal in Neuss macht gute Fortschritte.

ka und Jan Sönke Eckel mit. "Im Grunde viele Abteilungsleiter und die beiden Geschäftsführer, weil das Projekt übergreifend aufgestellt ist und auch alle Abteilungen betrifft", erklärt Stobernack. Denn die Investitionsnisvoll, wofür wir uns sehr bedanken. Wir bemühen uns, jede Störung so schnell wie möglich abzustellen." Dazu gehört auch, dass die Floßhafenstraße bis zu zwei Mal am Tag mit der Kehrmaschine gereinigt wird.

Saubere Schiffsdiesel dank der Technik

Alte Ideen werden wieder populär, wenn Frachter erneut Segel setzen – Emissionen weiter verringern

Als Miguel de Cervantes, Soldat der spanischen Marine-Infanterie, am 7. Oktober 1571 an der größten Galeerenschlacht aller Zeiten teilnahm, ging es um die Vorherrschaft im Mittelmeer. Türken verloren gegen die Spanier. Dass ihn drei Kugeln trafen und der Verlust der linken Hand, hinderte ihn glücklicherweise nicht daran, 34 Jahre später den Don Quijote zu schreiben. brauch war jedoch immens, der Wirkungsgrad der Turbinen mit damals maximal 30 Prozent viel zu gering.

Schon bald ging man dazu über, Dieselmotoren für den Schiffswas zum einen sparsamere Motoren erreichen, zum anderen Partikelfilter und Katalysatoren für die Abgasreinigung.

Auch der Einsatz sogenannter Hilfsantriebe hilft, Treibstoff zu sparen und damit die Abgasemissionen zu verringern. Die 132 Meter lange "Beluga Sky-Sails" und die "Michael A" nutzen als erste moderne Frachtschiffe seit vergangenem Jahr zusätzlich die Windkraft als Antrieb. Dabei entfaltet sich in einer Höhe von 250 Metern über dem Bug ein an einem Zugseil geführter Drachen. Der 160 Quadratmeter große Kite unterstützt dabei die Maschine. Das System ist auf fast jedem Schiff zu installieren. Mit dem Beginn der Vorserienproduktion rechnet das Hamburger Unternehmen SkySails GmbH noch in diesem Jahr.

Auch die Weiterentwicklung des Propellers, den Josef Ressel um 1829 erfand, trägt zur Verminderung der Umweltbelastung bei. Der vor 50 Jahren von Schottel entwickelte Ruderpropeller ist ein kombiniertes Steuerungs- und Antriebssystem, das die Motorleistung in optimale Schubleistung umsetzt und den Wirkungsgrad erhöht. Der unter Wasser liegende Teil des Systems ist um 360 Grad drehbar und ermöglicht leichteres Manövrieren.



Auch damals kam es darauf an, den Gegner möglichst früh zu erkennen. Das war einfach: Galeeren verfügten weder über Toiletten noch Duschen für ihre mehrere Hundert Mann starke Besatzung: Man roch das stinkende Schiff des Gegners, bevor man es sah.

Heute wird wieder zunehmend über stinkende Schiffe diskutiert. Es sind die Motoren, die – wie bei großen Containerschiffen – teilweise Hunderte von Tonnen Abgas pro Tag ausstoßen. Mittlerweile gibt es jedoch umweltfreundliche Alternativen.

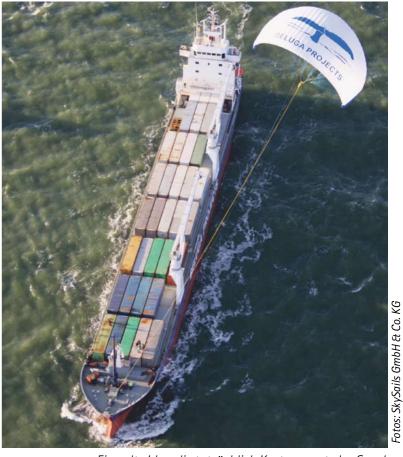
Cervantes überlebte übrigens die Schlacht von Lepanto; die

Vor der Erfindung der Dampfmaschine waren Schiffe per se umweltfreundlich. Muskel- und Windkraft mussten als Antrieb genügen. Bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts wurden die Maschinen mit Kohle befeuert. Ein ungeheuerer Aufwand bei geringer Leistung. Das änderte sich mit der Entwicklung der Dampfturbinen. Allerdings konnte man immer noch nicht auf die Kohle verzichten.

Als 1920 der Hamburg-Süd-Dampfer "Cap Polonia" von Kohle- auf Ölfeuerung umgestellt wurde, konnte das Maschinenpersonal um 110 Mann reduziert werden. Der Kraftstoffverantrieb zu verwenden. Bis heute machte der Dieselmotor eine beispiellose technische Entwicklung durch. 135.000 PS können moderne Schiffsdiesel heute leisten. In nachgeschalteten Abgasturboladern oder Dampfkesselanlagen wird den Abgasen so viel Wärme entzogen, dass der Gesamtwirkungsgrad der Anlage auf über 70 Prozent steigt. Experten vermuten, dass der Dieselmotor in der Schifffahrt

Dieselmotor in der Schifffahrt noch bis ins Jahr 2030 seine marktbeherrschende Rolle beibehält.

Die mit seinem Einsatz verbundenen Abgasemissionen werden so weit wie möglich verringert,



Eine alte Idee, die tatsächlich Kosten spart: das Segel.

Foto: Short Sea Shipping

Intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger ist Aufgabe des SPC.

Netzwerk wurde gestärkt

Der Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs (VFKSV) hat mit Detlef Bütow erstmals einen Vertreter des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) in den Vorstand gewählt.

Kapitän Detlef Bütow ist Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe. Mit ihm besetzt der BÖB einen Vorstandsposten aus dem

Präsidium heraus. "Als Träger des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) hat dieser Verband für uns eine strategische Bedeutung, der wir durch unsere Mitarbeit gerecht werden wollen.", so Bütow nach seiner Wahl. Politik und Wirtschaft beauftragen mit dem SPC gemeinsam eine Institution mit der Verwirklichung

logistischer Lösungen, die zu einer Verkehrsverlagerung beitragen. "Als Binnenhäfen werden wir hier unsere Expertise strategisch einbringen.", so Bütow weiter.

In Zukunft begleitet der Verband die Arbeit des SPC im Vorstand des VFKSV ebenso wie im Beirat über Friedrich Weege, der Mitglied im Erweiterten Präsidium des BÖB ist.

Kein Sommertraum - Shakespeare in Neuss

Vom 5. bis 30. Juni gastieren neun Compagnien aus den USA, England, Frankreich und Deutschland im Globe.

Neuss ist keine Stadt der langen Wege: In unmittelbarer Nähe des Hafens liegt das Gelände der Neusser Galopprennbahn, das gerade aufwendig zum Rennbahn-Park umgebaut wird, und hier steht auch das Globe-Theater. Einmal im Jahr wird es zum Schauplatz des kulturellen Highlights der Stadt, dem Shakespeare-Festival. Zum 19. Mal werden die dramatischen und turbulenten, teils auch witzigen Stücke des englischen Dichters auf die Bühne des Globe Neuss gebracht. 32 Vorstellungen, elf verschiedene Stücke, eine Konzert-Matinée und zwei Lectures, neun Compagnien aus Europa und den USA. Mit mehr als 400 Vorstellungen und über 150.000 Besuchern seit 1991 etablierte sich das Festival als Dauerbrenner der Neusser Kulturszene.

"My wooden O" nannte Shakespeare sein Globe-Theatre, das 1599 in London erbaut wurde. Der Nachbau, der seit 1991 in Neuss steht, sollte ursprünglich wie sein Vorbild aus Holz entstehen. Feuerschutzbestimmungen machten diesen Plan jedoch zunichte. Heute besteht das zwölfeckige Gebäude aus einer Holz-Stahl-Konstruktion. Über die unverwechselbare elisabethanische Atmosphäre verfügt jedoch auch der Nachbau. Im Neusser Globe sitzt kein Zu-schauer mehr als zehn Meter vom Bühnengeschehen entfernt und kann so Theater ohne großen technischen Aufwand hautnah erleben.

Das Festival beginnt am Freitag, 5. Juni, mit einem Gastspiel

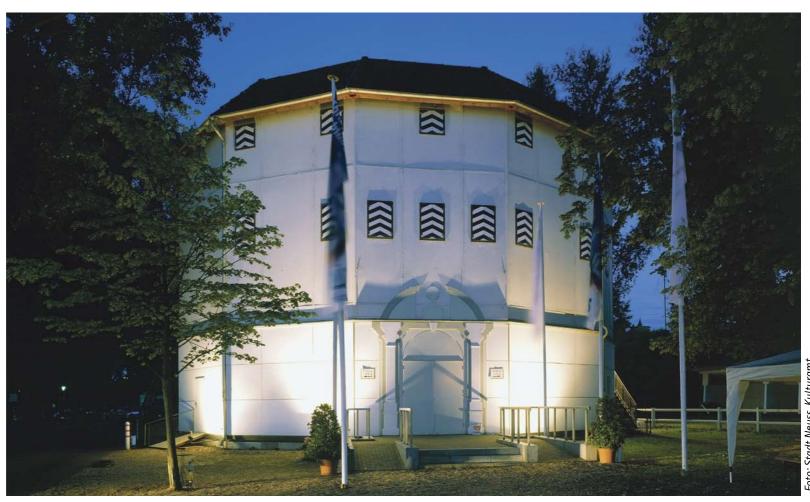
der Bayerischen Theaterakademie August Everding. Gleich in zweifacher Ausgabe bringen die Schauspieler den Sommernachtstraum auf die Bühne: einmal in Gestalt des Shakespeareschen Originals, aber auch in der Semi-Oper "The Fairy Queen", die Henry Purcell erstmals im Jahr 1692 aufführte.

in Neuss nicht so endet wie vor 395 Jahren im Londoner Globe, als bereits im ersten Akt Salutschüsse das Strohdach in Brand setzten und das Theater wenig später nur noch Schutt und Asche war.

Unter das Motto "In Darkness let me dwell" stellte Hille Perl die Konzert-Matinée am 11. Juni. Die Gambistin und ihr 12. und 13. Juni vertreten. Das Wien des 16. Jahrhunderts leidet unter Sittenverfall und staatlicher Willkür, am Ende siegt die Tugend über Verrat und Erpressung.

"Romeo et Juliette" hat sich die Compagnie Los Figaros aus Paris in diesem Jahr vorgenommen (14. Juni). Im vergangenen Jahr feierte das Ensemble mit "Der um zwei Zwillingspaare, jeweils in der Kindheit voneinander getrennt, von denen je einer als Diener des anderen Pärchens agiert. Da ist Verwirrung vorprogrammiert.

Zwei Stücke hat die Watermill Propeller Company aus Newbury im Gepäck: "A Midsummer Night's Dream" und "The Merchant of Venice". Beide Werke



Die Atmosphäre des Neusser Globe erlaubt es, Stücke von Shakespeare in ähnlicher Umgebung zu erleben, wie die Zeitgenossen des Dichters.

Eine Festival-Premiere steht am 8. Juni auf dem Spielplan: Mit dem Historiendrama "König Heinrich VIII." gastiert die Compagnie Shakespeare und Partner. Bleibt zu hoffen, dass die erste Aufführung des Stücks Ensemble präsentieren sieben Stücke von John Dowland, die das melancholische Lebensgefühl des elisabethanischen Zeitalters widerspiegeln.

Mit "Maß für Maß" ist die Bremer Shakespeare Company am Widerspenstigen Zähmung" große Erfolge. Dasselbe Drama bringt auch This Bridge Theatre aus Phoenix, Arizona, mit "Shakespeare's R&J" auf die Bühne. Schauplatz des berühmten Stücks ist dieses Mal ein katholisches Internat. Das junge, nur vier Mann starke Ensemble wird aus der altbekannten Liebesgeschichte einige unvermutete Details herausarbeiten.

Zu den Höhepunkten des Shakespeare-Festivals gehören die Lectures von Patrick Spottiswoode. Der Direktor des Educational Departments des London Globe setzt sich am 15. Juni spielerisch, humorvoll und kompetent mit dem Werk und dem Leben des Dichters auseinander. Erstklassiges Chaos bietet die Globe Touring Company aus London mit "Comedy of Errors". Am 19., 20. und 21. Juni geht es werden jeweils drei Mal in englischer Sprache aufgeführt.

Die Two Gents Production aus

London gibt "Zwei Herren aus Verona" zum Besten. In diesem Fall sind es zwei Herren aus Zimbabwe, Denton Chikura und Tonderai Munyevu, die alle 15 Charaktere des Stücks spielen. "Verlorene Liebesmüh" ist sicher nur der Titel der letzten Aufführungen am 29. und 30. Juni. Poetenpack aus Potsdam bringt das Stück auf die Bühne des Globe. Premiere ist erst Anfang Juni in Potsdam.

Wer sich in die Fantasiewelt fremder Länder und Menschen entführen lassen, Shakespeares Geschichten von Liebe und Tod, Geiz und Neid, von Machtgier und Mord erleben möchte: Karten und Informationen gibt es im Internet unter www.shakespeare-festival.de. ukh

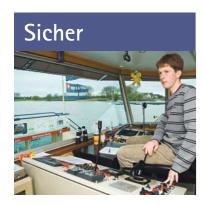
Auf den Spuren des Rheins

Auf die Jagd nach der Kapitänskiste begeben sich junge Besucher des SchifffahrtsMuseums in Düsseldorf am Sonntag, 3. Mai, ab 15 Uhr. Die geheimnisvollen Hinweise führen dabei nicht nur durch die Gewölbe und Etagen des Turms, sondern auch in seine nächste Umgebung. Dabei erfahren die Kinder im Alter von sechs bis zehn Jah-

ren allerhand über den Rhein, die Schifffahrt und die Häfen in Düsseldorf.

Am 10. Mai geht es dann ebenfalls ab 15 Uhr um die Rheinschifffahrt in der Kunst. Darstellungen von Binnenschiffen sind weitaus weniger bekannt und publiziert als die der Hochseeschifffahrt. Abbildungen von Rheinschiffen finden sich jedoch seit dem Mittelalter auf Ölbildern, Grafiken und im Kunstgewerbe. Berühmte und weniger berühmte Kunstwerke werden in der Führung vorgestellt und ihre Aussagefähigkeit als Quelle diskutiert. Das Museum öffnet dienstags bis sonntags von 11 bis 18 Uhr. Erwachsene zahlen 3 Euro Eintritt, ermäßigt 1,50 Euro. Kinder bis 18 Jahren kommen kostenlos rein.

Aus den Unternehmen



Eigentlich studiert Christoph Schoenauer ja auf Lehramt. Wenn er nicht nebenbei als Kirchenmusiker jobbt. Besonders gerne lenkt er in den Semesterferien aber geschickt die 410 PS der "Michaela II" über den Rhein. Auch wenn er es kinderleicht aussehen lässt, alles andere als ein Kinderspiel. Strömung (vor allem bei Hochwasser) und Wind (besonders im launischen April) können auch erfahrenen Schiffsführern das Leben schwer machen. Christoph hat im vergangenen Jahr aber alle Situationen gemeistert und keine Havarie verursacht.



Einen Euro und 20 Cent hätte Fredrike Görges gerne von den Passagieren der Kaiserswerther Fähre. Denn so viel kostet die Überfahrt. Ein Auto zahlt 2,50 Euro - inklusive Fahrer. Gerade jetzt kein Pappenstil. Wie Fährchef Hans Schäfer erklärt, aber billiger, als jeden Tag den Umweg über die Brücke zu nehmen. Denn der dauert nicht nur länger - er kostet zudem Sprit. Und so zahlen die Passagiere gerne an die 17-jährige Schülerin, die sich so ihr Taschengeld aufbessert.

Vielseitig

Die Fähre "Maria-Franziska" lässt sich für viele Gelegenheiten nutzen: Hochzeiten, sogar Trauungen an Bord sind möglich, Firmenfeste oder private Partys. Die Fahrt geht auch über die Grenzen Düsseldorfs hinaus. "Durch die Bugklappe und den Seiteneinstieg des Partyschiffs gibt es viele Anlegemöglichkeiten." Weitere Informationen unter www.rhein-faehre.de



Immer eine gute Verbindung

Rheinfährbetrieb Schäfer setzt alte Tradition in Kaiserswerth fort.

Hans Schäfer steht in einer lange Tradition: Mindestens seit dem 13. Jahrhundert gueren Fährleute den breiten Rhein bei Kaiserswerth. Wie sollte der Mann, der in diesem Jahr seinen 70. Geburtstag feiert, da einfach aufhören? Will und wird er auch nicht, versichert er, während er mit wachen Augen auf den Strom schaut. Denn die großen Frachtschiffe haben Vorfahrt. Bis in die 1950er Jahre setzte die Rheinbahn über, dann übernahm ein Unternehmer den Betrieb. "Die Fähre ist nicht mehr wegzudenken. Die Leute sagen mir immer: Kaiserswerth ohne Fähre, das ist wie ein Hund ohne Schwanz", erzählt Schäfer. 1965 war es, er war mit 22 Jahren

einer der jüngsten Schiffsführer auf dem Rhein und lenkte einen Tanker, als er nach Kaiserswerth wechselte. Denn er wollte seine Kinder nicht, wie damals üblich, in ein Schifferkinderheim geben. Sondern suchte sich lieber eine Stelle, die der Familie eine Wohnung und ihm feste Arbeitszeiten ermöglichte.

Nicht bereut

Zwei Jahre später übernahm er den Fährbetrieb – und hat es seitdem nie bereut, wie er versichert. Und wie er so erzählt und dabei die "Michaela II" quer über den Rhein steuert, glaubt man ihm sofort. Das Schiff ließ er 1992 in den Niederlanden bauen – und packte dabei auch kräftig selbst mit an.

27 Autos finden auf dem Deck

Platz, bis zu 72 Tonnen Gewicht kann die Fähre bewegen. Und wenn am 13. Juni wieder ein Feuerwerk in den Himmel über Düsseldorf steigt, hat Schäfer etwa 250 Gäste (noch gibt es Karten). Auch wenn Hans Schäfer als Schiffsführer und dank seiner spannenden Geschichten meist im Vordergrund steht, so ist der Fährbetrieb längst ein Familienunternehmen, arbeiten die beiden Kinder voll im Unternehmen mit: Sohn Hajo-Gerd lenkt eine der beiden Fähren. Tochter Michaela zeichnet für das Catering an Bord der "Maria-Franziska" verantwortlich, kassiert und leitet im Hintergrund das Büro. Für die Zukunft ist Schäfer zuversichtlich - trotz aller Brücken: "Ich hoffe, dass der Fährbetrieb noch ein paar Hundert Jahre weiter geht."

(K)ein Traumberuf

Als Junge wollte Hans Schäfer immer Koch werden, am liebsten Spitzenkoch, da die so viel Geld verdienen. Während einer Schiffsfahrt mit seinem Schwager nach Rotterdam ("Ich wollte eigentlich nur mit in den Urlaub fahren.") ließ er sich überreden, Binnenschiffer zu werden.

Von der neuen Aufgabe als Fährschiffer war der junge Mann zunächst auch nicht begeistert – inzwischen ist ihm der Beruf aber eine "Herzensangelegenheit", wie er selber sagt: "Wenn man erst einmal die Leute kennenlernt, ins Gespräch kommt. Ich kann mir heute nichts Schöneres vorstellen."

Mehr Leistung für den Umweltschutz

Neue Motoren der "Maria-Franziska" stoßen ein Drittel weniger Emissionen aus

Gleich mehrere längere Aufenthalte in der Werft brachte das zweite Schiff der Schäfer-Flotte, die "Maria-Franziska", in diese Winter hinter sich. Denn die schmucke Party- und Ausflugsfähre wurde mit zwei neuen Hauptmotoren sowie einem neuen Generator ausgerüstet. Die machen den attraktiven Flitzer bei Charterfahrten wie Hochzeiten oder Firmenveranstaltungen nicht nur zweieinhalb Kilometer schneller als zuvor. Die Motoren verbrauchen zudem weniger Gasöl, wie das Benzin der Binnenschiffer heißt, und produzieren deshalb auch deutlich weniger Emissionen, wie Firmenchef Hans Schäfer erklärt: "Mindestens ein Drittel weniger."



Die "Maria-Franziska" im Einsatz als Kirmes-Fähre.

Wie umweltfreundlich das Schiff dadurch geworden ist, davon können sich die Passagiere während der nächsten Düsseldorfer Kirmes überzeugen. Dann verkehrt die Fähre wieder zwischen Kirmesufer und Altstadt. Auch diese Verbindung ist eine

ldee von Schäfer, der sich nach jahrelanger Überlegung dazu entschloss - denn schließlich ist ein solcher Versuch auch ein Risiko. Nicht, weil viele Menschen, denen er von seiner Idee erzählte, ihn zunächst auslachten. Sondern, weil er auch einiges an Geld investieren musste. Es hat sich gelohnt: Die Kritiker von einst schweigen heute neidvoll. Und auch die rund 160.000 Euro für die neuen Motoren haben sich gelohnt - selbst wenn die Kirmesbesucher von der Geräuscharmut der Motoren bei dem Trubel nichts mitbekommen. Die Laufruhe wird der eine oder andere aber sicherlich sehr zu schätzen wissen. Und die Natur die Umweltfreundlichkeit sowieso.

Aus den Unternehmen 7

Mehl für drei Millionen Menschen

In Neuss setzen die Müller der Plangemühle bei der Produktion des bekannten Diamant-Mehls auf Erfahrung und innovative Technik – und sichern so die Versorgung mit dem täglichen Brot vieler Verbraucher in der Region und auch darüber hinaus.

Seit mehr als 110 Jahren ist Diamant-Mehl aus den deutschen Küchen nicht mehr weg zu denken. Schon Urgroßmutter griff gerne zu der weißen Packung, wenn es besonders lecker werden sollte. Doch wissen nur die wenigsten, dass die entsprechende Mühle des Diamant-Mehls im Neusser Hafen steht. Und auch wenn es hier schon lange nicht mehr klappert, so herrscht in den Gebäuden immer noch rege Betriebsamkeit. "Wir versorgen die Menschen mit dem Grundnahrungsmittel Mehl, damit sie satt werden", erklärt Geschäftsführer Johann-Andreas Werhahn eher bescheiden. Und untertreibt dabei die Rolle, wie die Plangemühle im Neusser Hafenbecken II dazu beiträgt, dass die Menschen ihr tägliches Brot so richtig genie-Ben können.

Rund 3 Millionen Menschen genießen Neusser Mehl, entweder in ihren Lebensmitteln oder sie verwenden es selber. Dafür werden 320.000 Tonnen Weizen pro Jahr an den Lebensmittelbetrieb in der Hansastraße geliefert, davon die Hälfte über das Wasser.



Umweltfreundlich

"Der Hafen mit seinen Anbindungen an die drei Verkehrsträger bildet für uns die Basis der Existenz. Ohne den Hafen gäbe es die Mühle hier gar nicht", betont Johann-Andreas Werhahn. Denn die Rohstoffe kauft das Unternehmen nicht nur aus dem Rhein-Kreis und dem umliegenden Rheinland, sondern

zusätzlich auch aus Lothringen in Frankreich. So wird es umweltfreundlich über Saar, Mosel und Rhein per Schiff angeliefert. "Das ist ein traditioneller Weg. Auf dem Wasserstraßennetz der im 19. Jahrhundert entstehenden Industrie fuhren vom ersten Tag an auch die Landwirtschaft."

Nach der sorgfältigen Eingangskontrolle werden die Körner gereinigt und dann sortiert. Für die verschiedenen Mehlqualitäten werden jede Menge unterschiedlicher Korneigenschaften benötigt. Die richtige Mischung verfeinerten die Mitarbeiter im Labor ebenso wie die entsprechenden Verfahren in jahrzehntelanger Arbeit immer wieder und weiter. Dann geht es in die Walzstühle, die den Rohstoff Weizen vermahlen.

Das klingt einfach, stellt jedoch eine höchst komplizierte Aufgabe dar: Kernstück ist der zylindrische Walzenstuhl, in dem sich ein geriffeltes oder angerautes Walzenpaar gegeneinander bewegt. Dazwischen wird im ersten Gang der Mehlkern schonend von den Schalenteilen gelöst, dann in weiteren Schritten entsteht das Mehl.

So wird der Rohstoff gemahlen, dann neu sortiert, begutachtet, erneut gemischt und wieder gemahlen. Das kann sich bis zu zwölf Mal wiederholen, bevor die Fachleute zufrieden sind, und für das einzelne Korn bis zu 30 Minuten dauern.

ab. Die Kolonialwarenhändler brauchten es nun nicht mehr aus dem 100-Kilo-Sack oder der verstaubten Mehlschublade für die Kundschaft abzuwiegen und abzufüllen: Die erste Fertigpackung für Mehl in Europa eroberte den Markt. Am 12. Juli 1895 wurde die Marke Diamant durch das kaiserliche Patentamt in Berlin in die Warenzeichenrolle eingetragen.

1897 baute Georg Plange in Hamburg-Wilhelmsburg die damals größte Mühle des Kontinents, sie lag direkt am Wasser. Es bestand die Möglichkeit, den Qualitätsweizen aus Übersee direkt per Schiff zu bekommen, ebenso konnte Exportmehl verladen werden. Die Hamburger Mühle "boomte", sodass 1907 in Düsseldorf eine zweite Mühle nach dem gleichen Konzept errichtet wurde.



Heute vermahlt die Werhahn-Gruppe, der in Deutschland acht Mühlenbetriebe angeschlossen sind, circa 1,1 Millionen Tonnen Getreide pro Jahr zu Mehl und -griess. Damit ist sie der zweitgrößte Anbieter von Mahlerzeugnissen in Deutschland. Die heutige Georg Plange KG in Neuss gehört zu 100 Prozent der Werhahn Mühlen GmbH & Co. KG, dort zum Geschäftsbereich Back-Produkte der Wilh. Werhahn KG.



Damit die rund 140 Mitarbeiter im Mühlenbetrieb zuverlässig etwa drei Millionen Menschen die Grundlage für ihr täglich Brot liefern und immer in gewohnt guter Qualität arbeiten, wurde ein umfangreiches Managementsystem installiert. In den Teams Qualitätssicherung und F&E arbeiten mehr als zehn Prozent der Mitarbeiter. Zudem wird auch in der Ausbildung der acht jungen Menschen, die derzeit in Neuss eine Lehre als Verfahrenstechnologen in der Mühlenwirtschaft oder als Industriekaufmann/-frau absolvieren, großer Wert auf Sorgfalt gelegt.

Einfallsreich

Wie gelingt der Apfel-Krümmel-Kuchen auf jeden Fall? Was muss der Hausmann bei einem Hefeteig beachten? Diese und viele weitere Fragen etwa über die Herstellung des Mehls sowie zu der spannenden Unternehmensgeschichte beantwortet die Homepage des Unternehmens. Einfach mal im Internet www.diamant-mehl.de anklicken.

Revolutionäre Vertriebsidee

Expansion von Soest erst nach Hamburg, dann nach Düsseldorf.

Schon 1775 vermahlte die Müllerfamilie Plange in einer Wassermühle in Hattrop Roggen und Weizen aus der umliegenden Soester Börde. Mitte des 19. Jahrhunderts errichtete Müller Plange eine Dampfmühle und erkannte, dass der zuweilen schwache deutsche Weizen durch kräftige Übersee-Sorten ergänzt werden musste, um seinem Mehl eine stets gleichbleibend hohe Qualität zu schenken. Um dies zu dokumentieren, gab er seinem Spitzenmehl einen Namen: Diamant-Mehl.

Die zweite, revolutionäre Idee: Nicht nur in 100-Kilogramm-Säcken, sondern auch in kleinere Gebinde füllte er das Mehl



Eine Mühle war und ist ein High-Tech-Betrieb mit modernster Technik.

Partner der Häfen

Naturerlebnis, antike Ruinen und Shoppen

Als drittgrößte Stadt Rumäniens ist Konstanza heute auch ein wirtschaftliches Zentrum über die Grenzen der Region hinaus - große Bedeutung dank des Hafens - Kirchen und Moscheen laden zu einem Besuch ein

Fragt man sie nach der Stadt Konstanza, zucken viele Westeuropäer noch mit den Schultern. Von der rumänischen Stadt am Schwarzen Meer hat bislang kaum jemand gehört, geschweige denn sie besucht. Das könnte sich bald ändern: Die 300.000 Einwohner zählende Gemeinde ist die wichtigste Seehafenstadt am Schwarzen Meer, ein aufstrebender Güterverkehrsknotenpunkt - und auch ein Iohnendes Ferienziel.

Die drittgrößte Stadt Rumäniens stellt heute ein bedeutendes wirtschaftliches Zentrum der Region dar. Dazu trug vor allem auch der Hafen bei - Konstanza ist der viertgrößte Umschlagsplatz Europas nach Rotterdam, Antwerpen und Marseille, was ihr den Beinamen "Rotterdam des Ostens" einbrachte.

Doch auch dem Touristen bietet Konstanza zahlreiche Angebote: Besucher können in der Stadt, in der viel historische Bausubstanz erhalten blieb, zum einen die archäologischen Hinterlassenschaften der zahlreichen Besucher entdecken und zum anderen den besonderen Flair der Altstadt genießen. Die historischen Monumente, alten Ruinen, das im Art-Nouveau-Stil zwischen den Weltkriegen errichtete Casino, die Museen und Geschäfte sowie die Nähe verschiedenen Badeorten machen Konstanza zu einem



In der rumänischen Stadt Konstanza an den Ufern des Schwarzen Meeres hinterließen zahlreiche Kulturen ihre Spuren.

Anziehungspunkt für Touristen. Besonders sehenswert ist der Platz des römischen Dichters Ovids mit der Statue des Künstlers Ellore Ferrari aus dem Jahr 1887. An die Herrschaft der Römer erinnern auch die Mosaiken in dem Stadtteil, der einst die Oberstadt mit dem Hafen verband.

Einen Ort der Einkehr und der Ruhe bieten die Kirchen und Moscheen der Stadt: So ist die Moscheea Mare Mahmoud II aus dem Jahre 1910 heute Sitz des Mufti, des religiösen Oberhauptes der in der Region lebenden Muslime.

Wer lieber ausgehen möchte: Den Besuchern bieten zahlrei-

che Restaurants, Nachtclubs und Kabaretts ein breites und abwechslungsreiches Unterhaltungsprogramm, mit dem sie sich nach einem Tag in den Museen erholen können.

Aber auch, wer es lieber ein wenig ruhiger mag und nach etwas ganz anderem sucht, wird in der Region auf seine Kosten

kommen: Das nahe Donaudelta wartet mit einmaligen und ursprünglichen Flusslandschaften, seltenen Tieren und Pflanzen auf Entdecker.

mehr Infos (auf Englisch) unter: www.romaniatourism.com/constanta.html

Alte griechische Kolonie

Kaiser Augustus verbannte den Dichter Ovid in die junge Stadt

Auch wenn das Schwarze Meer niemals die Bedeutung des Mittelmeeres erreichte, so finden sich entlang der Küste zahlreiche Besiedlungsspuren, die teilweise schon aus der Vorzeit stammen.

Etwa um 700 vor Christus ließen sich auf dem heutigen Stadtgebiet griechische Siedler nieder und gründeten die Gemeinde Tomis, die um 300 vor Christus erstmals erwähnt wird.

Der Legende nach legte Jason mit seinen Argonauten hier an, nachdem die Seefahrer das Goldene Fließ gefunden hatten. Als die Griechen an Einfluss verloren, übernahmen zunächst die keltischen Draker die Herrschaft, bevor im Jahr 71 vor Christus die Römer die Stadt eroberten. Kaiser Constantin der Große gab ihr zu Ehren seiner Schwester den neuen Namen Constantiana, was die Ottomanen dann in

Constanta verkürzten. Berühmtheit erlangte die Stadt, als der römische Kaiser Augustus den Dichter Ovid im Jahre 8 nach Christus hierhin verbannte.

Später teilte die Stadt das Schicksal der römischen Balkanprovinzen: Von den Slawen immer wieder überrannt sowie durch die ständigen Überfälle diverser Steppenvölker wurden die einst blühende Siedlung und andere Dörfer der Region vernichtet. Von 681 bis 1385 gehörte Constanza dann zu den wechselnden bulgarischen Staaten sowie - zwischendurch - von 971-1186 zum Byzantinischen Reich, danach bis 1420 zur Walachei und schließlich zum Osmanischen Reich, bis es 1878 im Rahmen des Berliner Kongresses mit der Region Dobrudscha (dessen Zentrum Constanza ist) Rumänien zugeschlagen wurde.

Neben den Herrschern waren es immer auch die zahlreichen Händler, die die Entwicklung der Stadt prägten: Im 13. Jahrhundert wurde die Küste des

Schwarzen Meeres stark von Händler aus Italien, vor allem aus der Stadt Genua, beeinflusst, die hier Waren verkauften und Rohstoffe aus dem reichen Hinterland erwarben. Ein lebhafter Handel entwickelte sich und die Stadt blühte dadurch erneut auf.

Die Herrschaft der Türken keine 200 Jahre später beendete diese kurze Aufwärtsentwicklung. Im 19. Jahrhundert beschloss König Carol I., Konstanza als Hafen wie als Urlaubsort wieder zu beleben. In der Folge wurden zahlreiche Villen und Hotels errichtet.

Partner der Häfen 9

Das "Rotterdam des Osten" verbindet

Hafen ist wichtiges Drehkreuz zwischen Ost und West – Mitarbeiter der Verwaltung betreuen drei Hafenanlagen – über die Donau Anschluss an das europäische Wasserstraßennetz und die Nordsee

Konstanza trägt auch den Beinamen "Rotterdam des Ostens". Der Hafen ist nicht nur der größte und wichtigste Umschlagsort am Schwarzen Meer. Er entwickelte sich in den letzten Jahren vor allem auch zu einem wichtigen Verbindungshafen zwischen Europa und Asien.

Die besondere Bedeutung des Standorts ergibt sich zum einen aus der Lage: Unmittelbar südlich von Konstanza befindet sich der neue Großhafen Agigea, der das Ende des Donau-Schwarzmeer-Kanals markiert. Diese Wasserstraße verbindet Konstanza mit der Donau und über sie wiederum mit den mitteleuropäischen Hafenstädten. Seit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals sind sogar die Wasserstraße Rhein und die großen Seehäfen an der nie-

derländischen und belgischen Nordseeküste erreichbar geworden. Nicht zuletzt ist es dieser Verbindung zu verdanken, dass nun auf der Schifffahrtsroute von Konstanza nach Rotterdam ein ununterbrochener Wasserweg zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer besteht.

1313 Hektar Fläche

Die Maritime Hafen Verwaltung zeichnet neben den Anlagen in Konstanza auch für die Häfen Midia und Mangalia sowie die Tomis Marina verantwortlich. Die Aufgabe der Mitarbeiter ist es, alle erforderlichen Dienstleistungen für den Betrieb zu erbringen. Dazu gehören neben der Transport-Infrastruktur auch die Bewachung, Arbeitssi-

cherheit und der Umweltschutz. Ziel ist es, die Bedeutung des Hafens als wichtiges Transitzentrum stetig auszubauen.

Der Hafen Konstanza verfügt über eine Kapazität von 105 Millionen Jahrestonnen, sobald das Containerterminal Konstanza Süd den Betrieb aufnimmt. Das Gelände hat eine Ausdehnung von fast 4000 Hektar, davon 1313 Hektar Landflächen. Die Kais sind insgesamt 29 Kilometer lang, die Becken weisen eine Tiefe von bis zu 19 Metern

Der Komplex besteht aus mehreren spezialisierten Häfen (für Erdöl, Schüttgut, Container, allgemeine Waren sowie ein RO-RO- und ein Fähr-Hafen). Anlegen können klassische Schiffe zwischen 165.000 BRT (Festschüttgut) und 250.000 BRT (Flüssiggut). Insgesamt verfügt der Hafen über mehr als 140 Anlegeplätze.

Aktuelle Hafenbauprojekte betreffen die Wiederherstellung der Mole des Hafens Konstanza Nord und Süd sowie die Beschleunigung der Ausbauphasen des Containerterminals Mol II S. Ferner ist der Bau eines neuen Getreideterminals im Gespräch. Die Modernisierung des Hafens Konstanza gehört zu den aktuellen Großinfrastrukturprojek-

ten Rumäniens. Bislang stehen vier Containerterminals zur Verfügung. Der neueste MOLIIS (Betreiber Constanta South Container Terminal CSCT) soll Containerschiffe vom Typ Post-Panamax bedienen und wird von derzeit über 500.000 TEU auf eine Jahreskapazität von einer Million Tonnen ausgebaut. Im Hafen Constanza Süd soll bis 2010 ein weiteres Containerterminal (700.000 TEU) gebaut werden.

mehr Infos unter: http://www.portofconstantza.com



Im vergangenen Jahr wurden in den drei Häfen Konstanza, Midia und Mangalia 61,8 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Gegenüber dem Jahr 2007 bedeutet das eine Steigerung von sieben Prozent oder mehr als vier Millionen Tonnen.

Dabei stieg der Binnenschiffsverkehr um 5,8 Prozent oder 620.000 Tonnen. Zu den Umschlagsgütern mit den höchsten Steigerungen gehörten Agrarprodukte (plus 57 Prozent), Eisenerz, Eisen und Stahlschrott mit 48 Prozent Mehrumschlag sowie Ölund Ölprodukte, die um zehn beziehungsweise drei Prozent an stiegen. Rückgänge gab es dagegen bei chemischen Rohstoffen und Produkten zu verzeichnen.



Der expandierende Hafen ist Motor für die Wirtschaft der Region und darüber hinaus.



Im Hafen machen neben See- auch Binnenschiffe fest. Durchschnittlich befinden sich jeden Tag rund 200 Frachter im Hafen, die be- oder entladen werden oder auf ihre Abfertigung warten. Die weitreichenden Anlagen erlauben es, Binnenschiffe aller Art abzufertigen. Der Binnenschiffsanteil am Gesamtverkehrsvolumen liegt derzeit bei rund 18 Prozent und soll in absehbarer Zukunft weiter steigen. Um diese zusätzlichen Mengen – derzeit rechnet die Hafenverwaltung mit einem Volumen von rund 17 Millionen Tonnen pro Jahr - abfertigen zu können, wird der-

zeit ein neues Binnnenschiff-Terminal errichtet.

Die Bedeutung des Hafens Konstanza könnte sich noch deutlich steigern, wenn 2012 die Pan-European Oil Pipeline (PEOP) ihren Betrieb aufnimmt. Sie führt dann vom rumänischen Hafen nach Triest. Die Kapazität wird anfangs 1,2 bis 1,8 Millionen Barrel (ein Barrel sind 159 Liter) pro Tag betragen. Die 1400 Kilometer lange Leitung soll zwischen zwei und 3,5 Milliarden Dollar kosten und Raffinerien in Norditalien und Mitteleuropa mit Rohöl aus dem kaspischen Raum versorgen.

Wasserstraßen 10

Konzept weist in richtige Richtung

Nationales Hafenkonzept: BÖB fordert, die Gesamtkonzeption nicht zu verwässern

Mit grundsätzlicher Zustimmung reagiert der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen auf die Vorlage eines Nationalen Hafenkonzepts durch die Bundesregierung. "Erstmals wird der ernsthafte Versuch unternommen, See- und Binnenhäfen als wichtige Standortfaktoren für die deutsche Verkehrs- und Wirtschaftspolitik gleichermaßen darzustellen", formuliert BÖB-Präsident Rainer Schäfer die erste Bewertung.

Es bedarf, so Schäfer in einer ersten Stellungnahme, aber der Feinabstimmung und Konkretisierung der Vorschläge und des Zeitrahmens, um eine ökonomische und ökologische Effizienz der Maßnahmen sicherzustellen.

Die Beteiligung des BÖB an der Erarbeitung des Konzepts zahlt sich aus, wichtige Positionen wurden definiert: Binnenhäfen entwickeln und betreiben eine leistungsfähige Verkehrs- und Logistikinfrastruktur. Sie sind ideale Standorte für Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen. Das Angebot der Häfen reicht von der Bereitstellung hochwertiger Flächen und Immobilien über den Betrieb von Umschlaganlagen bis zur Orga-



Die Rolle der Häfen im Netzwerk soll das neue Nationale Hafenkonzept festschreiben, sagt der BÖB.

nisation effizienter Logistikketten. "Die Häfen gehören damit zu den wichtigen Akteuren bei der Organisation logistischer Prozesse", so Schäfer. "Sie sind die multimodalen Plattformen zukünftiger Optimierungspotenziale", sieht er die Ausrichtung des Verbands bestätigt.

Ein Standortkonzept, welches See- und Binnenhäfen gleichermaßen betrachtet, muss auf die Systemvorteile eines Netzwerks abzielen. Neben dem Erkenntnisgewinn über dessen volkswirtschaftlichen Nutzen für die Bewertung zusätzlicher Maßnahmen bedarf es eines Handlungs- und Zeitrahmens. "Dabei fehlen uns vor allem konkrete Aussagen zur Infrastruktur im System Wasserstraße sowie deren langfristiger Finanzierung", erläutert der BÖB-Präsident und fordert Nachhaltigkeit ein.

Erhebliche Chancen sieht der Hafenverband bei der Vernetzung der Systeme, wenn auch eine übergreifende Potenzialbetrachtung der über die Seeund Binnenhäfen entwickelten Schienenverkehrsleistungen

erfolgt. "Neben dem bundeseigenen Schienennetz steht mit der Öffnung privater Infrastrukturen ein System zur Verfügung, welches volkswirtschaftlich gar nicht bewertet wird. Gerade über dieses Netz kann in Zukunft die Entlastung hoch belasteter Trassen ebenso erreicht werden, wie mehr Wettbewerb auf der Schiene durch ,neutrale' Bahnhöfe", so Schäfer. Hier unterstreicht der BÖB die Forderung nach einer adäguaten Instandhaltungsverpflichtung des Bundes für die gesamte öf-

fentliche Schieneninfrastruktur. Die beiden Verbände BÖB und ZDS (Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe) sehen sich durch den Masterplan Güterverkehr und Logistik und das aktuell vorgelegte Nationale Hafenkonzept bestätigt, die Idee der stärkeren Vernetzung von See- und Binnenhäfen auch organisatorisch konsequent voranzutreiben. In Erwartung des Hafenkonzepts wurde vereinbart, eine intermodale Logistikkonzeption für See- und Binnenhäfen zur Umsetzung zu

"Die Verbände organisieren hierzu aktuell eine Projektgruppe, die konkrete unternehmerische Konzepte zur Netzwerkbildung erarbeitet und daraus gemeinsame (wirtschafts-)politische Anforderungen entwickelt", so Schäfer. Die Umsetzung des Hafenkonzepts wird so nicht nur begleitet, sondern stützt die Forderung der Politik, neue Konzepte im System Wasserstraße zu entwickeln.

Der BÖB wird die weiteren Beratungen mit seinen Mitgliedern in den unterschiedlichen modalen Tätigkeitsfeldern positiv begleiten, damit das Konzept nicht durch eine eindimensionale Fokussierung auf die Wasserstraße eingeengt wird. Ein zukunftsfähiges Konzept muss multimodal und nachhaltig angelegt sein, um die gewünschten Effekte zu erzielen

BDB erteilt Zustimmung

In Formulierungen und Maßnahmen noch Nachbesserungsbedarf

Den Entwurf eines Nationalen Hafenkonzepts begrüßt der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB). Die Absicht der Bundesregierung, die Bedeutung der deutschen Binnenschifffahrt als sicheren und umweltfreundlichen Verkehrsträger im Gesamtverkehrssystem deutlich zu steigern, sei gut. Der Verband stimmt daher den Zielsetzungen und den genannten Umsetzungsschritten im Wesentlichen zu.

In einzelnen Maßnahmen und Formulierungen wird allerdings noch Nachbesserungsbedarf gesehen. So sollten etwa die im Jahr 2007 gewonnenen wissenschaftlichen Erkenntnisse zum überragenden verkehrswirt-

schaftlichen und ökologischen Nutzen der Binnenschifffahrt im Vergleich zu den Verkehrsträgern Bahn und Lkw (Planco-Gutachten) im Nationalen Hafenkonzept wiedergegeben und zur Leitlinie entwickelt werden. Auch die Aussagen zu möglichen Änderungen bei der zukünftigen Bewertung von Maßnahmen im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur bedürfen der Präzisierung. Konkretere Aussagen, etwa zur zukünftigen stärkeren Berücksichtigung des volkswirtschaftlichen Nutzens seien erforderlich. Aussagen zu hinterlandrelevanten Flüssen und Kanälen, etwa der Elbe oder der Donau, seien unvollständig beziehungsweise fehlen und

sollten ergänzt werden, da das Hafenkonzept auch der besseren Vernetzung der Binnenhäfen untereinander und der Optimierung des Transitverkehrs dienen soll. Der derzeit gewählte norddeutsche Infrastrukturschwerpunkt erscheint daher nicht ausreichend.

Die angekündigte Verlängerung des Programms zur Förderung abgasarmer Motoren in der Binnenschifffahrt um weitere zwei Jahre wird begrüßt. Auch hier wären jedoch weitere Informationen wünschenswert. Auf die "überobligatorische Erfüllung von Umweltstandards" sollte in dem Förderprogramm entweder ganz verzichtet oder eine gewerbefreundliche Reduzierung



Die Bedeutung der Binnenschifffahrt soll gesteigert werden.

angestrebt werden, da sie ein Hindernis für die intensivere Inanspruchnahme der Maßnahme darstellt.

Der BDB hat die von der Bundesregierung geforderte Mitarbeit bei der weiteren Entwicklung der vorgeschlagenen Maßnahmen zugesichert. Die ausführliche Stellungnahme ist bei den Verbandsgeschäftsstellen zu beziehen. Natur und Umwelt

Bis 2010 wird der Deich erneuert

Erster Spatenstich in Kaiserswerth – Arbeiten liegen trotz Witterung im Zeitplan

Deutliche Fortschritte zeichnet derzeit die Sanierung des Deiches am Herbert-Eulenberg-Weg in Kaiserswerth: Nachdem erste Teile des alten Deiches komplett abgetragen wurden, nahm Oberbürgermeister Dirk Elbers jetzt den ersten Spatenstich für den Aufbau des von Grund auf zu erneuernden Deiches vor. Das 3,3-Millionen-Euro-Projekt, zu dem das Land Zuschüsse in Höhe von 80 Prozent leistet, soll bis Anfang 2010 abgeschlossen sein.

"Düsseldorf schützt seine Bürger vor Hochwasser", betonte Euzlers. Beim Hochwasserschutz sei die Stadt auf einem guten Stand. "Wir sanieren und erneuern unsere Deiche, wo es notwendig ist. Nach der Sanierung der Deiche am Brückerbach ist dies nun in Kaiserswerth das nächste größere Projekt. Weitere Planungen betreffen Himmelgeist, Lohausen, Benrath, Wittlaer und den Bereich der Burgallee in Kaiserswerth. Im Finanzplan bis 2013 sind Mittel in Höhe von 23 Millionen Euro vorgesehen."

Auf der Baustelle ist der Mutterboden von den künftigen Erdlagerflächen und dem Deich abgeschoben worden und es



wurden Zu- und Abfahrten für den schweren Baustellenverkehr eingerichtet.

Die Arbeiten sind erforderlich, da der 650 Meter lange alte Deich nicht mehr den heutigen Ansprüchen an ein sicheres Hochwasserschutzbauwerk genügt. Mängel weist der alte Deich zum einen wegen seiner nicht ausreichenden Höhe auf. Er wird deshalb um 50 Zentimeter höher gebaut, um den

neuesten Anforderungen an den Hochwasserschutz mit dem sogenannten Bemessungshochwasser von 11,75 Meter zu genügen.

Neuer Deich wird höher

Zum anderen ist das Erdreich nicht ausreichend verdichtet. Der Deich besitzt zudem keinen Deichverteidigungsweg, der spätestens seit den Erfahrungen mit dem Oderhochwasser von 1998 fester Bestandteil eines dem Stand der Technik entspre-Hochwasserdeiches ist und im Fall eines extremen Hochwassers Kontrollen beziehungsweise Reparaturarbeiten am Deich ermöglicht.

Bei der Sanierung wird so vorgegangen, dass der Deich in Abschnitten von 100 bis 150 Metern vollständig abgetragen und

dort anschließend das Deichlager, also das Fundament des Deiches, erneuert wird. Mit dem Abtrag des nächsten Abschnittes wird der jeweils vorherige Abschnitt zeitgleich wieder aufgebaut.

Der neue Deich wird insgesamt breiter und höher als der alte. In das neue Bauwerk wird neben anzulieferndem Material auch das vorhandene Erdmaterial des alten Deiches integriert. Das spart Kosten bei den anzuliefernden Böden und schont die Umwelt, da nur vergleichsweise wenige Erdmassen angeliefert und abtransportiert werden müssen.

Auf der Landseite wird ein Deichverteidigungsweg eingerichtet, der Kontrollen und Reparaturarbeiten zur Sicherung des Deiches bei Hochwasser zulässt.

Die Besonderheiten des neuen Deiches verbergen sich im Querschnitt. Besteht der alte aus einem homogenen Deichkörper aus Lehm, baut sich der neue als sogenannter Drei-Zonen-Deich auf. Der Bereich zur Wasserseite hin wird vorwiegend aus dem lehmigen Altdeichmaterial hergestellt. Ein Körper aus sandigem Material stützt die Lehmdichtung und bringt Stabilität. Weiteren Ballast zur Sicherung des landseitigen Deichfußes bringt der Drainkörper, über den der Deichverteidigungsweg geführt wird.

Langbeiniger Jäger am See

Der Graureiher brütet in diesen Wochen drei bis fünf Eier aus

In der lauen Frühlingssonne sind sie jetzt wieder an See, Teichen und Flüssen zu beobachten: Still und leise stehen die majestätischen Graureiher im Wasser, nur um im nächsten Moment blitzschnell zu zustoßen. Der große Vogel, auch Fischreiher genannt, ist eine Vogelart aus der Ordnung der Schreitvögel. Er ist mit 85 bis 100 Zentimetern der größte europäische Reiher. Seine Flügelspannweite beträgt 155 bis 175 Zentimeter.

Das Gefieder auf Stirn und Oberkopf ist weiß, am Hals grauweiß und auf dem Rücken aschgrau mit weißen Bändern. Er hat schwarze Augenstreifen sowie drei lange schwarze Schopffedern, die einen Federbusch bilden, eine dreifache schwarze Fleckenreihe am Vorderhals sowie schwarze Schwingen. Die drei langen Vorderzehen sind am Stelzenbein weit auseinander gespreizt und verhindern das Einsinken in den weichen Untergrund. Der Schnabeltyp ist der Pinzettenschnabel.

Der Graureiher fliegt mit langsamen Flügelschlägen und legt auf dem Weg zu seinem Futterrevier bis zu 20 Kilometer am Tag zurück. Beim Flug zieht er wie alle Reiher (und im Gegensatz zu Störchen und Kranichen) den Kopf bis auf die Schultern zurück mit S-förmig gekrümmtem Hals.

Graureiher sind die häufigste und am weitesten verbreitete Reiherart in Europa. Sie kommen in allen milderen Regionen Europas und Asiens sowie im gesamten südlichen Afrika vor. In Norddeutschland leben Graureiher mittlerweile wieder in großen Kolonien mit mehr als hundert Brutpaaren. Einige Graureiher ziehen im Winter nach Süden, die meisten überwintern jedoch in Deutschland. Sie benötigen allerdings offene Gewässer, um zu überleben.

Graureiher halten sich besonders gern an seichten Tümpeln und Teichen auf, die von Büschen und Bäumen umgeben sind. Immer häufiger ist sind sie



Der Graureiher ist ein geschickter Jäger, dem kaum ein Fisch entgeht.

auch in Städten anzutreffen. Hier nutzen sie das gute Nahrungsangebot der fischreichen Gewässer in Parks, aber auch das Futterangebot in Zoos. Graureiher brüten in Kolonien

meist auf hohen Bäumen, wo

Weibchen und Männchen gemeinsam das Nest aus groben Ästen und Reisig erbauen. In den Monaten März bis April brüten beide Partner gemeinsam drei bis fünf Eier in 25 bis 28 Tagen aus.

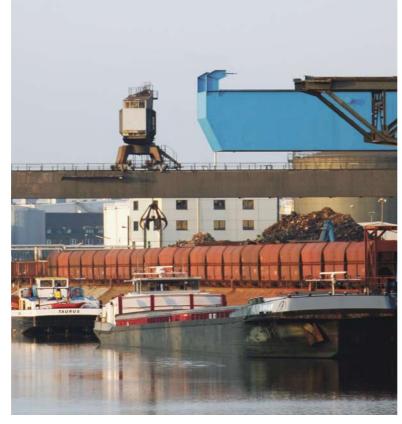
Kooperation ausgebaut

Verbände errichten gemeinsames Sekretariat in Brüssel.

Um das Gewicht der Hafenbehörden in Brüssel zukünftig noch weiter zu stärken, vereinbarten die European Sea Port Organisation (ESPO, der Dachverband der europäischen Seehäfen) und die European Federation of Inland Ports (EFIP, der europäische Verband der Binnenhäfen), ein gemeinsames Sekretariat unter der Regie der ESPO einzurichten, die das Sekretariat koordinieren wird.

Allerdings, so stellten beide Zusammenschlüsse klar, werden sie ihre eigenständige Struktur und Organisation, jeweils eigene Mitgliederstämme und auch Entscheidungswege beibehalten

Die jetzt vereinbarte Zusammenarbeit stellt eine Erweiterung der vor zwei Jahren beschlossenen "Plattform der Europäischen See- und Binnenhäfen" dar und soll die verstärkte Kooperation zwischen der See- und Binnenhäfen in der logistischen Landschaft Europas unterstreichen. Gleichzeitig soll die Kooperation



Die Zusammenarbeit von See- und Binnenhäfen wird ausgebaut.

auch die Stimme der Häfen im allgemeinen in Brüssel stärken. "Beide, ESPO und EFIP, werden von dem gemeinsamen Sekretariat profitieren", zeigt sich EFIP-Präsident Willy Robijns zu-

versichtlich. "Ich bin mir sicher, dass eine verstärkte Zusammenarbeit dazu führend wird, dass wir gegenseitig besser die jeweiligen Bedürfnisse verstehen und so zu einer höheren Effektivität sowohl der See- als auch der Binnenhäfen kommen werden "

Eine neue Direktorin

Der EVIP nutzte die Gelegenheit und stellte mit der Belgierin Isabelle Ryckbost seine neue Direktorin vor. Sie verfügt über beinahe 20 Jahre Erfahrung in der PR-Arbeit in der Europäischen Union und beschäftigte sich in den vergangenen zehn Jahre im Büro des Europaabgeordneten Dirk Stercks vor allem mit Transport- und hafenrelevanten Fragen. Unter anderem gehörten dazu Fragen der Maritimen Sicherheitsentwicklung, der Hafenverordnungen, der Liberalisierung der Eisenbahnen sowie Aufgaben aus dem Bereich der Binnenschifffahrt. Isabelle Ryckbost übernimmt ihre neue Aufgabe Anfang Mai.

"Wir freuen uns sehr darauf, jetzt die Zusammenarbeit einen Schritt weiter auszubauen", erklärte ESPO-Präsident Victor Schoenmakers. Er ist der festen Überzeugung, dass die neue Kooperation nicht nur die Lobbyarbeit in Brüssel weiter verbessert, sondern auch zu einem

vertrauensvollen Austausch von Know-how und Erfahrungen zwischen den jeweiligen Mitgliedern führt.

Der 1994 gegründete EVB ist das offizielle Sprachrohr von mehr als 200 Binnenhäfen in 18 Ländern der EU sowie der Schweiz und der Ukraine. Es ist die Mission des Verbandes, mit einer Stimme für die Binnenhäfen in Europa aufzutreten und deren Rolle als Knotenpunkte des intermodalen Transports hervorzuheben und zu fördern, also die Kombination aus Stra-Be, Schiene, Binnenschifffahrt, und basierend auf der geografischen Zugänglichkeit, auch die kurze Meeresschifffahrt. Ferner gehört es zu den Aufgaben des EVB, die EU-Amtssprache in verständlichere Worte für seine Mitglieder zu übersetzen.

Der 1993 gegründete Zusammenschluss ESPO repräsentiert seitdem die rund 1200 Seehäfen der 20 maritimen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union. Ziel sind sichere, effiziente und umweltpolitisch nachhaltige Seehäfen als wichtiger Bestandteil einer starken Transportindustrie, in denen nach Möglichkeit freie Marktbedingungen vorherrschen.

Sauber und zuverlässig

Binnenschifffahrt hat im Vergleich zahlreiche Vorteile

Verkehrsträger Binnenschifffahrt weist zahlreiche Vorteile auf, wie der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) nachgewiesen hat: Wissenschaftliche Untersuchungen belegen zum Beispiel, dass Binnenschiffe für den Transport einer Tonne Ladung über eine Entfernung von einhundert Kilometern den geringsten Energieeinsatz benötigen. So verbraucht, wie auf der Internetseite www.binnenschifffahrt.de nachzulesen, ein Lkw je 100 Tonnenkilometer durchschnittlich 4,1 Liter Diesel, die Bahn 1,7 Liter das Schiff aber nur 1,3 Liter.

Für die Beurteilung eines Verkehrsträgers aus der Sicht des Umweltschutzes spielt der geringe Energieverbrauch eine wichtige Rolle. Wo wenig Treibstoff verbrannt wird, fallen auch wenig an Abfall und Emissionen



Die deutsche Binnenschifffahrt kann sich sehen lassen.

an. Die Binnenschifffahrt ist einer strengen Abgasregulierung unterworfen.

Altöl sowie öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle sammelt ein von der Schifffahrt selbst ins Leben gerufenen Entsorgungssystem ein. Waschwässer aus dem Ladungsbereich dürfen nur dann in Flüsse oder Kanäle eingeleitet werden, wenn absolut keine Gefahr einer Gewässerverunreinigung besteht.

Wenig Lärm und geringe Kosten

Lärmbelästigungen durch Binnenschiffe sind so gut wie ausgeschlossen, da zwischen der Wohnbebauung und den Wasserstraßen stets ein gehöriger Abstand liegt. Hier besteht ein großer Unterschied zu Straße und Schiene.

Diese subjektiv geprägten Einschätzungen finden ihre wissenschaftliche Bestätigung in der "Theorie der externen Kosten". Bei diesem Ansatz werden für alle Verkehrsträger die von ihnen ausgehenden Belastungen quantifiziert und in Geldgrößen bewertet.

Als "extern" werden diese Kostenbestandteile bezeichnet, weil sie nicht direkt in die Kalkulation der Verkehrsunternehmen einfließen. Sie entstehen vor allem durch den Betrieb von Schiffen, Lastwagen und Zügen und werden heute von der Allgemeinheit getragen.

Dabei schneidet die Binnenschifffahrt hervorragend ab. Die Europäische Kommission weist dies in einer Vorstudie für ein Programm zur Verlagerung von Verkehren von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger aus dem Jahre 2002 wie folgt aus: Danach kommt der Lkw insgesamt auf eine Summe von 24,12 Euro je 1000 Tonnen-kilometern und die Schiene auf 12,35 Euro. Das Binnenschiff hingegen erreicht höchstens fünf Euro, der Kurzstreckenseeverkehr liegt sogar nur bei konkurrenzlosen vier Euro.

Dieses Ergebnis liefert die wissenschaftliche Begründung für eine stärkere Einbindung der Binnenschifffahrt in die Lösung der Verkehrsprobleme der Zukunft. Ein steigendes Verkehrsaufkommen ist unbestritten. Je mehr davon die Binnenschifffahrt übernehmen kann, umso besser ist dies für die Umwelt. Die Binnenschifffahrt gilt zudem als das sicherste Verkehrssystem. Auf den weiträumigen und gut ausgebauten Wasserstraßen fahren Binnenschiffe ohne Staus und Behinderungen mit einem großen Sicherheitsabstand zum Menschen. Darüber hinaus setzt die Bin-

nenschifffahrt die modernste

Steuerungstechnik ein. Autopi-

lot, Echolot, Bugstrahlruder und

Radargerät etwa helfen beim

problemlosen Manövrieren.

Aus den Häfen 13

Eine Börse für Ideen und Informationen

Auf dem Neusser Parkett wurden vor 100 Jahren Öle, Fette und ihre Rohstoffe gehandelt – regelmäßige Treffen

Auch die Stadt Neuss ist ein Börsenstandort – und das bereits seit weit mehr als hundert Jahren. Doch werden an dem "Produktenmarkt Neuss e.V.", so der offizielle Titel der traditionsreichen Einrichtung, keine Wertpapiere gehandelt, sondern etwas viel wichtigeres: Informationen und Erfahrung.

Natürlich wurden auch auf dem Neusser Parkett früher Geschäfte angebahnt und abgeschlossen. Und – wie es sich für einen der größten und wichtigsten Mühlenstandorte Deutschlands gehörte – es ging natürlich um Saaten wie Soja, Rohstoffe wie Weizen sowie die Produkte, Öle oder Fette.

In der modernen Zeit ist es dank E-Mail, Internet und Telefon nicht mehr erforderlich, dass sich Händler, Produzenten und Verarbeiter persönlich treffen. Es würde sogar viel zu viel Zeit kosten, wie Johann-Andreas Werhahn, Vorsitzender des Produktenmarkts, erklärt. Wo die Männer einst dem Handschlag vertrauten, reicht heute das Wort über das Handy oder eine kurze Bestätigungs-Mail.



Die Häfen waren und sind Grundlage für die zahlreichen Mühlen und Betriebe in Neuss und Düsseldorf.

Dass sich die derzeit 30 Mitglieder trotzdem regelmäßig in der ebenso altehrwürdigen "Bürgergesellschaft" treffen, hat andere Gründe, wie Sebastian Greif erklärt. Er übernimmt für die IHK Mittlerer Niederrhein die Geschäftsführung des Vereins und alle damit verbunden organisatorischen Aufgaben. "Zum Beispiel das gemeinsame Essen", scherzt er. Der Wert heute, so erklärt er wieder ernst, liege

im Informations- und Erfahrungsaustausch. Es gehe darum, den Mitgliedern ein Kommunikations- und Diskussionsforum sowie eine Möglichkeit zum Erfahrungsaustausch zu bieten. "Das ist eine wichtige Grundlage des Geschäftes, denn man kennt sich", erklärt Werhahn.

Und wenn doch einmal Streit entsteht, einer der beiden Handelspartner meint, Grund zur Klage zu haben, dann ist der Produktenmarkt auch die amtliche Schiedsstelle, die schnell zu vermitteln versucht, bevor die Mühlen der Justiz sich in Bewegung setzen.

Denn nach wie vor hat die Einrichtung als "richtige Börse" ihre juristische Basis, auch wenn der ursprüngliche Hauptanlass inzwischen überholt ist. Zudem ist der Zusammenschluss zuständig für niederrheinisches Sojaschrot zwischen Rotterdam und Ba-

sel sowie Weizen und Roggenkontrakten zwischen der Landwirtschaft und den rheinischen Mühlen.

30 Mitglieder zählt der Produktenmarkt heute. Mitglieder sind so bekannte Unternehmen wie deuka, Walter Rau, Thywissen, Plange oder Sels. "Wir sind eine Vereinigung von Öl- und Mehlmüllern, Getreidehändlern, Agrarprodukte-Maklern, Futtermittelproduzenten und Spediteuren in Neuss und der Region", fasst Greif zusammen.

Werhahn wie Greif zeigen sich überzeugt, dass die Neusser Börse auch weitere 100 Jahre bestehen wird. "Der persönliche Kontakt ist nach wie vor wichtig und wird immer wichtiger werden", ist sich der Vorsitzende Werhahn sicher. Der Verein konnte sich sogar freuen, seit dem vergangenen Jahr vier neue Mitglieder gefunden zu haben. "Handel und Handeln sind ohne Personen und Menschen nicht möglich und die müssen sich ab und zu sehen, das ist einfach eine Grundvoraussetzung", stimmt dem sein Geschäftsführer zu.

DIHK stellt Stauatlas vor

Appell: Die Mittel des Konjunkturpaketes jetzt richtig einsetzen

Fast 1000 Kilometer des deutschen Autobahnnetzes sind derzeit überlastet. Dies zeigt der Stauatlas des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK), den DIHK-Präsident Ludwig Georg Braun an Engelbert Lütke Daldrup, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, übergab. Der Atlas enthält die dringendsten Straßenbauprojekte in Deutschland.

Anlässlich der Auftaktveranstaltung zum IHK-Jahresthema "Mobilität ist Zukunft" in Berlin mahnte Braun die Politik, umgehend die Beseitigung der Engpässe anzugehen. "Die zusätzlichen Investitionsmittel aus den Konjunkturprogrammen I und II müssen jetzt sinnvoll eingesetzt werden, damit der Ausbau am Ende auch wirklich den drohenden Verkehrsinfarkt verhindert."

Der DIHK fürchtet, dass die geplanten Investitionen des Konjunkturprogramms in die falsche Richtung gehen.

Engpässe beseitigen

Da es derzeit kaum planfestgestellte "Schubladenprojekte" für Engpassbeseitigungen und Lückenschlüsse bei den Bundesautobahnen gibt, will die Politik jetzt vor allem Ortsumgehungen bauen. Zwar haben diese auch ihre Berechtigung. Sie leisten aber keinen Beitrag zur dringend benötigten Kapazitätserhöhung im Autobahnnetz.

"Der DIHK-Stauatlas zeigt die Prioritäten auf, wo zügig ausgebaut werden muss, damit der Verkehr auch künftig noch rollt. Für diese Projekte muss nun zügig die Baureife herbeigeführt und mit dem Ausbau begonnen werden", forderte Braun in Berlin.

Konkret stockt der Verkehr auf 976 Autobahnkilometern. Das sind acht Prozent des Gesamtnetzes von 12.531 Kilometern. Auf 215 Kilometern des Autobahnnetzes besteht schon jetzt die Gefahr eines Verkehrsinfarktes – zulasten der Bürger und der Wirtschaft.

Und der Verkehr wird weiter zunehmen: Bis 2025 rechnen Experten mit einem Wachstum des Personenverkehrs um 19 Prozent und des Güterverkehrs um 70 Prozent. Staus verursachen erhebliche Kosten. Gründe sind neben Zeitverlusten die Notwendigkeit, zusätzliche Fahrzeuge vorzuhalten, und Erschwernisse bei Produktions-



Schon jetzt sind viele Autobahnabschnitte deutlich überlastet.

prozessen, die eine pünktliche Anlieferung erfordern.

Welche Streckenabschnitte des deutschen Autobahnnetzes bundesweit überlastet sind, zeigt der DIHK-Stauatlas, der im Internet zum Download bereitsteht: www.dihk.de/inhalt/download/stauatlas.pdf.

Im Bereich der Neuss Düsseldorfer Häfen sowie des Rheinhafens Krefeld sind ebenfalls die Autobahnen teilweise stark überlastet. Doch sind die Standorte dank des dichten Straßennetzes in der Umgebung noch vergleichsweise gut angebunden.

Aus den Häfen 14

Gemeinsam noch effizienter sein

Antwerpener Hafen stellte sich den Unternehmen der Region vor – zahlreiche Gespräche

Zu einem ebenso informativen wie kommunikativen Abend hatte jetzt die Antwerpener Hafenwirtschaft Unternehmen der Region nach Düsseldorf eingeladen. Kernpunkt der Aussagen: In wirtschaftlich schweren Zeiten sei es wichtig, effiziente Logistikketten zu schmieden – etwas, wofür sich der Hafen Antwerpen besonders eigne.

Hafenschöffe Marc van Peel betonte in seiner Begrüßung, dass NRW für den Hafen ein ganz wichtiges Land sei, zu dem seit Jahren ausgezeichnete Beziehungen bestehen. Die Verbindung sei für beide Seiten die traditionelle Quelle des Wohlstands. "Und die wollen wir ausbauen". Antwerpen biete schon jetzt neben dem Umschlag und dem damit zusammen hängenden breiten Dienstleistungsangebot beste Möglichkeiten für zahlreiche industrielle Betriebe unter anderem aus den Bereichen Chemie, Stahl und Schrott. Daneben sei der Hafen ein wichtiger Kohle-Hub. Van Peel stellte



klar: "Der Wettbewerb der Seehäfen konzentriert sich heute auf logistische Dienstleistungen und die Qualität der Hinterlandverbindungen. Diese auszubauen ist eine absolute Priorität der Hafenpolitik." Schließlich verursachten Vor- und Nachlauf einen erheblichen Teil der Kosten.

Jan Pierre Verschueren vom Hafenbetrieb und Marc Huybrechts vom Dachverband Alfaport stellten den Gästen, die den Seehafen noch nicht kannten, die zahlreichen Möglichkeiten und Vorteile des Standorts vor. 2008 schlug der Hafen Antwerpen 189,4 Millionen Tonnen Waren um. Das bedeutet eine Zunah-

me von 3,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, wobei 2007 mit fast 183 Millionen Tonnen bereits ein außergewöhnlich starkes Jahr gewesen war. Der Containerumschlag stieg um 7,2 Prozent auf 101 Millionen Tonnen, nur knapp weniger als die zu Jahresbeginn prognostizierten 102 Millionen Tonnen.

Auch zukünftig geht der Hafen wieder von steigenden Umschlägen aus. "Antwerpen ist inzwischen zum Container-Welthafen für Mitteleuropa geworden", erklärte Verschueren. Der Standort zeichne sich vor allem durch eine schnelle und effiziente Abfertigung aus. Gleichzeitig ermögliche die Lage im Landesinneren kurze Vor- und Nachlaufdistanzen. Weitere Vorteile seien die noch verfügbaren Flächen sowie das umfangreiche Investitionsprogramm der nächsten Jahre. Auch ihm liegen die Hinterlandverbindungen besonders am Herzen: "Eine Kostenreduzierung kann ein wichtiges Argument für eine Umstrukturierung sein. Und ein Hafen kann noch so schnell und noch so effizient arbeiten, wenn die Hinterlandverbindung ineffizient ist."

Huybrechts betonte, dass Antwerpen inzwischen ein multifunktionaler Hafen sei, der neben der Anbindung an die verschiedenen Verkehrsträger als Umschlagsplatz und Distributionszentrum auch eine hohe Bedeutung als industrieller Standort der größten Konzerne vor allem der Chemie gewonnen habe.

Prozesse weiter verbessern

Tino Kühn verstärkt neuerdings die Abteilung Maschinentechnik.

Ein neues Gesicht lernen derzeit die Kunden der Neuss Düsseldorfer Häfen kennen, die mit der Abteilung Maschinentechnik zu tun haben: Seit Anfang des Monats verstärkt Tino Kühn das bewährte Team als neuer Sachbearbeiter.

"Ideen finden und das Tagesgeschäft mitlösen", beantwortet er mit einem Lachen die Frage, womit er sich den ganzen Arbeitstag über beschäftigt. Zu den Aufgaben des 31-jährigen Velberters gehört es unter anderem, Lösungen für Probleme aller Art zu finden, diese zu beurteilen und anschließend auch umzusetzen. Das schließt natürlich den engen Kontakt zum Kunden mit ein: "Mit dem Ansprechpartner vor Ort überlege ich gemeinsam, was der beste Weg ist, und erstelle daraus zum Beispiel ein Lastenheft."

Im Rahmen des Tagesgeschäfts musste er sich in der ersten Arbeitswoche eines gebroche-



Tino Kühn verstärkt die Abteilung Maschinentechnik der NDH.

nen Getriebegehäuses annehmen. "Ich habe dann die gesamte Abwicklung übernommen, das heißt, ich habe viel telefoniert und ein Ersatzteil besorgt." Und das natürlich möglichst schnell und zu einem günstigen Preis. Eine Aufgabe, bei der er derzeit noch oftmals auf die Kollegen

angewiesen ist und sie nach Rat und Kontakten fragt.

Erfahrungen sammeln

Für Kühn ist auch das wichtiger Bestandteil der neuen Aufgabe. Denn in drei Jahren geht Rolf Marmann in den Ruhestand. die Maschinentechnik muss, um für alle Fälle gerüstet zu sein und auf alle Anforderungen reagieren zu können, mit zwei Mitarbeitern besetzt sein", erklärt der stellvertretende Leiter der Abteilung Technik. Und sein Kollege Günter Winkler fügt an: "Um ein solch komplexes und weites Feld kennenzulernen, ist eine Vorlaufzeit von mindestens drei Jahren erforderlich - wenn es überhaupt möglich ist, 30 Jahre Berufserfahrung zu ersetzen."

Zu den anderen Aufgaben des "Neuen" gehört derzeit auch die Koordinierung der Zusammenarbeit bei gemeinsamen Projekten mit anderen Abteilungen der NDH. "Etwa wenn wir die Wirtschaftlichkeitsberechnungen erstellen." Auch dabei muss er sich jetzt noch zurecht finden – was ihm aber keine Probleme bereitet, ganz im Gegenteil, wie er glaubhaft versichert: "Ich frage dann ganz einfach, bis ich die Struktur kenne."

Besonders faszinierend fand er dabei die Erfahrung, dass er in allen Abteilungen mit offenen Armen empfangen wurde. "Egal, mit wem ich es zu tun hatte. Das habe ich so auch noch nicht erlebt. Das ganze Miteinander und das Klima sind sehr offen und sehr schön. Es herrscht eine sehr angenehme Stimmung." Entsprechend bereute er den Wechsel in den Hafen nicht – "ganz im Gegenteil", meint er mit Nachdruck.

Der Familienvater absolvierte nach der Mittleren Reife zunächst eine Ausbildung zum Maschinen- und Systemtechniker, Maschinenschlosser. Dann arbeitete er ein Jahr in der Serienfertigung, danach sechs Jahre als Schlosser und schließlich anderthalb Jahre als Prozesstechniker in einem Automobilzuliefererbetrieb.

"Im Grunde eine sehr ähnliche Aufgabe zu dem, was ich jetzt mache: den Kontakt zu Fachund Reparaturfirmen halten, Ersatzteile beschaffen, bestehende Prozesse verbessern und implementieren", erklärt er. Im Sommer 2006 bestand er den staatlich geprüften Techniker Fachrichtung Maschinenfertigungstechnik.

Aus den Häfen 15

In enger Abstimmung mit dem Kunden

Vor der Angebotsabgabe holt die NDH-Abteilung Technik gegebenenfalls Sachverständigen-Gutachten ein.

Vor Beginn eines Reparaturauftrags sind für die Mitarbeiter der NDH-Abteilung Technik vor allem solide und belastbare Informationen wichtig. Das galt ganz besonders für den Kran 5 in Krefeld an der Hafenspitze, den die Männer nach einer längeren Ruhephase wieder flott machten, wie der stellvertretende Leiter Technik Rolf Marmann und Günter Winkler berichten. Die positive Stimmung im Krefelder Hafen hatte im vergangenen Jahr zu Anfragen an die Hafenmannschaft geführt, ob sich an den Kais zusätzlicher Umschlag realisieren ließe. Das war durchaus möglich - doch nur mit dem seit einiger Zeit still stehenden Kran 5 an der Hafenspitze. Die Krefelder Hafenabteilung beauftragte deshalb einen Sachverständigen der Prüfung der Krananlagen 1



Kompetente Experten: Günter Winkler und Rolf Marmann (rechts).

(Rheinhafen) und 5. Er erstellte nach eingehender Untersuchung umfängliche Gutachten über den technischen Zustand beider Krane, die sich sowohl auf die Mechanik als auch die Elektrotechnik bezogen.

Das für eine solche Untersuchung erforderliche Fachwissen sei natürlich auch bei der NDH-Abteilung Technik vorhanden, erklärt Winkler. Aber zum einen seien die Mitarbeiter keine zugelassenen Kransach-

verständigen. Zum anderen sei es durchaus üblich, dass ein externer, neutraler Fachmann den Zustand einer Anlage auf Basis geltender Vorschriften ermittelt und sein Urteil die Grundlage für den späteren Arbeitsauftrag, aber auch für die Kostenermittlung bildet.

Eigenes Bild verschaffen

Winkler: "Ein bisschen, als wenn man ein Auto durch den TÜV kontrollieren lässt und mit dem Prüfbericht dann zur Werkstatt geht."

Wenn sich ein Kunde mit einer Reparatur direkt an die Abteilung Technik der NDH wendet, zieht diese im Falle einer Standsicherheitsgefährdung oder möglichem Lastabsturz einen externen Kransachverständigen hinzu: "Der wird dann entweder vom Kunden beauftragt oder wir engagieren jemanden", so Winkler.

Mit dem vom Hafen Krefeld ausgelösten Gutachten in der Tasche schauten sich im aktuellen Fall des Kran 5 die beiden NDH-Fachleute dann das schwere Umschlagsgerät noch einmal selbst an. "Nicht, weil wir dem Urteil nicht vertrauen, sondern, um uns ein eigenes Bild zu machen", erklärt Marmann. "Dann betrachtet man die Lage gleichzeitig noch mal aus dem besonderen Blickwinkel des Instandsetzers."

So vorbereitet, wird den Kunden ein belastungsfähiges Angebot unterbreitet. Marmann betont, dass hierbei schon ein erster, sehr enger und vertrauensvoller Kontakt zu dem Kunden erforderlich sei.

Stillstand möglichst vermeiden

Verschiedene Faktoren beeinflussen die Kosten für die Reparatur eines Krans.

In die Erstellung eines Angebots zur Reparatur eines Krans flie-Ben verschiedene Faktoren mit ein: Es kann etwa die Verwendung von Teilen aus dem großen Ersatzteilfundus der NDH beinhalten. Nicht nur eine unter Umständen kostengünstige Variante. Auf diese Weise können die Fachleute gegebenenfalls auch schnell mit schwer lieferbaren Teilen aufwarten. Rolf Marmann: "Wir konnten in einigen Fällen bereits lange Stillstandszeiten durch Verwendung solcher nicht mehr oder nur schwer am Markt lieferbarer Teile überbrücken oder ganz vermeiden." Teile, die natürlich kontrolliert und bei Bedarf ebenfalls aufgearbeitet worden sind. "Der Kunde hat uns dann nach Angebotsprüfung einen schriftlichen



Auftrag erteilt und die Terminierung für die Durchführung der Arbeiten abgestimmt", erläutert Günter Winkler den nächsten Schritt. Denn bei der nehmen die Männer auch Rücksicht auf die betrieblichen Belange und wägen diese mit der Dringlichkeit der Maßnahmen ab.

Denn die Fachleute können natürlich sofort reagieren: "Die Reaktionszeiten sind wie im Hafen üblich sehr gering. Wenn ein Kollege aus Krefeld anruft, dass ein Kranlager Geräusche macht, fährt sofort ein Mitarbeiter los." Die anschließende Schadenaufnahme dauert dank der großen Erfahrung der Mitarbeiter oft weniger als eine Stunde. Und dann entscheidet sich bereits, ob der Kran wegen Betriebsgefahr oder einer erheblichen Verschlechterung bei Weiterbetrieb sofort still zu setzen ist oder aber ob die Schicht noch beendet werden kann. Eine Entscheidung, die einer sorgfältigen Abwägung bedarf, ohne natürlich den Kunden zu verunsichern oder den Kran auf Biegen und Brechen still zu legen. Denn auch der Anrufende steht ja meist unter Zeitdruck, muss für seinen Kunden einen Auftrag erledigen. "Wir entscheiden immer adressatengerecht, ohne dabei die Sicherheit aus den Augen zu verlieren", so Winkler. Nach der Instandsetzung, wenn

alle Punkte abgearbeitet sind, erfolgt dann die Übergabe an den Kunden. "Das Protokoll wird übergeben, die Beseitigung der Mängel dem Kunden schriftlich angezeigt." Und das ist dann auch der Moment der Rechnungslegung.

Impressum

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

Redaktion und Verlag: Schrift-Steller, A. Fröning u. S. Ondrazek GbR ■ Bredeneyer Straße 77 ■ 45 133 Essen ■ info@schrift-steller.de Chefredakteur: Andreas Fröning ■ Telefon: (01 51) 52 56 56 34

■ Fax: (07 21) 1 51 30 59 96 ■ andreas@schrift-steller.de Art Direction und Produktion: Sascha Ondrazek Foto: Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet) Schlussredaktion: Stefanie Kurkamp

Druck: Axel Springer AG ■ Druckerei Essen-Kettwig ■ Im Teelbruch 100 ■ 45 219 Essen ■ (0 20 54) 1 01 - 4 74 ■ helmut.janzen@axelspringer.de

Die letzte Seite 16

Einen Frachter nach Rotterdam steuern

"Schiff-Simulator 2008" setzt die Spieler auf die Brücke von Frachtern, Fähren und einem großen Öltanker.

Der Schiff-Simulator 2006 setzte allen PC-Spielern erfolgreich die Matrosenmütze auf und ließ sie kleine Motorboote und gewaltige Ozeanriesen über das virtuelle Meer steuern. Der Nachfolger Schiff-Simulator 2008 bietet viele neue Schiffe, drei neue Häfen und die Möglichkeit, Container selbst mit dem Kran zu beladen. Erstmals steht auch eine Bohrinsel bereit. Außerdem kann der frischgebackene Kapitän nun endlich mit dem Schiff von einem Hafen zum anderen fahren.

Auf dem Meer gibt es keine Bremsen: Wer den Schiff-Simulator 2008 in sein PC-Laufwerk legt, merkt sehr schnell, dass die simulierte Schifffahrt zu den letzten großen Herausforderungen und Abenteuern am Computer gehört. Der Spieler bekommt zahlreiche Missionen aufgetragen, die er dann auf dem Bildschirm geschickt um-



zusetzen hat. Die Kenntnis von Backbord und Steuerbord sind dabei ebenso unverzichtbare Eigenheiten wie das Gespür dafür, einen gewaltigen Ozeanriesen millimetergenau in einen engen Hafen hineinzumanövrie-

Die Version 2008 des Schiff-Simulators greift viele Elemente

des Vorgängers auf, verbessert sie aber grundlegend. So ist es ab sofort endlich möglich, richtige Schiffsreisen von einem Hafen zum anderen zu absolvieren. Das Schippern über den großen Teich birgt dabei durchaus reale Gefahren, da das Spiel nicht davor zurückschreckt, auf der offenen See

hohe Ozeanwellen gegen das Schiff zu werfen. Auch im Zielhafen angekommen, ist die Aufregung noch lange nicht vorbei. Erstmals sorgen Kollisionen mit anderen Schiffen oder gar mit der Hafenmauer dafür, dass die Schäden am eigenen Schiff auch visuell dargestellt werden. Upps, das habe ich nicht gewollt: Echte Kapitäne unternehmen alles, um Ladung und Schiff heil ans Ziel zu bringen.

Hochdetaillierte Hafenanlagen

Auf zu neuen Ufern: Der Schiff-Simulator 2008 steuert neue Ziele an und bietet extrem hochdetaillierte Häfen an, die der Spieler im Zuge seiner marinen Aufgaben besuchen kann. Dazu gehören der Hafen von San Francisco, die Hafenanlage Southampton/Solent mit Cowes und der französische Hafen Marseille, der auch für kleine Schiffe ein dankbares Ziel ist. Die Häfen Hamburg, Rotterdam und New York sind ebenso wie die Inselszenerie Phi Phi Island weiterhin mit an Bord.

Wenn der Spieler ein großes Containerschiff in einen der Industriehäfen steuert, dann sollte er auch dazu in der Lage sein, die mitgeführten Container abzuladen, um anschließend eine neue Ladung an Bord zu nehmen. Steuerbare Kräne erlauben genau das in der neuen Version. Systemvoraussetzungen:

- Windows 2000/XP/Vista
- Pentium 4 mit 2,4 GHz oder vergleichbarer Prozessor
- 1 GB RAM (XP) oder 2 GB (Vista)
- DirectX-kompatible 3D-Grafikkarte (GeForce 5900 oder ATI X700)
- Soundkarte
- Maus mit Scrollrad
- Joystick (optional)

Leinen los, Herr Kapitän

Zehn einfache Fragen beantworten und ein Spiel gewinnen!

Frage 1: Wie viele TEU kann das MSC Beatrice tragen, das jetzt Antwerpen anlief?

- N 10.000 TEU
- **F** 12.000 TEU
- R 14.000 TEU

Frage 2: Wie viele Quadratmeter Pflaster wurden auf dem neuen Terminal in Neuss verlegt?

- A 32.000 Quadratmeter
- H 24.000 Quadratmeter
- R 16.000 Quadratmeter

Frage 3: Wie viele Kubikmeter Erde wurden auf der Baustelle des neuen Containerterminals in Neuss bewegt?

- 12.000 Kubikmeter
- E 24.000 Kubikmeter
- U 36.000 Kubikmeter

Frage 4: Was fuhr angeblich durch den Main-Donau-Kanal?

- Ein U-Boot
- V Ein Drachen-Boot
- X Eine Galeere

Frage 5: Was behandelt das Nationale Hafenkonzept?

- Z Bahnhöfe
- **E** Flughäfen
- N See- und Binnenhäfen

Frage 6: Welche alte Idee setzen Schiffe jetzt wieder ein?

- S Ruder
- D Segel
- **F** Dampfmaschinen

Frage 7: In welchem Land lebte der Dichter Shakespeare?

- **E** England
- Frankreich
- T Deutschland

Frage 8: Auf welcher Messe stellen sich die Neuss Düsseldorfer Häfen vor?

- H Mode, Heim und Handwerk
- A Igedo
- I transport logistic

Frage 9: Was wird gerade im Düsseldorfer Stadtteil Kaiserswerth aufwendig überarbeitet?

- C Der Rheindeich
- O Die Kaiserpfalz
- **H** Der Burghof

Frage 10: Wer gründete die erste Besiedlung auf dem Gebiet der heutigen Stadt Konstanza?

- G Die Draker
- H Die Griechen
- T Die Römer



Möchten Sie einmal an das Steuer eines großen Frachtschiffes treten oder einen schnellen Rettungskreuzer durch die Wellen jagen? Gerade regnerische Frühlingstage laden jetzt zu einer Fahrt am heimischen Computer ein – wenn Sie das Spiel "Schiff-Simulator 2008" gewinnen. Die Hafen-Zeitung verlost mit freundlicher Unterstützung von astragon Software in dieser Ausgabe drei Exemplare des spannenden PC-Spiels in der Platin-Ausführung.

Um eines, liebe Leserinnen und Leser, davon zu erhalten, müssen Sie lediglich die richtigen Antworten auf die zehn Fragen finden. Die Lösung des März-Rätsels lautete "HANSESTADT". Die Gewinner wurden benachrichtigt.

Einfach die entsprechenden Buchstaben der richtigen Antworten nacheinander notieren und das Lösungswort bis zum 1. Mai (es gilt das Datum des Poststempels) an Hafen-Zeitung, Andreas Fröning, Antoniusstraße 18, 45470 Mülheim an der Ruhr, auf einer Postkarte oder an die E-Mail info@schrift-steller.de senden. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen. Wir wünschen Ihnen viel Glück und Spaß.

Lösungswort: