Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | JULI 2009
www.hafen-zeitung.de

Heiko Neddermann
leitet die Wincanton-Niederlassung in Neuss
Seite 7

Ticker: Schützen erobern die Stadt +++ Spitzenjockeys und Familienfest +++ Wichtigste Wasserstraße +++ Wünsche an das Nationale Hafenkonzept +++ Trimodaler Terminal +++ Ausbau in Godorf +++ Preisrätsel

Häfen prüfen eine Partnerschaft

Beraterfirma analysiert jetzt ergebnisoffen alle Möglichkeiten von HGK und NDH

Die beiden Hafen- und Eisenbahnunternehmen Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co KG (NDH) unterzeichneten am 30. Juni 2009 einen „Letter of Intent", um Kooperationsmöglichkeiten im Eisenbahnverkehr und Hafenumschlag zu untersuchen.
Ziel ist es, die Möglichkeiten zur Zusammenarbeit zu untersuchen und durch die gemeinsame Entwicklung neuer, innovativer Geschäftsfelder die Zukunft zu gestalten.
Die Vorstandsmitglieder der HGK Dr. Rolf Bender und Horst Leonhardt sowie die Geschäftsführer der NDH Ulrich Gross und Rainer Schäfer waren sich darin einig, dass die Untersuchung alle operativen Felder der Unternehmen erfassen sollte und die zukünftige Ausgestaltung der geplanten Kooperation bis zur eventuellen Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft unter einheitlicher Leitung zwischen HGK und NDH gehen könne. Dr. Rolf Bender unterstrich seine Erwartung, dass mit der Kooperation Möglichkeiten aus der Zusammenlegung von gleichartigen Tätigkeiten entstehen und durch eine optimierte Flächenbewirtschaftung die Wettbewerbsposition gegenüber anderen Hafenstandorten verbessert werde. Rainer Schäfer hob die Bedeutung des industriellen Ballungsraums und die Zahl von neun Millionen Menschen hervor, die im Umkreis von 50 Kilometern der Häfen Köln, Neuss, Düsseldorf und Krefeld leben.
Mit der koordinierten Nutzung ihrer Häfen und Eisenbahnen seien die Kooperationspartner hervorragend gerüstet, ihren Kunden qualitativ hochwertige und preiswerte logistische Dienstleistungen – besonders im Verbund von Eisenbahn und Binnenschiff anzubieten.
Die Beteiligten gehen zunächst von einem Zeitraum von zwei Monaten aus, innerhalb dessen erste Ergebnisse der Analyse vorliegen sollen.

Hafenmeister

Wie spannend es ist, Schiffe in die richtigen Docks zu lenken, rechtzeitig zu entladen und dann wieder auf die Reise zu schicken, ohne dass es im Hafen zu Staus und Unfällen kommt, können Besitzer eines iPhones oder iPod Touch jetzt im Spiel „HarborMaster" der Software-Schmiede Imangi Studios entdecken. Und als ob die immer schneller ankommenden Frachter nicht schon Herausforderung genug wären – jeder Hafen birgt seine eigenen Herausforderungen. Etwa Zyklone oder Piratenangriffe. Das Spiel schaffte es bis auf Platz 5 der Apple Apps-Hitliste in Deutschland.

Erholsamer Urlaub am Wasser

Warum in die Ferne schweifen, wenn das Rheinufer im wahrsten Sinne des Wortes so nah liegt. Uferstrände, Rheinwiesen und sogar einige Naturschutzgebiete laden an schönen Tagen zu einem erholsamen Kurzurlaub ein. Oder soll es ein Tagesausflug auf einem Personenschiff sein?

Entlastung

Foto: Port of Rotterdam

In Alblasserdam errichtet der Hafen Rotterdam das neue Container-Transferium: Ab 2011 sollen hier bis zu 200.000 TEU, die bislang per Lkw in den Hafen gebracht werden, etwa 50 Kilometer von den Kais entfernt gesammelt und dann per Binnenschiff zur Maasvlakte transportiert werden, um die Straßen zu entlasten.

Steigerung

Foto: Port of Switzerland

Der Umschlag in den schweizerischen Rheinhäfen legte 2008 im ersten Geschäftsjahr nach der Zusammenlegung der baselstädtischen und Baselbieter Häfen mit 7,2 Millionen Tonnen um 1,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr zu. Der Gewinn erreichte das budgetierte Ergebnis.

Schwächer

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamts mussten im ersten Quartal Binnen- und Seeschifffahrt Rückgänge gegenüber dem Vorjahr bei Güterbeförderung und -umschlag hinnehmen. Sowohl die auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderte Gütermenge als auch der Seegüterumschlag deutscher Häfen ging je um etwa 19 Prozent zurück.

Gemeinsam stark

Der Volksmund weiß, gemeinsam geht vieles leichter. Genau deswegen lassen die Häfen und Güterverkehr Köln und die Neuss Düsseldorfer Häfen jetzt untersuchen, ob, in welchen Bereichen und in welcher Form es sich lohnt, dass die beiden starken Standorte demnächst gemeinsam an einem Strang ziehen. Möglichkeiten gibt es unserer Meinung nach ebenso viele wie Herausforderungen. Denn schon bald stehen uns wieder wachsende Gütermengen ins Haus, die es zu bewegen gilt. Zudem wollen wir – wo möglich – noch mehr Verkehre von der Straße auf Schiene und Bahn ziehen.

Dabei geht es nicht darum, anderen Standorten Konkurrenz zu machen. Wir machen das nicht gegen andere Häfen, sondern für uns. Um in einer besseren Aufstellung auch im internationalen Wettbewerb der Standorte besser bestehen zu können, so wie es die Politik, unsere Mütter, die Bevölkerung und unsere Mitarbeiter von uns erwarten und mit Recht fordern.

Die Mitarbeiter der NDH müssen keine Sorgen haben. Es geht nicht darum, Stellen abzubauen, sondern neue, bislang nicht erreichbare Handlungsfelder mit der vereinten Kompetenz zu erschließen. Nicht zuletzt das Beispiel der erfolgreichen Zusammenarbeit zwischen Neuss und Düsseldorf hat gezeigt, dass so Arbeitsplätze nicht nur gesichert, sondern sogar neu geschaffen werden können.

Aber: Ob sich die Zusammenarbeit lohnt und welche Form sie annehmen soll, schreiben wir den erfahrenen Gutachtern ebenso wenig vor wie andere Ergebnisse. RAINER SCHÄFER

Herzlicher Dank

Als die Redaktion im Sommer 2007 die ersten Gespräche für die neue Hafen-Zeitung führte, konnten sich die wenigsten darunter etwas vorstellen, geschweige denn, dass der Hafen ausreichend Geschichten und Material hergeben könnte. Inzwischen haben wir mit der Hafen-Zeitung ein nicht nur anerkanntes Medium geschaffen. Von Anfang an war es uns dabei sehr wichtig, die Hafenwirtschaft einzubeziehen. Die Hafen-Zeitung ist ein Projekt vom ganzen Hafen für den ganzen Hafen.

Etliche Unternehmen haben sich freundlicherweise bereit erklärt, sich auch finanziell bei der Hafen-Zeitung zu engagieren und die Hälfte der Kosten zu übernehmen. Unseren Sponsoren möchten wir dafür ganz herzlich danken. Unserer Meinung nach ist es Geld, das richtig und gut investiert ist. Unsere Nachbarn haben ein Recht darauf zu erfahren, was wir hier im Hafen so machen. Und wir können stolz darauf sein, welche Leistung für die Menschen wir jeden Tag erbringen: Wir versorgen die Industrie mit Rohstoffen, den Handel mit Waren und die Menschen mit Hafenflocken ebenso wie mit den Sonderangeboten im Supermarkt um die Ecke.

Zudem sind wir der Überzeugung, dass wir gerade jetzt mit einer offenen und objektiven Kommunikation unser Bild als vertrauensvoller und kompetenter Partner stützen können. Das mag zwar nicht sofort mehr Geschäft generieren, kann aber bei der Suche nach Partnern für zukünftige Projekte den Ausschlag geben. ULRICH GROSS

Zeitung neu aufgestellt

Hafenwirtschaft engagiert sich jetzt noch stärker als bisher

Foto: Schrift-Steller

Auch Chefredakteur Andreas Fröning bedankt sich herzlich bei den Sponsoren der Hafen-Zeitung.

Vor fast genau zwei Jahren haben die Neuss Düsseldorfer Häfen erstmals eine Hafen-Zeitung veröffentlicht. Seitdem informieren wir regelmäßig über interessante Menschen, leistungsstarke Firmen und bunte Geschichten aus den Häfen, ihrem Umfeld und vom System Wasserstraße.

Denn wir sind stolz auf die Unternehmen, mit denen wir in den vergangenen Jahren so erfolgreich zusammengearbeitet haben, auf unsere Mitarbeiter, die diese bei der täglichen Arbeit nach bestem Wissen und Können unterstützen und darauf, dass wir gemeinsam einen wichtigen Beitrag zur Wirtschaftskraft und Versorgung der Region leisten. Damit erfüllen wir nicht zuletzt einen Wunsch der Politik: Erst auf dem Hafentag in Hamm betonte NRW-Staatssekretär Günter Kozlowski, wie wichtig es sei, die Bevölkerung über den Wert der Hafenstandorte und ihre Bedeutung zu informieren. Auch das Nationale Hafenkonzept betont die Wichtigkeit einer professionellen Öffentlichkeitsarbeit.

Seit der ersten Ausgabe unterstützte uns die Hafen-Wirtschaft dabei hervorragend. Sie hat uns auf Geschichten hingewiesen, uns mit Informationen versorgt. Nachdem wir die Marke Hafen-Zeitung erfolgreich an den Start gebracht und zwei Jahre lang die Anschubfinanzierung übernommen haben, ist es unserer Meinung nach an der Zeit, das Steuer aus der Hand zu geben und die Hafen-Wirtschaft noch mehr ins Boot zu holen. Nicht um zu rudern – um im Bild zu bleiben – sondern um noch mehr die Richtung anzugeben. So werden wir einen Redaktionsbeirat ins Leben rufen. Er wird sich noch mehr in der Redaktionsarbeit einbinden.

Eine schlechte Nachricht: Aufgrund der aktuellen Wirtschaftslage und um einen Beitrag zur Kostenreduzierung zu leisten, haben wir uns entschlossen, die Erscheinungsweise der Hafen-Zeitung zunächst bis Ende des Jahres auf einen zweimonatigen Turnus umzustellen.

Kongress diskutiert Klimawandel

Im Zeichen des Klimawandels und seiner Auswirkungen auf den Rhein – auch als Verkehrsweg – stand der diesjährige Kongress der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Bonn.

Unter dem Titel „Rheinschifffahrt und Klimawandel – Herausforderung und Chance" griffen die Referenten die Frage auf, wie sich die Rheinschifffahrt auf mögliche Veränderungen infolge des Klimawandels vorbereiten muss, um auch zukünftig als leistungsfähiger und zuverlässiger Verkehrsträger zur Verfügung zu stehen.

Die ZKR unter ihrem derzeitigen deutschen Vorsitz trug mit diesem Kongress der Tatsache Rechnung, dass die Erarbeitung von Strategien für den Umgang mit dem Klimawandel zu einer wichtigen Aufgabe auch für die nationale und internationale Verkehrspolitik geworden ist.

Der ZKR-Kongress 2009 bot namhaften Vertretern aus Wissenschaft, Wirtschaft, Umwelt und Politik die Möglichkeit, sich aus erster Hand über die aktuellen Tendenzen und Ergebnisse der Klimafolgenforschung ebenso wie über den Stand der verkehrspolitischen Diskussion zu informieren.

Besonderes Augenmerk richteten Workshops und Plenarveranstaltungen auf mögliche Handlungsoptionen der Rheinschifffahrt, um sich auf den Klimawandel angemessen einzustellen. Neben schiffstechnischen und ökonomischen Fragen wurden auch infrastrukturelle Gesichtspunkte und Umweltaspekte behandelt.

Die Hafenstandorte Köln sowie Düsseldorf und Neuss verbindet seit Jahren eine gute Freundschaft. Jetzt lassen beide untersuchen, ob und wie sich diese Verbundenheit weiter in eine enge Zusammenarbeit vertiefen lässt.

Gesucht: rheinische Kooperation

„Wir arbeiten schon länger miteinander und verstehen uns sehr gut. Jetzt wollen wir prüfen, inwieweit eine vertiefende Kooperation Sinn machen kann und ob sie für beide Seiten Vorteile bringt", erläuterte Dr. Rolf Bender, Sprecher des Vorstands der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Die Zeichen stehen gut. Das scheint schon der gewählte Rahmen zu suggerieren: Unterzeichnungsort des sogenannten „Letter of Intent" war das Hotel „Schloß Friedestrom", eine ebenso historische wie neutrale Umgebung.

Welche Form die Zusammenarbeit annehmen könnte, soll Volker Elders von der internationalen Unternehmer-Beratung Droege & Comp. ausloten. Eine Managementberatungsgesellschaft mit Stammsitz in Düsseldorf und hoher Kompetenz im Transportsektor, die in der Vergangenheit bereits nicht nur für die beiden Unternehmen tätig war, sondern auch für die Hamburg Port Authority und weitere Häfen, „weswegen wir weitgehende Kompetenzen mitbringen", wie der Senior Partner erläutert.

Foto: Schrift-Steller

Welche Möglichkeiten die Häfen bieten, untersucht jetzt die Unternehmer-Beratung Droege & Comp.

Visionen abstimmen

In der ersten Phase sollen nun die verschiedenen Möglichkeiten ermittelt und anschließend die Zukunftsvisionen abgestimmt werden. Dann würde eine mögliche Kooperation erarbeitet, an die sich Ende diesen oder Anfang nächsten Jahres die Formulierung einer Entscheidungsvorlage für die politischen Gremien anschließen könnte. Sollte das Votum positiv ausfallen, könnten sich in einem weiteren Schritt Überlegungen zur Vorbereitung der Umsetzung anschließen. Das würde, so Dr. Bender, sicherlich nochmals einige Monate in Anspruch nehmen.

Wie Ulrich Gross, Geschäftsführer der NDH, betonte, sind die Immobilien sowie die Gleisinfrastruktur nicht Gegenstand der Untersuchungen. „Auch das Personal ist ausgenommen. Es muss sich niemand Sorgen um seinen Arbeitsplatz machen.

Wir wollen mit der bestehenden Mannschaft unsere Schlagkraft erhöhen, unsere Position auf den nationalen und internationalen Märkten verbessern, neue und bessere Angebote machen sowie für Kunden attraktiv werden, denen wir jetzt noch nicht interessant genug sind. Es geht um die Frage: Wie können wir am Ende der Tage als ein Verbund mit den verschiedenen Beinen besser dastehen, als wir das einzeln können."

Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen betont, dass die Untersuchungen ergebnisoffen laufen. „Wir definieren Meilensteine, die bei einem positiven Bescheid weitere Prüfungsaufträge und Aktivitäten nach sich ziehen."

Mit der Initiative sehen sich die beiden Hafenunternehmen im Einklang mit politischen Forderungen: Sowohl das Nationale Hafenkonzept als auch das Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept des Landes verlangen eine engere Zusammenarbeit der Standorte, nicht zuletzt um sich im internationalen Wettbewerb besser zu positionieren.

In Europa einmalig

Am Ende entscheide dort das logistische Leistungsportfolio, wissen die Hafenmanager beider erfolgreichen Unternehmen.

Foto: Wikimedia Commons/Qualle

Die Eisenbahnen sind bereits jetzt Leistungsträger in den Häfen.

Schäfer: „Das Ergebnis wäre ein Portfolio, das europaweit seinesgleichen sucht." Spekulationen, dass eine Konkurrenz zu anderen Rheinhäfen aufgebaut werden solle, wies er hingegen zurück: „Wir tun nichts gegen Duisburg, wir tun etwas für uns."

Die HGK ist mit einem Gesamtgüteraufkommen von 29,3 Millionen Tonnen umschlagsmäßig der zweitgrößte öffentliche Binnenhafen Deutschlands. Den 639 Mitarbeitern stehen unter anderem 18 Krananlagen sowie 61 Loks zur Verfügung, die auf 249 Kilometern eigenen Gleisen, aber auch national und international verkehren.

Dort sind auch die 260 Mitarbeiter der NDH unterwegs, die zudem über 82 Kilometer eigene Gleise fahren. Sie haben 27 Krananlagen sowie 16 Loks zur Verfügung. Das Gesamtgüteraufkommen lag bei 16,4 Millionen Tonnen.

HGK-Vorstand Horst Leonhardt betonte, dass die Unternehmen nicht nur in der Zusammenarbeit mit den verschiedensten Partnern Erfahrung haben, sondern auch bereits seit Jahren in verschiedenen Projekten kooperieren. Derzeit beteiligen sie sich zum Beispiel an einem vom Land NRW geförderten Projekt, das entlang der Bahnstrecken im Raum zwischen Krefeld und Köln bislang nicht genutzte Areale identifiziert und auf ihre Eignung für die logistische Nutzung überprüft.

Gemeinsame Projekte

Und: Die Idee der Zusammenarbeit ist nicht neu. Schon vor Jahren dachten der damalige Düsseldorfer Hafengeschäftsführer Schäfer und Bender im Rahmen ihres intensiven Austausches über eine Zusammenarbeit nach. Damals traten die Kölner zurück, weil sie die Fusion der Landeshauptstadt mit Neuss nicht komplizieren wollten, wie der Kölner erläutert: „Wir haben damals vereinbart, unser Projekt auf Wiedervorlage zu legen, bis die Fusion von Neuss und Düsseldorf gelungen ist. Und das das so ist, belegen die Zahlen eindrucksvoll. Deshalb sind wir vor einiger Zeit nochmals zusammen gekommen und haben uns tief in die Augen geschaut."

Der sprichwörtlichen Konkurrenz der beiden Rheinstädte misst Bender keine große Bedeutung zu: „Die gilt doch nur im Karneval." Und Schäfer fügte an: „Uns ist es gelungen, Neusser und Düsseldorfer zu einer sehr erfreulichen und erfolgreichen Zusammenarbeit zu bewegen. Da sollte doch auch eine Kooperation zwischen Köln und Düsseldorf im Interesse aller möglich sein."

Schützen marschieren wieder durch Neuss

Die Kirmes lockt Besucher mit Fahrgeschäften und einem großen Feuerwerk – noch gibt es einige Karten

In Neuss gelten andere Jahreszeiten als im übrigen Nordrhein-Westfalen. Zusätzlich zu der fünften rheinischen Jahreszeit, dem Karneval, wird rund um das Quirinus-Münster immer am letzten Wochenende im August das große Neusser Bürger-Schützenfest begangen. Mehr als 6500 Schützen und Musiker nehmen an diesem großen Volksfest teil.

Eine feste Verabredung

Dabei ist „Bis Schützenfest" auch heute noch als Verabredung mehr als eine Floskel: Das Fest – bei dem übrigens auch heute noch die ganze Familie mitfeiern kann und ein buntes und abwechslungsreiches Programm für jung und alt geboten wird – lockt auch viele ehemalige Neusser zurück in ihre alte Heimatstadt. Sie kommen teilweise aus der ganzen Welt, um „ihr" Schützenfest zu feiern.

Festumzüge, bei denen die Schützen durch die Straßen der Stadt marschieren, das bunte Treiben auf der Fest-Wiese, die feierlichen Bälle am Abend und Besuche auf der Kirmes runden das Angebot zum Neusser Schützenfest ab. Und wenn die mehrtägigen Feierlichkeiten dann vorüber sind, freuen sich alle Beteiligten darauf, in weniger als zwölf Monaten wieder sagen zu können „Bis Schützenfest".

In diesem Jahr übernehmen die Neusser Schützen von Freitag, 28. August, bis Dienstag, 1. September, das Regiment in der Quirinus-Stadt. Und wieder erwarten sie mehr als eine halbe Million Gäste. Das macht das Neusser Bürger-Schützenfest zum größten Stadtschützenfest im deutschsprachigen Raum.

Wer dem bunten Treiben ganz besonders nah sein möchte: Es werden verschiedene Tribünenkarten angeboten. Es gibt Dauerkarten (Große Königsparade, Rahmenprogramm, Festumzüge an allen vier Schützenfesttagen) sowie Einzelkarten in verschiedenen Kategorien.

Auskünfte über Preise und Verfügbarkeit erteilen die Mitarbeiter der Geschäftsstelle des Neusser Bürger-Schützen-Vereins, Haus Rottels, Oberstraße 58-60, 41460 Neuss, unter der Telefonnummer (0 21 31) 27 70 70 sowie per E-Mail an schuetzenbuero@nbsv-online.de. Bei Anfragen per Mail unbedingt die vollständige Adresse für den Versand der Karten sowie eine Telefonnummer für eventuelle Rückfragen angeben. Karten gibt es zudem bei der Tourist-Information in den Rathausarkaden, Büchel 6, 41460 Neuss, Telefon (0 21 31) 4 03 77 95, E-Mail: tourist-information@neusserttgmbh.de

Eine attraktivste Fünf-Tages-Kirmes begleitet das Neusser Bürger-Schützenfest. Mehr als 270 Geschäfte werben dabei um die Gunst der zahlreichen Besucher, die zum Schützenfest erwartet werden.

Fotos: Presseamt der Stadt Neuss

Nicht nur die Schützen, die ganze Stadt Neuss ist auf den Beinen.

Fahr- und Großgeschäfte

Circa 16 Fahr- und Großgeschäfte, 20 weitere Karussells für die Jüngeren, zahlreiche Los-, Schieß- und Spielbuden sorgen dafür, dass kein Platz für Langeweile bleibt. Natürlich gibt es auch viele Getränke- und Imbissstände für das leibliche Wohl. Ein ganz besonderes Erlebnis: die Kirmes bei Nacht mit kunstvoll beleuchteten Fahrgeschäften und Buden. Krönender Abschluss der Kirmes bildet das von den Schaustellern am Dienstagabend veranstaltete Höhenfeuerwerk auf dem Platz.

Entsprechend beginnt das Programm des Bürger-Schützenfestes auch am Freitag, 28. August, um 17 Uhr mit der Eröffnung des Kirmesplatzes an der Hammer Landstraße.

Fackelzug durch die Stadt

Am Samstag, 29. August, ist es dann endlich soweit, wird um 12 Uhr das Schützenfest eröffnet. Schützenfestes. Es schließt sich um 17 Uhr das Totengedenken am Ehrenmal vor dem Zeughaus an, bevor sich um 17.10 Uhr das Tambourkorps zu seinem Umzug aufmacht. Der Tag endet um 20.45 Uhr mit einem Fackelzug durch die Neusser Innenstadt

Am Sonntag, 30. August, müssen die Schützen schon früh aufstehen: Bereits um 07.50 Uhr werden der Schützenkönigs Dr. Hermann-Josef Verfürth, das Komitee und die Ehrengäste durch die Chargierten und Fahnenkompanien im Rathaus abgeholt und zum Festhochamt im Quirinus-Münster geleitet, das um 8.10 Uhr beginnt.

Um 10.10 Uhr schließt sich die Königsparade an, der farbenprächtige Aufmarsch des Schützenregiments und der Musiker in Musik- und Tambourkorps sowie Aufzug der „Hönesse" (Blumenhörner) auf dem Markt. Nachmittags beginnt um 16.15 Uhr der Festzug durch die Stadt zur Schützenwiese. Dort stehen das Stern- und Preisvogelschießen, das Ringstechen der Reiter, ein Platzkonzert, Tanz im Festzelt sowie Kinderbelustigungen auf dem Programm. 19 Uhr ist Fahnenschwenken und Platzkonzert auf dem Markt bevor um 21 Uhr der Grenadierball im Festzelt beginnt.

Ein wenig länger können die Schützen am Montag, 31. August, schlafen. Der musikalische Frühschoppen mit Tanz im Festzelt bei freiem Eintritt beginnt um 10.30 Uhr. Um 15.15 Uhr startet dann erneut ein Festzug durch die Stadt zur Schützenwiese, wo erneut Preisvogelschießen, Ringstechen, Tanz im Festzelt sowie Kinderbelustigungen auf die zahlreichen Gäste warten. Der Abend beginnt um 19.30 Uhr mit dem Rückzug des Regiments und einem Festzug durch die Stadt, bevor dann ab 21 Uhr der Jägerball im Festzelt den Tag beendet.

Schießen auf dem Festplatz

Am Dienstag, 1. September, setzt sich der Festzug Richtung Schützenwiese um 15.00 Uhr in Bewegung. Um 18.00 Uhr beginnt dann das Königsvogelschießen auf dem Festplatz. Nach dem großen Zapfenstreich im Festzelt um 19.15 Uhr startet um 20.30 Uhr der Festzug.

Beziehung von Stadt und Fluss

Über Jahrhunderte war der Rhein der wichtigste Verkehrsweg im westlichen Europa und brachte viele Vorteile für die Städte an seinem Ufer. So lag auch Düsseldorfs Lebensnerv am Rhein und die wichtigsten Gebäude, wie das Residenzschloss der Herzöge und Kurfürsten, waren vom Fluss zu sehen. Erst mit der Entwicklung neuer Verkehrswege im 19. und 20. Jahrhundert verlor der Fluss und damit auch das Rheinpanorama der Stadt seine Bedeutung. Die Beziehung zwischen der Stadt und dem Fluss zeichnet eine Themenführung im SchifffahrtMuseum im Schlossturm am Sonntag, 9. August, ab 15 Uhr nach. Kinder sind am Sonntag, 16. August, ab 15 Uhr gefragt: Das Schifffahrt-Museum hat eine neues Spiel entwickelt, das Kinder von im Alter von sechs bis zehn Jahren testen können. Denn Spielen hatte an Bord der Schiffe früher Tradition.

Das Museum öffnet dienstags bis sonntags von 11 bis 18 Uhr. Erwachsene zahlen 3 Euro Eintritt, ermäßigt 1,50 Euro. Kinder bis 18 Jahre kommen kostenlos rein.

Henkel bietet Spitzensport und Familienfest

Die besten Jockeys treten auf der Galopprennbahn in Grafenberg an – 400.000 Euro Preisgelder warten

Die besten Jockeys und wertvollsten Stuten treten bei einem der bedeutendsten Pferderennen Europas am 2. August in Düsseldorf gegeneinander an. Mehr denn je lohnt der Besuch des Renntags um den Henkel-Preis der Diana besonders für Familien. Die Galopprennbahn in Grafenberg verwandelt sich an diesem Tag in ein Erlebnisparadies mit vielen Attraktionen und einem Picknick-Bereich im Grünen. Der Eintritt kostet ab 2,50 Euro pro Person. 20.000 Besucher werden erwartet.

Fotos: Henkel

Pferderennen und Familienspaß erwarten Besucher am 2. August in Düsseldorf.

Henkel-Preis der Diana

„Henkel präsentiert auch in diesem Jahr Galoppsport auf höchstem Niveau, kombiniert mit einem bunten Familienfest", freut sich Kasper Rorsted, Vorsitzender des Vorstands von Henkel. Und deshalb fiebern nicht nur Hut-Trägerinnen und wettfreudige Herren im Anzug dem Spektakel entgegen, sondern auch Mütter, Väter und Kinder. Bereits ab 13 Uhr können sich Besucher auf dem Gelände vergnügen.

Im kostenlosen Kinderparadies machen Schminkaktionen und Ponyreiten gute Laune. Austoben lässt es sich beim Trampolinspringen, im Mitmach-Zirkus oder auf gleich zwei Hüpfburgen. Nicht minder aktionsgeladen geht es – wie in den vergangenen Jahren auch – beim Henkel-Markenparcours zu.

Schon 2008 präsentierte Pattex dort nämlich den „Mann, der an der Decke klebt". Ihm standen also die Haare zu Berge, aber um seine eigene Frisur musste niemand bangen. Experten von Schwarzkopf waren mit ihrem Kosmetikstudio nicht weit. Dort konnte jeder Besucher seine Haare professionell stylen lassen oder sich per Computer-Simulation gleich eine komplett neue Haarfarbe aussuchen.

Und falls es dabei Flecken gab: Persil-Fachleute und der schlaue Fuchs aus der Spee-Werbung gaben Tipps zur Reinigung verschmutzter Wäsche.

Wer sich eher Sorgen um schmutziges Geschirr machte, musste ebenfalls nicht ratlos bleiben. Eine gläserne Spülmaschine zeigte, wie es geht. Und die Somat-Mitarbeiter berieten die Besucher gerne. Mehrere Gewinnspiele rundeten die Attraktionen ab. Für 2009 versprechen die Veranstalter ein mindestens genauso unterhaltsames Programm.

Zwischen 14 und 18 Uhr reiten am 2. August die besten Jockeys der Welt um verschiedene Titel. Im Mittelpunkt steht der Henkel-Preis der Diana. Bei dem renommierten Rennen der Europa-Gruppe-I geht es um 400.000 Euro Preisgeld und viel sportlichen Ruhm. Die beste Aussicht auf das Geschehen garantiert die Tribüne, den gemütlichsten Überblick bietet die Picknick-Wiese.

Der Eintritt beträgt 5 Euro. Schüler, Studenten und Rentner zahlen 2,50 Euro. Kinder unter 16 Jahren kommen umsonst rein. Die Familienkarte (zwei Erwachsene) kostet 7,50 Euro.

Besuchern wird die Anreise mit Bus und Bahn empfohlen. Die Linien 703, 709, 731 und 746 fahren vom Düsseldorfer Hauptbahnhof aus bis zum Staufenplatz beziehungsweise der Burgmüllerstraße. Von dort verkehren Pendelbusse zur Rennbahn. Wer mit dem Auto kommen möchte, sollte auf dem Parkplatz der Metro (Metrostraße) halten. Auch von dort fahren Pendelbusse.

Europäisches Spitzenniveau

Düsseldorfs Oberbürgermeister Dirk Elbers übernimmt die Schirmherrschaft für den diesjährigen Henkel-Preis der Diana. „Ein Pferderennen auf europäischem Spitzenniveau und dazu ein großes Familienfest machen diese Veranstaltung zu einem Top-Ereignis im Düsseldorfer Veranstaltungskalender", betont Elbers. Und deshalb wird das Großereignis am 2. August auf der Galopprennbahn in Grafenberg auch erstmals mit Werbemaßnahmen der städtischen sportAgentur unterstützt.

„Wir freuen uns sehr, dass die Stadt Düsseldorf mit Oberbürgermeister Dirk Elbers an der Spitze unseren Renntag in diesem Jahr so vielfältig unterstützt", betont der Vorstandsvorsitzende Kasper Rorsted. „Das ist einmal mehr ein Beleg für die ausgesprochen gute Freundschaft zwischen Düsseldorf und Henkel."

Nicht reden, sondern handeln

Im August geht es im UmweltInfoZentrum am Düsseldorfer Rheinufer unterhalb der Altstadt um die globale Erwärmung und das, was dagegen getan werden kann.

Die Stadt Düsseldorf legte bereits im Februar 2008 mit dem Programm „Die Schöpfung bewahren – 30 Initiativen für den Klimaschutz in Düsseldorf" ein klares Bekenntnis zum Klimaschutz ab. Förderung von Energiesparen, Energieeffizienz und erneuerbare Energien bilden dessen Schwerpunkte. Im August stellt das UIZ Projekte vor und möchte zum Mitmachen beim Klimaschutz ermuntern. Gezeigt wird: Andere reden. Wir handeln.

Das UIZ wurde 1996 eröffnet und hat seither seinen Sitz in der Alten Bastion Schulstraße zwischen Landtag und Schlossturm – direkt am Rhein. Es ist samstags und sonntags von 14 bis 19 Uhr geöffnet und während dieser Zeit unter der Rufnummer (02 11) 8 63 93 97 zu erreichen.

Weitere Informationen zum Programm stehen im Internet unter www.duesseldorf.de/umweltamt/uiz/index.shtml.

Marktführer

Foto: Vaillant Group

Die Vaillant Group ist ein international agierendes Unternehmen mit Hauptsitz in Remscheid, das in den Bereichen Heiz-, Lüftungs- und Klimatechnik tätig ist. Als einer der weltweiten Markt- und Technologieführer entwickelt und produziert die Vaillant Group maßgeschneiderte Produkte, Systeme und Dienstleistungen für Wohnkomfort. Das Produktportfolio der knapp 13.000 Mitarbeiter reicht von effizienten Heizgeräten auf Basis herkömmlicher Energieträger bis hin zu Systemlösungen zur Nutzung regenerativer Energien.

Ausgezeichnet

Zu einem der „365 Orte im Land der Ideen" wurde das Medical Order Center in Ahlen, ein Projekt der Fiege Gruppe, Greven, und der St. Franziskus-Stiftung Münster unter mehr als 2000 Bewerbungen ausgewählt.
Der Ideenwettbewerb wird von der Standortinitiative der Bundesregierung und der deutschen Wirtschaft „Deutschland – Land der Ideen" ausgerichtet und steht unter der Schirmherrschaft des Bundespräsidenten Horst Köhler.

Simulation

„Spielend lernen" ist die Grundidee für ein Simulationsspiel, das Mitarbeiter der belgischen Tochtergesellschaft der Fiege Gruppe, Fiege Antwerpen, in Kooperation mit dem Havencentrum Antwerpen entwickelten. Mit diesem Spiel soll insbesondere Schülern die Gelegenheit geboten werden, sich spielerisch mit der Logistik zu befassen.

Signal für die Logistikwirtschaft

Fiege und Vaillant eröffnen gemeinsam neues Zentrum in Neuss

Funktionell und hochmodern präsentiert sich das neue Logistikzentrum Rhein-Ruhr, das die Fiege Gruppe und die Vaillant Group in Neuss offiziell eröffneten. Die Bedeutung des zurzeit größten Projekts des Logistikdienstleisters Fiege aus Greven für den Logistikstandort Nordrhein-Westfalen zeigte sich auch am Interesse der Politik: NRW-Wirtschaftsministerin Christa Thoben eröffnete die Veranstaltung.
„Wir sind stolz auf dieses Logistikzentrum, das mit modernster Technologie ausgestattet ein positives Signal für die gesamte Logistikbranche setzt", betonte Dr. Hugo Fiege, Vorstandsvorsitzender der Fiege Stiftung & Co. KG. „Gerade in wirtschaftlich schwierigeren Zeiten heißt es, Zeichen zu setzen, die zeigen, dass die Talsohle erreicht wurde und es in unserer Branche wieder aufwärtsgeht."

Schnellere Bearbeitung

Ralf-Otto Limbach, Geschäftsführer der Vaillant Group, erläuterte: „Als einer der weltweiten Markt- und Technologieführer im Bereich energieeffizienter Heizsysteme setzen wir auch in der Logistik neue Branchenmaßstäbe. Aufträge können wesentlich schneller und effizienter als bisher abgewickelt werden. Davon profitieren zum einen die Vaillant Group, zum anderen unsere Vertriebspartner aus dem Großhandel und dem Fachhandwerk." Der größte Kunde des als Multi-User-Centers angelegten Hallenkomplexes, der mehr als die Hälfte der zur Verfügung stehenden Flächen belegt, ist TechnoCargo Logistik (TCL), ein Joint Venture zwischen der Vaillant Group und Fiege.

Perfekte Alternative

Bislang organisierte TCL die gesamten logistischen Abläufe für die Produkte der Vaillant Group sowie für weitere Kunden der Branche in Hilden. Die dortige Immobilie war jedoch aufgrund des gestiegenen Arbeits- und Abwicklungsvolumens von TCL zu klein geworden, sodass das Logistikzentrum Rhein-Ruhr auch aufgrund seiner Nähe zum alten Standort eine perfekte Alternative bot.

Weltweit aktiv

Die Fiege Gruppe mit Stammsitz in Greven, Westfalen, zählt zu den führenden Logistikanbietern in Europa. Ihre Kompetenz besteht insbesondere in der Entwicklung und Realisierung integrierter, ganzheitlicher Logistiksysteme.
Die Fiege Gruppe beschäftigt rund 21.100 Mitarbeiter weltweit. 230 Standorte und Kooperationen in 18 Ländern bilden ein engmaschiges logistisches Netzwerk.
Der Umsatz der Gruppe betrug 1,8 Milliarden Euro im Jahr 2007. 3,1 Millionen Quadratmeter Lager- und Logistikflächen sprechen für die Leistungsfähigkeit des Unternehmens.

alle Fotos dieser Seite: Fiege Group

83.500 Quadratmeter neue Fläche

Investition von rund 80 Millionen Euro – Umweltschutz im Sinne der Ökologistik

Mit einer Hallenlänge von 522 Metern und einer Breite von 160 Metern verfügt das Logistikzentrum über 83.500 Quadratmeter Lager- und Logistikfläche sowie über 5000 Quadratmeter Büro- und Sozialflächen bei einem Investitionsvolumen von rund 80 Millionen Euro.
Eine Werkstatt für Lkw und Pkw sowie eine Tankstelle, die auch über Biodiesel und Pflanzenöl verfügt, komplettieren die Anlage.
Auch dem Naturschutz wurde im Sinne der Ökologistik der Fiege Gruppe – wie bei allen großen Zentren dieser Art – Rechnung getragen: Spezielle Grabensysteme geben das Regenwasser an Ort und Stelle durch Versickerung dem Boden zurück.

Das neue Logistikzentrum beeindruck nicht nur durch seine Maße.

Ein Notüberlaufsystem auf dem Gebäudedach sichert die Halle gegen starken Regen: Das Regenwasser wird abgeführt, ohne dass es zu statischen oder konstruktiven Problemen kommt.

Die Vaillant Group als größter TCL-Kunde profitiert von den optimierten Logistikprozessen am neuen Standort. Aufträge können deutlich schneller abgewickelt und Logistikkosten gesenkt werden.
Zudem bietet das Neusser Logistikzentrum modernste Lagermöglichkeiten für Produkte auf Basis regenerativer Energien wie Solarthermie- und Photovoltaikanlagen sowie Wärmepumpen, die für das Geschäft der Vaillant Group zunehmend an Bedeutung gewinnen.
Ein weiterer großer Kunde im Logistikzentrum Rhein-Ruhr ist Imation, ein US-amerikanischer und weltweit führender Hersteller und Lieferant von Speichermedien.

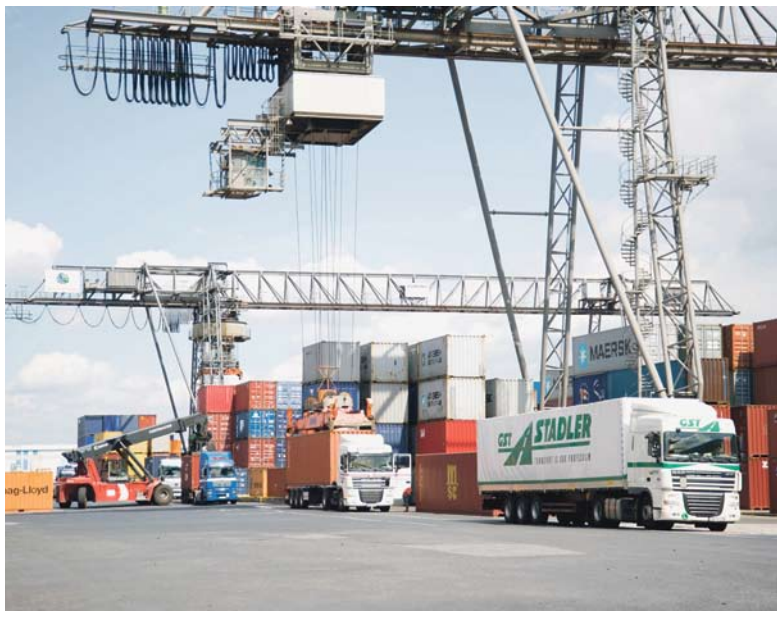
Der Kunde steht im Mittelpunkt

Servicegedanke bestimmt die Arbeit in der Neusser Wincanton-Niederlassung – „Mitarbeiter sind die Basis des Erfolgs" – absolute Neutralität ist Voraussetzung

Wenn es um die Vor- und Nachläufe der in Neuss umgeschlagenen Container geht, dann sind die 25 Mitarbeiter der Wincanton-Niederlassung die richtigen Ansprechpartner. Sie sorgen dafür, dass die großen Blechkisten schnell und unkompliziert den Adressaten erreichen. Im Gegenzug veranlassen sie die Abholung der nächsten Ladung. Dabei greifen sie auf die hervorragende Infrastruktur von „Neuss Trimodal" zurück. An dem Terminal ist Wincanton neben anderen Gesellschaften zu 25 Prozent beteiligt und hat in den angeschlossenen Komplex an der Tilsiter Straße auch die Büros.

„Wir sind nicht der klassische Spediteur sondern agieren mehr als Operator", erläutert Niederlassungsleiter Heiko Neddermann. Zu seinen Kunden gehören sowohl Containerreedereien als auch Spediteure, weswegen er eine absolute Neutralität garantiert. Die Neusser bieten neben reinen Containerbewegungen auch umfangreiche ergänzende Dienstleistungen und Produkte des Konzernes wie Warehousing oder Mehrwertleistungen. Ein weiterer Pluspunkt, so Niederlassungsleiter Heiko Neddermann, ist die starke Ausrichtung auf den Service. „Das ist sicherlich einer der Gründe, weswegen wir in der Zusammenarbeit mit Neuss Trimodal trotz der wirtschaftlichen Situation recht erfolgreich sind." Derzeit werden lediglich zehn Prozent weniger Container umgeschlagen als im Vorjahreszeitraum.

Zu dem Servicegedanken gehört auch, dass die Mitarbeiter von morgens 6 bis abends 8 Uhr bereit stehen, um die Verkehre zu organisieren. Für Nedermman sind daneben die positive und professionelle Einstellung des gesamten Teams sowie eine fundierte und aktuelle Aus- und Weiterbildung Grundlage dieses Erfolges. „Der Teamgedanke ist bei uns in Neuss nicht nur ein Wort, sondern wird jeden Tag gelebt. Gute Mitarbeiter waren und sind die Basis jeden Erfolges", ist er sich sicher. „Dass dies funktioniert, sehen wir nicht nur hier in Neuss, sondern innerhalb des gesamten Wincantons Konzerns."



Günstige Anbindung

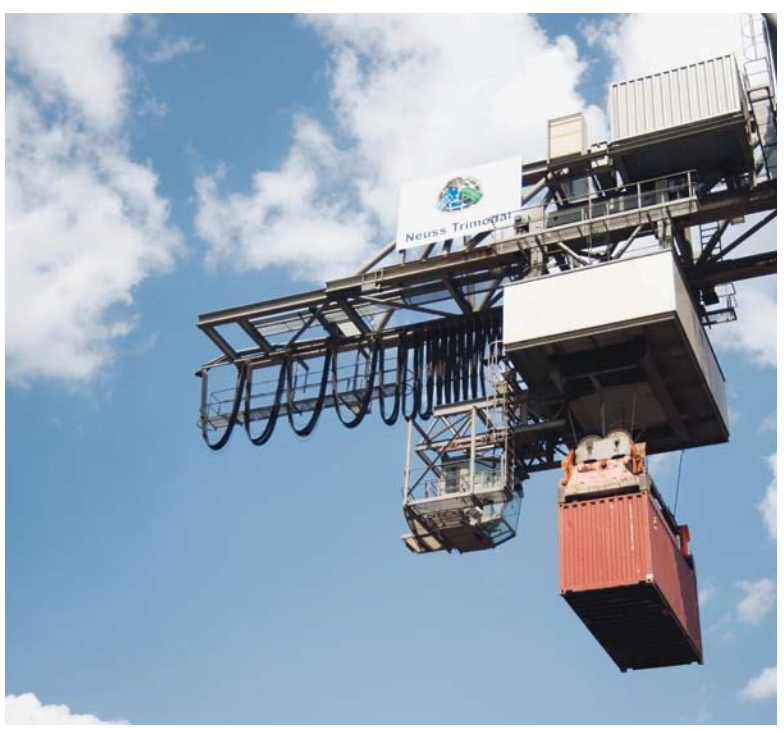
„Der Vorteil des Standorts Neuss ist, dass wir absolut zentral gelegen sind", meint Wincanton-Niederlassungsleiter Heiko Neddermann. „Im Umkreis von 80 Kilometern lässt sich ganz Nordrhein-Westfalen abdecken. Neuss ist für dieses Bundesland einfach der prädestinierte Standort."

Auch dank der trimodalen Anbindung des Standorts mit den hervorragenden Anschlüssen an Rhein, Schienennetze und Autobahnkorridore, die die Stadt auszeichnen: „Sowie, nicht zu vergessen, die vertrauensvolle und ganz besondere Zusammenarbeit mit den Neuss Düsseldorfer Häfen."

Führender Logistikanbieter

Von Kontraktverkehren bis hin zu Supply-Chain-Lösungen

Wincanton zählt zu den europaweit führenden Anbietern von Logistik- und Transportdienstleistungen. Zusätzlich zur Kontraktlogistik gehören internationale Transport- und Distributionsleistungen auf Basis eigener Netzwerkstrukturen zum Angebotsportfolio. Das Unternehmen entwickelt und realisiert weiterhin multimodale Transportkonzepte unter Einsatz der Binnenschifffahrt und der Bahn sowie spezialisierte Lösungen für die Hightech-Industrie. Entsprechend den Kundenwünschen werden von der standortbezogenen Lagerbewirtschaftung, der Steuerung einfacher Warenströme bis zu komplexen Supply-Chain-Lösungen Konzepte entworfen und umgesetzt. Dies beinhaltet oft die konzeptionelle Neuordnung von Distributions- und Lagerstrukturen.



Wincanton entwickelt und realisiert multimodale Transportkonzepte.

Bei seinen Logistiklösungen baut Wincanton auf langfristige Partnerschaften und betreut führende Unternehmen in den Branchen Industrie, Automotive, Fast Moving Consumer Goods, Handel und Petrochemie.

Das Unternehmen ist europaweit an rund 420 Standorten aktiv und beschäftigt 30.000 Mitarbeiter, die einen Umsatz von rund 2,8 Milliarden Euro erwirtschaften. Zum Selbstverständnis des Unternehmens gehört es, kontinuierlich in die Mitarbeiter zu investieren und die Technologie, die sie bei ihrer Arbeit unterstützt, um Veränderungen zu gestalten.

Neuordnung

Dr. Christian Wurst hat zu Beginn des Monats den alleinigen Vorsitz der deutschen Geschäftsführung der Wincanton GmbH übernommen.

Harry W. Dumser, der bis dato gemeinsam mit Dr. Wurst die Gesamtverantwortung für den Transport- und Logistikdienstleister in Deutschland innehatte, wechselt in den Aufsichtsrat und wird Director Group Key Accounts der Wincanton-Gruppe.

Leitung

Seit November vergangenen Jahres wirkt Heiko Neddermann als Niederlassungsleiter in Neuss. Der 1960 in Bremen geborene gelernte Speditionskaufmann kann unter anderem auf langjährige Erfahrung in der Containerschifffahrt zurückschauen. Vor seinem Wechsel nach Neuss war er für die Reederei Maersk in Düsseldorf als Niederlassungsleiter tätig. Den Sprung über den Rhein hat Neddermann nicht bereut: „Es ist ein super Team, das mich nicht nur gut aufgenommen hat, sondern dem es zu verdanken ist, dass wir die Krise bislang sehr gut gemeistert haben."

Umsatzzuwachs

Der europäische Transport- und Logistikdienstleister Wincanton plc konnte im Geschäftsjahr 2008/2009 trotz der weltweiten Krise einen Umsatzzuwachs von 9,1 Prozent verbuchen. Dabei konnte das an der Londoner Börse notierte Unternehmen den Gesamtumsatz von 2,164 auf 2,361 Milliarden Britische Pfund (2,8 Milliarden Euro) steigern.

Grafik: Wikimedia Commons/Daniel Ullrich

Die prägende Lebensader für ganz Zentraleuropa

Entlang des Rheins leben heute 58 Millionen Menschen und zahlreiche Fisch- und Vogelarten. Auf dem Weg zur Nordsee überwindet der Fluss genau 2345 Meter Höhenunterschied.

Der Rhein verbindet die Alpen mit der Nordsee und bildet die wichtigste Kultur- und Handelsachse Mitteleuropas. Der Fluss ist mit 1324 Kilometern der längste Nordseezufluss und eine der verkehrsreichsten Wasserstraßen der Welt, zudem wird er stärker und vielfältiger genutzt, als alle anderen europäischen Flüsse. Heute leben in seinem Einzugsgebiet insgesamt 58 Millionen Menschen in neun Staaten.

Das Flussgebiet des Rheins wird nach hydrografischen und naturräumlichen Merkmalen in neun – meist internationale – Teileinzugsgebiete (Bearbeitungsgebiete) aufgeteilt. Der Rheinhauptstrom mit seinen Zuflüssen ist in sechs Abschnitte (Alpenrhein/Bodensee, Hochrhein, Oberrhein, Mittelrhein, Niederrhein, Deltarhein) unterteilt worden. Die drei größten Nebenflusseinzugsgebiete – Neckar, Main und Mosel-Saar – stellen separate Einheiten dar. Gemeinsam mit seinen Nebenflüssen, den unzähligen Bächen, Seen, Feuchtgebieten und dem Grundwasser bildet der Rhein ein weitverzweigtes Gewässernetz, in dem Wasser in jede Himmelsrichtung fließt, immer jedoch dem Gefälle folgend zur Nordsee. Das Wasser im Rheineinzugsgebiet, das beinahe 200.000 Quadratkilometer umfasst, ist Teil des globalen Wasserkreislaufs.

Der Rhein legt auf seinem Weg von der Quelle in den Alpen bis zur Mündung einen Höhenunterschied von 2345 Metern zurück. Kurz vor dem Delta bewegen sich durchschnittlich 2330 Kubikmeter Wasser – jede Sekunde. Die höchste gemessene Abflussmenge während des Hochwassers von 1926 betrug sogar 12.000 Kubikmeter.
Auf seinem Weg passiert der Fluss den Bodensee, den flächenmäßig drittgrößten (535 Quadratkilometer) und gemessen am Wasservolumen (48 Kubikkilometer) sogar zweitgrößten See Mitteleuropas.
Der Rhein prägte – wie in den Mittelgebirgen zu sehen – nachhaltig die deutsche Landschaft. Erste Spuren lassen sich bis zu zehn Millionen Jahre vor unserer Zeitrechnung zurück verfolgen. Doch ist sein heutiger Verlauf relativ jung und wurde entscheidend von den zurückweichenden Eismassen nach der letzten Eiszeit beeinflusst.
Auch für die Natur ist der Fluss sehr wichtig: Im Rhein leben jetzt wieder 63 Fischarten, lediglich der Stör fehlt. Der Rhein stellt vom Bodensee bis zu seiner Mündung zudem ein wichtiges Rast- und Überwinterungsgebiet dar. Er dient auch anderen Vogelarten als Leitlinie beim Vogelzug. Der Winterbestand an Wasservögeln betrug im Jahr 2000 etwa zwei Millionen Exemplare, verteilt auf 42 Arten.

Grenze und Handelsweg

Die Römer nutzten den Fluss als wichtige Nachschublinie

Der Rhein gehörte schon immer zu den wichtigsten Achsen quer durch Europa. Soldaten und Händler, aber auch ganze Völker sowie die Politik nutzten den Verkehrsweg seit der ersten Besiedelung durch den modernen Menschen.
Kein Wunder, dass die Römer bei der Verwaltung Galliens vor allem den Rhein nutzten, um Nachschub und Truppen zu den großen Lagern zu bringen und im Gegenzug Rohstoffe und Steuereinnahmen gen Rom zu transportieren. Doch der große Fluss verband nicht nur, er konnte auch trennen, wie die Römer ebenfalls bewiesen: In ihren Grenzbefestigungen, Limes genannt, spielten Flüsse als natürliche Hindernisse eine wichtige Rolle. So verwundert es nicht, dass der Rhein bis in die jüngste Vergangenheit immer Spielball, Grenze und Durchzugs-Nadelöhr für Krieger, Kaufleute, Könige und Kirchenmänner war. Das Mittelalter gehörte zu den blühenden Zeitaltern des Rheintales. Im Mittelrhein zeugen Bacharach und Oberwesel mit ihren imposanten Stadtmauern, Türmen und Kirchen sowie über weitere 40 Burgen und Schlösser von einer Zeit, wo Fürsten hier Könige wählten und Kreuzritter in das Heilige Land zogen. Für Kaufleute und Händler war der Rhein eine nicht minder wichtige, wenn auch oft teure Wegstrecke, als viele Zollburgen und Mautstellen ihren Tribut für die Passage forderten.
Die meisten stolzen Burgen und Wehranlagen des Rheintals fielen erst im 17. Jahrhundert unter den Truppen des französischen Sonnenkönigs. Zu Ruinen zerschossen und niedergebrannt entwickelten sie sich im 19. Jahrhundert zu einer Hauptattraktion im schwärmerischen Naturgefühl der Rheinromantik. In dieser Zeit wurde der Mittelrhein als Reiseziel touristisch entdeckt. Die ersten Dampfschiffe kamen 1816 aus England und läuteten eine neue Ära ein. Zehn Jahre später nahm die erste deutsche Schifffahrtsgesellschaft ihren Linienbetrieb zwischen Köln und Mainz auf und schon 1856 konnte man stolz die erste Million verkaufter Billette vermelden.
Berühmt ist das 65 Kilometer lange UNESCO-Welterbe „Oberes Mittelrheintal" zwischen Bingen und Koblenz für seine Touristenmagneten wie Rüdesheim oder den Loreleyfelsen sowie an die 30 Burgen und Schlösser – rechnerisch etwa alle zwei Kilometer eine.

Am Ufer wuchsen Industrie und Städte

Der Rhein erlaubte den schnellen und gefahrlosen Transport von Rohstoffen und Fertigprodukten – Tourismus entdeckte die Weinanbaugebiete – ab 1804 planmäßige Sicherung gegen die Hochwasser

Der Rhein gehörte immer schon zu den wichtigsten Verkehrswegen Europas. Nicht nur in den Jahrhunderten, in denen der Weg über Land mangels Straßen entweder sehr gefährlich oder sogar unmöglich war. Auch heute noch werden 70 Prozent des Güterverkehrs, der in Deutschland auf dem Binnenschiff befördert wird, auf der Strecke zwischen Orsoy (Rhein-Kilometer 793,8 nördlich von Duisburg) und der niederländischen Grenze (Rhein-Kilometer 857,667) bewegt.

Insgesamt wurden auf dem Rhein (alle Zahlen stammen aus dem Jahr 2007) 211 Millionen Tonnen Güter transportiert, der Hafen Emmerich zählte beinahe 200.000 Schiffsbewegungen – bei steigenden Gütermengen ein Zeichen, dass die Schiffer eine gute Auslastung verzeichneten. Das macht den Rhein zu Europas verkehrsreichster Wasserstraße.

Gleichzeitig ist der große Fluss aber auch ein entscheidender Wirtschaftsfaktor: Seit der Antike ermöglicht die relativ sichere und zuverlässige Anbindung an den nassen Transportweg die zuverlässige Versorgung mit Rohstoffen sowie den Abtransport von Waren in die ganze Welt.

Sechs große Ballungsgebiete

So bildeten sich entlang des schiffbaren Flussverlaufs – 883 Kilometer der 1324 Kilometer Rheinstrecke – zahlreiche bedeutende Städte. Von besonderer Bedeutung sind heute die sechs Ballungszentren „Basel, Mülhausen und Freiburg", das Gebiet um Straßburg, die Metropolregion Rhein-Neckar mit den Städten Karlsruhe, Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen, die Metropolregion Rhein-Main um Frankfurt, die Rhein-Ruhr-Metropolregion sowie die Region Rotterdam-Europoort. Hier nutzen vor allem Betriebe aus der Schwer- und der chemischen Industrie sowie dem produzierenden Gewerbe die Standortvorteile der Wasserstraße. Entsprechend liegen sechs der sieben umschlagsstärksten Binnenhäfen am Rhein. Neben der Industrie entwickelte sich entlang der Ufer zudem eine florierende Tourismus-Branche, die in strukturschwachen Gebieten eine wichtige Einkommensquelle darstellt.

Der Wein prägte wie keine andere Nutzpflanze den Natur- und Kulturraum des Flusses. Sie wurde erstmals von den Römern eingeführt, die mit dem Wein das oftmals übel riechende Trinkwasser desinfizierten und genießbar machten.

Die intensive Nutzung der Wasserstraße durch den Menschen blieb nicht ohne Folgen: Bis weit in das 18. Jahrhundert wurden zumeist Wege entlang der Ufer angelegt. Auf den sogenannten Treidelpfaden zogen die Schiffer ihre Holzboote „zu Berg". Um 1804 wird unter Friedrich II. nach verheerenden Überschwemmungen begonnen, das Strombett planmäßig festzulegen, die Ufer zu befestigen und die Ortschaften gegen Hochwasser zu sichern. Die ersten Flussschleifen des sich bis dahin in großen Bögen durch die Landschaft bewegenden Flusses werden durchstochen und Buhnen angelegt.

Der Tourismus entlang den malerischen Ufern des Rheins spielt heute eine große Rolle in vielen Regionen.

Durchnummeriert

Die derzeitige Einteilung des Rheins in Kilometer geht auf das Jahr 1939 zurück. Als Nullpunkt wurde die alte Konstanzer Rheinbrücke festgelegt. Der Fluss endet offiziell mit Kilometer 1036,20 westlich von Hoek van Holland. Die Loreley liegt demnach bei Rheinkilometer 555.

Den Rheinkilometer erkennt man auch als Nicht-Binnenschiffer an den großen weißen Hinweistafeln mit schwarzen Zahlen und einem schwarzen Rahmen, die jeweils den vollen Kilometer angeben. Die 500-Meter-Marken tragen ein schwarzes Kreuz auf weißem Grund. Die Niederländer zeigen den Kilometer mit weißen Ziffern auf schwarzem Grund an – und das auch nur an einem der beiden Ufer.

Der Name Rhein stammt ursprünglich aus dem Keltischen und bedeutet „großes, fließendes Wasser". Die Römer übernahmen später diese Bedeutung und nannten den Fluss Rhenus. Wahrscheinlich besteht eine Verwandtschaft zum deutschen „rinnen".

Genau genommen müsste der Fluss eigentlich „Aare" heißen, denn diese führt beim Zusammenfluss mit dem Rhein die größere Wassermenge, was gewöhnlich ausschlaggebend bei der Namensgebung ist. Allerdings hat der Rhein bis zum Zusammenfluss den längeren Flusslauf, sodass er sich bei der Namensgebung durchsetzte.

Der große Fluss zieht selbst aus dem Lauf der oberen Donau einen Teil seines Wassers. Denn an mehreren Stellen wird die europäische Wasserscheide zwischen Donau und Rhein unterirdisch umgangen, wie zum Beispiel an der Donauversickerung bei Immendingen.

Der ökologische Zustand des Rheins und seiner Nebenflüsse verbesserte sich im Vergleich zu 1995 dank der vorbildlichen Zusammenarbeit der in der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) organisierten Rheinanliegerstaaten inzwischen wieder deutlich.

Foto: Wikimedia Commons/Felix König

Verband unterstützt Hafenkonzept

Bedeutung der Gesamtbetrachtung erkannt – Vernetzung jedoch nicht genug beachtet

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLV) unterstützen die Idee des am 17. Juni von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee vorgelegten Nationalen Hafenkonzepts für die See- und Binnenhäfen.

Nach Vorstellung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) stellt das Papier den strategischen Leitfaden der Hafenpolitik für die See- und Binnenhäfen in den nächsten zehn Jahren dar.

„Das Konzept formuliert die strategische Bedeutung der Gesamtbetrachtung von Seeverkehr und Seehafenwirtschaft, Hinterland- und Binnenlandverkehren sowie der Binnenhäfen im System Wasserstraße mit Binnenschifffahrt und Eisenbahngüterverkehr", lobt BÖB-Präsident Rainer Schäfer das Nationale Hafenkonzept. „Eine Potenzialbetrachtung gerade der Vernetzung von Binnenschiff und Bahn am Standort Binnenhafen bleibt aber aufgrund politischer Restriktionen leider aus."

Das Nationale Hafenkonzept würdigt die Bedeutung der See- und Binnenhäfen, lässt aber Wünsche offen.

Bei einer derart integrierten Betrachtungsweise vergrößere sich das zu bewertende logistische Netzwerk den Verbänden zufolge wesentlich über Korridore entlang der Wasserstraßen hinaus. Um diesen Ansatz zu stärken, fordern die Verbände die Entlastung des Systems insbesondere bei der Energiebesteuerung im Umschlag.

Darüber hinaus behindere die Erhebung von Kanalabgaben die Gestaltung neuer Angebote. Ihre Abschaffung würde den Aktionsraum für das System Wasserstraße wesentlich erweitern. BÖB und DSLV stellten sich bereits in der Vergangenheit gemeinsam gegenüber der Politik auf, um die Potenziale einer vernetzten Logistik darzustellen.

Erhalten und ausbauen

„Die Qualität der Schnittstellen hat eine wesentliche Bedeutung für die Logistik", betont Heinz Schollmeier als zuständiges Präsidiumsmitglied im DSLV. Deshalb ist für ihn eine gezielte Erhaltungs- und Ausbaustrategie besonders wichtig. „Im System Wasserstraße schlummern Potenziale, die erst durch verbesserte Rahmenbedingungen genutzt werden können."

BÖB-Präsident Schäfer kommentierte zudem, dass eine Mauterhöhung zum 1. Januar 2010 nicht gegen das deutsche Kraftverkehrsgewerbe gerichtet sei, sondern zusätzliche Sicherheit für Wettbewerb und Infrastrukturentwicklung bedeute. Während die Güterkraftverkehrsverbände aus ihrer Sicht völlig zu Recht argumentierten, die Kosten für die Unternehmen würden den Markt stören, sei gleichzeitig erkennbar, dass durch ein Dumping auf der Straße der Transportmarkt insgesamt gefährdet werde.

So veröffentlichte die Universität St. Gallen erst kürzlich eine Studie, die belegt, dass ein Preisverfall durch einen massiven Kapazitätsüberhang auf der Straße ausgelöst werde, der wiederum den Modal Shift zulasten der anderen Verkehrsträger nach sich ziehe.

„Diese Entwicklung erkennen unsere Mitglieder tagtäglich, sowohl auf innerdeutschen Strecken als auch besonders im Seehafenhinterland", stellt Schäfer fest. Der Kombinierte Verkehr sei nachhaltig negativ betroffen.

Auf der anderen Seite zu fordern, jetzt die Erhöhung der Maut auszusetzen, um die Kostensituation der Straße zu verbessern, lasse ein langfristiges Denken vermissen. BÖB-Präsident Schäfer: „Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ist in den kommenden Jahren massiv an die Konjunkturpakete und die Mauteinnahmen gebunden, da kann man nicht verzichten."

Aus Sicht des Bundesverbandes muss es vielmehr ein gemeinsames Interesse der in Verkehr, Spedition und Logistik organisierten Verbände sein, die Mauteinnahmen von sonstigen Zwecken zu befreien und ausschließlich in die Infrastruktur fließen zu lassen.

Argumente genau abwägen

BDB: Ausbau der Donau nicht für den Wahlkampf missbrauchen

Aktuelle Äußerungen der Donauausbaugegner nimmt der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) zum Anlass, mehr Sachlichkeit und weniger Polemik in der Debatte um den Ausbau des Flusses in Bayern einzufordern.

Der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen mittels Staustufe bleibt für das deutsche und europäische Binnenschifffahrtsgewerbe eine unabdingbare Forderung an die Bundes- und die Bayerische Staatsregierung, da nur hiermit eine ganzjährige Abladetiefe von 2,50 Metern erreicht wird. Der im Jahr 2002 von der Bundesregierung beschlossene Ausbau ohne Staustufen bringe nicht den erforderlichen Nutzen, da die Abladetiefe so lediglich um etwa 20 Zentimeter vergrößert wird. Der BDB erinnert auch daran, dass die Bundesregierung den Beschluss gefasst hat, den Ausbau des deutschen Donauabschnitts variantenunabhängig untersuchen zu lassen. Hierfür stellte die Europäische Union im November 2008 über 15 Millionen Euro an Fördergeldern zur Verfügung. Den Untersuchungsprozess begleitet eine „Monitoring-Gruppe", die aus Ausbaugegnern und Befürwortern besteht.

Aus Sicht des Verbandes sollte diese Untersuchung nun so schnell wie möglich begonnen und deren Ergebnis abgewartet werden, statt mit Halbwahrheiten und Polemik den Wahlkampf einzuläuten und bei der Bevölkerung „Stimmungsmache" zu betreiben.

Entgegen anderslautender Behauptungen gibt es keine wissenschaftliche Untersuchung, wonach die Güterbahn umweltfreundlicher sei als das Binnenschiff. Es wurde vielmehr genau das Gegenteil dokumentiert – der BDB stellt das von Planco im Jahr 2007 erstellte Gutachten „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße" bei Bedarf zur Verfügung. Wegen der neu gewonnenen wissenschaftlichen Erkenntnisse sei es keineswegs „scheinheilig", wenn das Binnenschiff aufgrund seiner äußerst geringen Kohlendioxid-Emissionen als besonders klimafreundlich bezeichnet werde. Es sei gleichermaßen peinlich und beschämend, wenn ein Mitglied des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag öffentlich behauptet, der wirtschaftliche Nutzen des Binnenschiffes sei „äußerst gering".

Der Ausbau der Wasserstraße Donau ist ein wichtiges Anliegen.

Foto: Wikimedia Commons/Denis Barthel

Beim Baden auf Sicherheit achten

In den Häfen ist Schwimmen strengstens verboten – Brückenspringern droht Strafe

Sommerliche Temperaturen und die bessere Wasserqualität der natürlichen Gewässer locken wieder so manchen Bürger zum Baden. Doch das erfrischende Vergnügen birgt auch Gefahren in sich.

In Düsseldorf sind die Baggerseen und der Rhein Ziel von Badefreunden, die sich mit einem Sprung ins kühle Nass allzu oft leichtsinnig in Gefahr bringen. Vertreter von Feuerwehr, DLRG, Wasserwacht und Wasserschutzpolizei weisen deshalb auf die Gefahr hin: Auch geübte Schwimmer können bei Unterströmungen in Schwierigkeiten geraten.

Die Zahl der tödlichen Badeunfälle in Deutschland stieg im vergangenen Jahr wieder deutlich. Nach Angaben der Deutschen Lebens-Rettungs-Gesellschaft (DLRG) verloren 2008 insgesamt 475 Menschen bei Wasserunfällen ihr Leben, das waren 12,3 Prozent mehr als im Jahr davor.

Laut DLRG-Statistik ereigneten sich mehr als 90 Prozent der tödlichen Wasserunfälle im Binnenland – Flüsse, Seen und Teiche gelten dabei als die größten Gefahrenquellen. So ertranken in Flüssen und Seen 350 Menschen. In Kanälen und Hafenbecken (wo das Schwimmen übrigens strengstens verboten ist) kamen 49 Menschen ums Leben. Eltern sollten ihre Kinder an den Gewässern stets im Auge behalten. Generell sollten Schwimmer die Baderegeln beachten.

Die Feuerwehr der Landeshauptstadt, die Deutsche Lebensrettungsgesellschaft, die DRK-Wasserwacht, das Forstamt und die Wasserschutzpolizei appellieren, folgende Regeln einzuhalten: Nie überhitzt ins Wasser gehen, nie alkoholisiert schwimmen gehen, nie mit vollem oder ganz leerem Magen Schwimmen gehen.

Tückisch sind Baggerseen, da sie durch Grundwasser gespeist werden. Dadurch ändern sich Wassertemperatur, Gestalt, Tiefe und Uferformation regelmäßig und drastisch. Wer ein Jahr später an einen vermeintlich bekannten Baggersee kommt, kann dort völlig andere Verhältnisse vorfinden. Grundsätzlich ist Baden ist nur erlaubt, wo Betreuung gegeben ist, also in Düsseldorf in den Freibädern am Unterbacher See. Für alle anderen Baggerseen der Landeshauptstadt gilt Badeverbot, also für Angermunder Baggerseen westlich und östlich des Heiderwegs, Suitbertussee, Fliednersee, Lambertussee in Kaiserswerth, Lichtenbroicher Baggersee am Flughafen, Südpark-See, Unisee sowie Elbsee Süd und Nord.

Im Rhein ist das Schwimmen nach der Verordnung über das Baden in den Bundeswasserstraßen Rhein und Schifffahrtsweg Rhein-Kleve in bestimmten Zonen verboten. So herrscht 100 Meter oberhalb und unterhalb von Rheinhäfen absolutes Badeverbot.

An Brücken, Schiffs- und Fährlandestellen, Schleusen, Vorhäfen, Umschlagstellen und Werften darf auf keinen Fall geschwommen werden. Auch andernorts ist Baden im Rhein nach Angaben der zuständigen Wasserschutzpolizei nicht ungefährlich. Beispielsweise an sogenannten Kribben – ins Wasser ragende Kiesflächen, die das Wasser bremsen – bilden sich oft gefährliche Strudel und Strömungen.

Strömung herrscht auch in der Fahrrinne. Daher sollten Schwimmer eher am Rand des Stromes bleiben. Wenn ein Schiff vorbeifährt, zieht dies das Wasser an. Der Eindruck des niedrigeren Wasserstandes verlockt Kinder, in den Fluss zu waten. Unterschätzt wird häufig auch die Gefahr des sogenannten Rückschwalls: Das Wasser kehrt in Wellen zurück.

Weitere Informationen zum Thema gibt es auch im Internet auf den Seiten der Stadt Düsseldorf unter www.duesseldorf.de, Unterpunkt Freizeit.

Ein vielfältiger Nutzbaum

Mensch und Tier nutzen nicht nur die Nüsse der Esskastanie

Die Esskastanie, auch Zahme Kastanie oder Echte Kastanie genannt, gehört zu den Buchengewächsen und ist außer in Mittel- und Südeuropa auch in Kleinasien und im Kaukasus zu finden. Aufgrund ihrer wohlschmeckenden Früchte – den Maronen – schätzt der Mensch sie schon seit Jahrhunderten. Auch in der Landeshauptstadt kommt der Baum mit den leckeren Früchten vor.

Die sommergrünen Bäume mit der mächtigen Krone können bis zu 1000 Jahre alt werden und benötigen ein mildes Klima zum Wachsen. Eingeführt von den Römern, kommt die Edelkastanie bei uns deshalb vor allem in den Weinanbaugebieten vor. Da die Edelkastanie seit der Antike im gesamten Mittelmeerraum wie auch den nördlich angrenzenden Gebieten angebaut wird, lässt sich ihr natürliches Verbreitungsgebiet heute nicht genau feststellen.

Als europäische Nordgrenze des natürlichen Verbreitungsgebiets gelten meist die Pyrenäen und der Alpensüdrand, des Weiteren die Gebirge Bosniens, die Rhodopen und der Kaukasus. Die Edelkastanie wächst auch in Kleinasien, im nördlichen Syrien sowie in den Nordbereichen des Atlas.

Die Nussfrüchte, die jeweils zu dritt in einem gemeinsamen, stacheligen Behälter sitzen, wurden in der Antike als Eicheln des Zeus bezeichnet und spielen noch heute bei der Ernährung des Menschen eine wichtige Rolle.

Edelkastanien sind sommergrüne Bäume. Sie werden durchschnittlich 20 bis 25 Meter hoch, die Maximalhöhe liegt bei 35 Meter, der Stammdurchmesser bei ein bis zwei Meter.

Allerdings werden nicht nur die Kastanien genutzt, beinahe alles an den Bäumen kann verwendet werden: Das Holz ist leicht zu bearbeiten und im Freien auch ohne chemische Behandlung weitgehend witterungs- und fäulnisbeständig. Holz von Hochwald-Bäumen wird zu Möbeln verarbeitet, zu Fenster- und Türrahmen, Telegrafenmasten und anderem.

Kleinere Hölzer aus dem Niederwald werden zu Gartenzäunen, verschiedensten Pfosten, Wein- und Likörfässern verarbeitet. Kastanienhonig ist bernsteinfarben oder noch dunkler und aromatisch. Die abgefallenen Blätter dienen als Streu oder als Dünger und werden in Stallungen eingesetzt.

Foto: Wikimedia Commons/Darkone

Nicht nur nützlich, sondern auch dekorativ: die Esskastanie.

Eine optimale Anbindung

Stadt und Rheinhafen Krefeld übergeben Containerterminal

An den Betreiber Krefelder Container Terminal GmbH (KCT) übergaben die Stadt und die Rheinhafen Krefeld GmbH das völlig neu gestaltete trimodale Terminal auf der Landspitze des Krefelder Hafens direkt am Strom.

„Die umgewandelte und neu hergestellte Terminalfläche umfasst nunmehr rund 35.000 Quadratmeter", erklärt Karl-Heinz Schoon. Der Geschäftsführer der Düsseldorfer Container-Hafen GmbH (DCH) zeichnet gemeinsam mit Hans-Peter Wieland, Geschäftsführer der CTS Container-Terminal GmbH in Köln, auch als Geschäftsführer des Krefelder Umschlagplatzes verantwortlich.

Und der kann sich sehen lassen: Von dem Areal ist eine allen gesetzlichen Auflagen und Verordnungen entsprechende Fläche für etwa 460 TEU unter dem wasserseitigen Kran für die sichere transportbedingte Zwischenlagerung von Containern mit wassergefährdenden Stoffen ausgebaut und entsprechend abgesichert worden. Für den Landumschlag wurde eine moderne Containerbrücke aufgestellt, die wie ihre „Schwester" Blechkisten bis 40 Tonnen Gewicht bewegen kann, wie Terminal Manager Dirk Blohsfeld stolz berichtet. Die auf den dazugehörigen 200 Metern neu geschaffenen Krangleisen schon von Weitem gut sichtbare Konstruktion garantiert eine verdichtete Abstellung von Ladeeinheiten. Denn nicht nur Container, sondern auch Wechselbrücken und Auflieger werden bewegt.

KCT nimmt eine wichtige Drehscheibenfunktion wahr.

Die neue Anlage ergänzt die vorhandene Brücke, die komplett renoviert und mit neuester Technik und Elektronik ausgestattet wurde, sodass sie nun ebenfalls höchsten Anforderungen genügt. „Beide Kräne werden durch eine moderne RFT-Datenfunktechnik, eine Wegschritterfassung, gesteuert", erläutert Schoon. Das garantiert neben dem gezielten Umschlag auch, Leerfahrten über das Terminal soweit wie möglich zu minimieren. Für Sonderaufgaben aller Art hält KCT zudem zwei Reach Stacker vor, quasi große Spezial-Gabelstapler für Container.

Auf dem KCT-Gelände befinden sich zusätzliche offene und gedeckte Lagermöglichkeiten – letztere in einer Halle der Rheinhafen Krefeld GmbH mit einer Kapazität von 1800 Quadratmetern. Sie ist durch die Reach Stacker von KCT direkt vom Terminalgelände aus erreichbar, ohne dass der Verkehr über öffentliche Straßen geführt werden muss. Bereits seit dem 25. Mai ist KCT bahntechnisch mit der Region Berlin und der Eifel verbunden. Dieser Rhein-Spree-Express (RSE) verbindet erfolgreich die Hauptstadt mit dem deutsch-niederländisch-belgischen Grenzgebiet, wobei Krefeld als zentrale Drehscheibe sowie Knotenpunkt zu den ZARA-Häfen an der Nordseeküste fungiert. „Der Zug ist fünf Mal wöchentlich montags bis freitags unterwegs und wird insbesondere Richtung Berlin sehr erfolgreich von der Kundschaft angenommen", freut sich Schoon.

KCT bietet durch einen konzerninternen Barge-Operator, der Alcotrans Container Line, vier Mal wöchentlich Abfahrten von und nach Rotterdam und drei Mal von und nach Antwerpen direkt an.

Auch ansonsten ist das Terminal hervorragend vernetzt – unter anderem durch die Neska Intermodal-Plattform, durch die die KCT auf die vielfältigen logistischen Angebote und Dienstleistungen der erfolgreichen Unternehmensgruppe zurückgreifen kann. Die KCT wiederum ist eine 100-prozentige Tochter der Imperial Logistics International, zu der unter anderem auch die größte Binnenreederei Europas

Forum fordert Nachhaltigkeit

„Duisburger Erklärung" formuliert grundlegende Mängelliste

Die so genannte „Duisburger Erklärung" verabschiedeten die Mitglieder des ersten Branchenforums SchifffahrtHafen-Logistik NRW des Verbands der Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e. V. (VVWL) sowie des Logistikclusters NRW. Daneben setzten sich die rund 80 Spediteure, Reeder, Terminalbetreiber und Wissenschaftler in der Hauptgeschäftsstelle der Duisburger IHK unter dem Titel „Maritime Logistik im Umbruch" mit dem Nachfrageeinbruch in der See- und die Auswirkung für die Binnenschifffahrt und Hinterlandstandorte auseinander.

Die Unterzeichner der Erklärung – Speditionen, Häfen, Verlader und Organisationen aus der Region – begrüßen das zum Ausdruck kommende Bekenntnis zur Förderung der See- und Binnenschifffahrt. Sie mahnen aber auch einige grundlegende Mängel an, die dringend der Überarbeitung bedürfen. So fehle der länderübergreifende Ansatz bei den Hinterlandanbindungen sowie die entsprechende Berücksichtigung der ZARA-Häfen. Des weiteren sei die Liste der vorrangig zu verwirklichenden Infrastrukturmaßnahmen insbesondere hinsichtlich der Binnenwasserstraßen ergänzungsbedürftig. Auch sei die Finanzierung der Hinterlandprojekte nicht ausreichend sichergestellt. Als vierter Punkt wird die vorgesehene Überprüfung der Binnenschifffahrtsabgaben als nicht ausreichend bewertet, da belebende Impulse nur durch eine zügige Abschaffung der Kanalabgaben zu erwarten seien. Schließlich mahnen die Unterzeichner an, dass bei den im Konzept vorgesehenen „Rhein-Ruhr-Cluster" und „Rheinland-Cluster" für Binnenhäfen weder klar werde, nach welchen Kriterien Häfen mit einbezogen wurden, noch die Aufgabe der Einheiten erkennbar werde. Sie sei daher, wenigstens bezogen auf Nordrhein-Westfalen, in dieser Form abzulehnen.

Die Experten diskutierten die Lage in den See- und Binnenhäfen.

Keine Chancen verspielen

Die im Branchenkreis SchifffahrtHafenLogistik des Clustermanagement Logistik.NRW vertretenen Unternehmen und Organisationen appellieren daher an das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, sich im Rahmen der Durchführung des Konzepts für die Anliegen einzusetzen. Andernfalls würde die Chance verspielt, sich durch einen breiten Konsens aus Wirtschaft, Industrie- und Handelskammern und Verbänden in Nordrhein-Westfalen wie auf Bundesebene die nötige Rückendeckung für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts zu sichern.

Die Referenten malten anschließend ein eher negatives Bild der derzeitigen Wirtschaftslage: Anhand der aktuellen Flottenzahlen und ausstehenden Bestellungen rechnet Prof. Dr. Burkhard Lemper vom Institut für Seeverkehr und Logistik in Bremen damit, dass der weltweite Containerumschlag 2009 um fünf Prozent sinken wird, allerdings mittelfristig auf den ursprünglichen und ohnehin konservativen Prognosepfad zurück kehren kann.

Auch in der Tank-Seeschifffahrt rechnet der Experte mit Druck auf Charter- und Frachtenmärkte. Noch schlechter sieht es im maritimen Bulk-Bereich aus. Der Bremer geht davon aus, dass die Häfen erst 2011 oder später erneut das Niveau von 2008 erreichen würden. Für die Hinterlandverkehre erwartet er Wachstum, aber zunächst geringere Auslastung.

Köln startet Ausbau des Hafens Godorf

Jeder investierte Euro stiftet einen Nutzen von 2,50 Euro – deutliche Entlastung von Natur und Straßen

Während an vielen Hafenstandorten die Betreiber sich um die Nutzungsoptimierung ihrer knappen Flächen bemühen oder in der einen oder anderen Stadt sogar wichtige Flächen einer Wohn- oder Freizeitnutzung weichen müssen, konnte jetzt im Süden der Domstadt Köln eine Hafenerweiterung feierlich begangen werden: Nach mehr als 20 Jahren Vorlaufzeit, teilweise hitzig geführten Diskussionen und einem beharrlichen Engagement der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) begannen inzwischen die Arbeiten zur Erweiterung des Hafens Köln-Godorf um ein viertes Hafenbecken.

NRWs Verkehrsminister Lutz Lienenkämper gehörte zu den ersten Besuchern der Info-Ausstellung.

Ein ambitioniertes Programm: Bis 2012 sollen abzweigend vom Hafenbecken III auf 200.000 Quadratmetern Fläche vier neue Liege- und Umschlagsplätze für Schüttgüter und Container entstehen. „Damit werden wir auch im Kölner Süden einen multifunktionalen Hafen schaffen, der den umliegenden Industrieunternehmen Zugang zum Wasser und auch Containerumschlag ermöglicht", freute sich Dr. Rolf Bender, Sprecher des Vorstands der HGK.

„Was wir hier planen, hat eine langfristige Wirkung. Der Hafen wird die nächsten 50 bis 100 Jahre eine wichtige Rolle für die ganze Region spielen", erklärte Johannes Waschek, Aufsichtsratsvorsitzender der HGK. Er sichere bestehende Arbeitsplätze im Hafen und seinem Umfeld und ermögliche die Ansiedlung weiterer Unternehmen. Jeder investierte Euro stifte einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen von 2,50 Euro.

Godorf sei ein wichtiger Baustein in der Hafenkonzeption des Landes, die Logistik grundsätzliche Voraussetzung für die Prosperität NRWs, betonte Landesverkehrsminister Lutz Lienenkämper. „Und deshalb müssen wir die logistische Infrastruktur in einem bedarfsgerechten und vernünftigen Maß ausbauen." Ziel der Landesregierung bleibe ein sinnvoller Verkehrsmix und dabei spiele die Binnenschifffahrt eine erhebliche Rolle. „Schifffahrt kann in spezifischer Weise eine Entlastung erzielen. Sie ist zudem umweltfreundlich und sicher. Der steigende Anteil an Entlastung ist aber nur möglich, wenn die Binnenhäfen ausgebaut werden und leistungsfähig sind."

Alle Redner lobten die Umweltfreundlichkeit des Verkehrsträgers Binnenschiff – vor allem im Vergleich zu den geschätzten 47.260.312 Lkw-Kilometer, die der Hafenneubau ersetzt.

Sie hoben auch die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen von 27 Hektar Fläche hervor, die als Ersatz für die 20 Hektar große Hafenbaustelle angelegt worden seien. Zahlen, die die etwa 100 Demonstranten am Tag des ersten Spatenstiches nicht freundlicher stimmten.

Die Hafengesellschaft wiederum betonte das Recht der Demonstranten auf freie Meinungsäußerung und will auch zukünftig den Dialog suchen. Einen Anfang machte die Eröffnung einer Info-Ausstellung in drei Überseecontainern in der Nähe der Hafeneinfahrt. Sie bildete den Mittelpunkt des Tags der offenen Tür, bei dem sich zahlreiche Besucher bei Würstchen und Kölsch über die Bauarbeiten informierten. Die Ausstellung inklusive fachlicher Führung und Erläuterung soll während der gesamten Bauphase Interessenten auf Anfrage geöffnet werden.

Branche kämpft mit Krise

Dachverband fordert Unterstützung von europäischer Politik

Der Präsident der Europäischen Binnenschifffahrts Union (EBU), Dr. Philippe Grulois, stellte den aktuellen Jahresbericht des Dachverbands vor. Besondere Bedeutung wird darin der wirtschaftlichen Situation und deren Folgen für den Transport eingeräumt.

Die EBU, in der sich die nationalen Verbände aus mittlerweile acht europäischen Staaten engagieren, ruft gleichzeitig die europäische Gemeinschaft auf, Maßnahmen zur Bekämpfung der Folgen der Wirtschaftskrise für die Binnenschifffahrt zu treffen.

Dr. Grulois wies in der Pressekonferenz darauf hin, dass Transport eng mit der wirtschaftlichen Entwicklung zusammenhänge. Die Wirtschaftskrise habe demzufolge in der Binnenschifffahrt zu einer drastischen Verminderung des Ladungsangebots und allen damit zusammenhängenden Folgen geführt. In den ersten Monaten dieses Jahres verzeichneten die meisten Binnenschifffahrtsstaaten Ladungsrückgänge bis zu 30 Prozent im Vergleich zum vergangenen Jahr, wobei der Rückgang in diversen Marktsegmenten, wie beispielsweise bei den Erz- und Kohlentransporten sowie bei der Beförderung chemischer Güter, noch beträchtlich höher liegt.

Maßnahmen erforderlich

Die EBU weist in ihrem Jahresbericht zudem darauf hin, dass die Zunahme des Laderaums in den vergangenen Jahren zu einer Überkapazität in der momentanen von der Wirtschaftskrise beeinflussten Situation führe, was unter anderem einen Fall der Frachtpreise zur Folge habe. In dieser Situation sei es von Bedeutung, einerseits die Flottenkapazität zu wahren und andererseits akzeptable Frachtraten zu garantieren. Das sei jedoch nur mit flankierenden und unterstützenden Maßnahmen möglich.

Eine Aufforderung, die die Mitgliedsverbände der EBU vor allem an die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten der Europäischen Union richten. Der Schwerpunkt solle dabei auf kurzfristig zu verwirklichende Projekte liegen.

Dazu gehörten nach Meinung der EBU Investitionen in Infrastruktur, die Vermeidung und Verringerung administrativer Lasten, die Verringerung finanzieller Lasten wie beispielsweise durch Hafengelder und Steuern sowie die Verabschiedung eines Maßnahmenpakets zur Überbrückung der derzeitigen Wirtschaftslage. Als eine Institution nannte Dr. Grulois beispielhaft die Europäischen Investitionsbank (EIB).

Die EBU traf sich auch mit Kommissar und Vizepräsident der Europäischen Kommission Antonio Tajani und dessen Generaldirektor Matthias Ruete zu einer persönlichen Unterredung zur Bekämpfung der drastischen Folgen der Wirtschaftskrise für die Binnenschifffahrt.

Tempo investiert in den Standort

Produktionslinie sichert den Bestand im Neusser Hafen – Anlage kostete elf Millionen

Mitte des Monats nahm die SCA Hygiene Products GmbH im Neusser Werk eine neue Produktionslinie für Toilettenpapier offiziell in Betrieb. Werkleiter Ewald Spörer betätigte stolz mit geladenen Gästen der Stadt Neuss den roten Knopf, der die Maschine startete, die zukünftig hochwertiges Toilettenpapier der Marke Tempo herstellt.

In fünf Monaten Bauzeit entstand die derzeit modernste Toilettenpapier-Verarbeitungslinie im SCA Konzern. Die Investition von mehr als elf Millionen Euro in das Gesamtprojekt schuf 17 neue Arbeitsplätze, die konzernintern, auch von anderen SCA Standorten, besetzt wurden, erklärte der Werksleiter weiter.

Die neue jährliche Produktionsmenge an Toilettenpapier sichert die Zukunftsfähigkeit des Hygienepapierstandorts Neuss und setzt Maßstäbe bezüglich der Produktivität im Werk. Mit der in einem Jahr hergestellten Menge an Fertigprodukt könnte man den Äquator etwa fünf Mal umwickeln. Für das neue Tempo-Toilettenpapier wurde die Möglichkeit geschaffen, das Papier bereits in der Papiererzeugung zu färben. Damit werden unterschiedlichste Produktvarianten denkbar.

Das neue Tempo-Toilettenpapier ist bereits auf dem deutschen und österreichischen Markt eingeführt und wird ausschließlich am Neusser Tempo-Standort produziert, dem die Marke damit treu bleibt.

„Wir freuen uns über den bisher guten Start des neuen Produkts im Handel und sind sicher, dass das Toilettenpapier genauso wie die Papiertaschentücher aus Neuss zukünftig neue Maßstäbe setzen wird", sagte Werkleiter Spörer. Seit 2007 gehört die Marke Tempo zu SCA Tissue Europe, dem führenden Anbieter von Tissue in Europa. Der Hauptsitz der Geschäftseinheit ist München.

Die Produktpalette umfasst Toilettenpapier, Falthandtücher und Haushaltsrollen, Servietten sowie Papiertaschentücher. „Unsere Produkte finden Sie fast überall – in vielen Haushalten, Hotels, Restaurants, an industriellen und gewerblichen Arbeitsplätzen genauso wie in öffentlichen Einrichtungen", betont der Werksleiter. Zu den Kunden von SCA Tissue Europe zählen große internationale Handelsketten, die Industrie, der Service und der Handel.

Im Markt gut etabliert

Zu den bekannten Marken gehören Tork, Zewa, Velvet und Edet und ein breites Angebot von Handelsmarken, die im europäischen Markt gut etabliert sind. „Unser Consumer Tissue Portfolio wurde kürzlich durch die Akquisition von Charmin, Bounty und Tempo von P&G erweitert", erläutert Ewald Spörer. Als ein Geschäftsbereich der schwedischen SCA Gruppe beschäftigt SCA Tissue Europe rund 8600 Mitarbeiter und generierte in 2007 einen Umsatz von mehr als zwei Milliarden Euro.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.tempoweb.de und www.scatissueeurope.com.

Nach Mexiko und Dänemark

Gottwald liefert zwei weitere Krane an zufriedene Hafenbetreiber

Die Corporación Integral de Comercio Exterior, S.A. de C.V. (Grupo CICE), aus Mexiko bestellte bei der Gottwald Port Technology GmbH (Gottwald) einen Hafenmobilkran Modell 6 in der Variante G HMK 6407 der aktuellen Generation 5 für ihr Terminal im Hafen von Veracruz. Der Kran verfügt über eine maximale Traglast von 100 Tonnen, eine besonders starke Traglastkurve und eine maximale Ausladung von 51 Metern, was ihn für den Umschlag von Containern an Schiffen bis hin zur post-Panamax-Klasse befähigt.

Hafenmobilkran Modell 7 in der Variante G HMK 7408 B im Einsatz.

Der neue Kran wird das Werk im Düsseldorfer Süden Ende des Monats verlassen und im September seinen kommerziellen Betrieb im Hafen von Veracruz am Golf von Mexiko aufnehmen. Neben Containern wird der universell einsetzbare und diesel-elektrisch angetriebene Hafenmobilkran auch Stückgüter und Projektcargo einschließlich Komponenten für Windkraftanlagen umschlagen.

Bei dem Hafenmobilkran Modell 6 handelt es sich bereits um den sechsten Kran, den Grupo CICE bei Gottwald in Auftrag gab, darunter auch ein Hafenmobilkran Modell 7 in der Variante G HMK 7608 der Generation 5 mit einer maximalen Traglast von 140 Tonnen, der seit 2007 im Einsatz ist.

Flexibel und umweltfreundlich

Auch der Port of Aalborg, Dänemark, der manchmal als das „Nordic Transport Centre" bezeichnet wird, bestellte bei der Gottwald Port Technology einen Hafenmobilkran Modell 7 (Variante G HMK 7608 B) der aktuellen Generation für den Umschlag von Schütt- und Stückgütern sowie von Containern. Der Vier-Seil-Kran verfügt über eine 50-Tonnen-Greiferkurve in A8-Klassifikation, eine maximale Kapazität von 140 Tonnen und einen maximalen Radius von 51 Metern.

Der Betreiber wird den diesel-elektrischen Kran sowohl für den professionellen und rauen Schüttgutumschlag sowie für den Umschlag von Containern und Projektgütern einsetzen, wie Komponenten für Windkraftanlagen, die bis zu 140 Tonnen schwer sind.

Der Kran eignet sich für den Schüttgutumschlag an Schiffen bis zur Capesize-Klasse, wo er, abhängig von den Terminal- und Betriebsbedingungen, Umschlagleistungen von bis zu 1500 Tonnen pro Stunde erzielt. Darüber hinaus eignet er sich für den Containerumschlag an Schiffen bis zur post-Panamax-Klasse. Der neue Kran wird gegenwärtig, wie alle zuvor nach Dänemark gelieferten Krane, in Düsseldorf gefertigt und im November 2009 seinen kommerziellen Betrieb im nord-jütländischen Hafen von Aalborg aufnehmen, welcher als Tor zum Nordatlantik und nach Grönland fungiert.

Weltweit führend

Die Gottwald Port Technology GmbH mit Sitz in Düsseldorf, ein Tochterunternehmen der Demag Cranes AG, ist Anbieter von Hafenkranen und Technologien zur Hafenautomatisierung. Mit insgesamt rund 1300 verkauften Hafenmobilkranen ist das Unternehmen Weltmarktführer in dem Produktfeld. Im Bereich der Hafenautomatisierung bietet Gottwald Systemlösungen, die eigene Hard- und Software umfassen. Das Unternehmen beliefert Kunden in über 90 Ländern und erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2007/2008 mit rund 800 Mitarbeitern einen Umsatz von 325,5 Millionen Euro.

Feuerwehrtaucher noch besser einsetzbar

Retter der Landeshauptstadt ließen ihre Froschmänner jetzt im Schulschiff RHEIN Duisburg weiterbilden

Noch einmal die Schulbank drücken mussten in den vergangenen Monaten die mehr als 30 Feuerwehrtaucher der Landeshauptstadt Düsseldorf: An Bord des Schulschiffes Rhein der Aus- und Weiterbildungseinrichtung des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt nahmen sie an Radarschulungen teil.

Die Mannschaft um Kapitän Lothar Barth verabschiedete jetzt bereits die dritte und damit letzte Gruppe der mehr als 30 Feuerwehrtaucher nach ihrer erfolgreichen Schulung. Ziel des Sonderseminars war es, den Feuerwehrtauchern einen Einblick in die Grundlagen der Radartechnik zu geben und gleichzeitig die Radarfahrt praxisnah am Simulator zu trainieren. Diese Bildungschance für die Taucher der Berufsfeuerwehr Düsseldorf war eine gute und wertvolle Idee, erklärte der Kapitän.

Die Männer der Feuerwehr Düsseldorf sind bestens ausgebildet.

Einen wichtigen Aspekt während der Schulung stellte der verantwortungsbewusste Umgang mit dem Radar als Hilfsmittel im Rettungseinsatz auf dem Rhein, im Hafen oder auf den angrenzenden Baggerseen dar.

Die praktischen Übungen beinhalteten unter anderem das Befahren der Duisburger Reede mit Funkabsprachen zum Überholen und Begegnen sowie Hafenein- und ausfahrten, Bei- und Ablegen im Einsatz und Anwenden von Schallzeichen bei Wende- und Überholmanövern.

So sind die Retter zukünftig in der Lage, bei Einsätzen auf einem der Rettungsboote bei Bedarf die Bootsführer zu unterstützen.

Barth hofft nun, dass das Düsseldorfer Modell entlang des Rheins Schule macht. Gern würde er dabei für die Feuerwehren ein maßgeschneidertes Schulungsprogramm entwerfen, das sie nicht nur auf den aktuellen Stand der Technik bringt, sondern das auch den lokalen Gegebenheiten und Anforderungen für den Rettungseinsatz Rechnung trägt. „So möchten wir den Feuerwehrmännern und –frauen bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben eine leichte Hilfestellung durch praktische Trainings geben." Auch sonst kann sich das Schulschiff nicht über mangelnde Nachfrage beschweren: „Auch wenn alle von der Krise reden, ist die Gesamtzahl im Ausbildungsbereich 2009 noch gestiegen", berichtet Barth. Ein Grund: Alle Auszubildenden, die die Prüfung bestanden, haben auch einen Arbeitsplatz erhalten. Und auch viele Unternehmen hätten erkannt, dass trotz der wirtschaftlichen Situation die Weiterbildung nicht vernachlässigt werden dürfe, teilweise sogar jetzt die Zeit bestehe, in den vergangenen hektischen Jahren Versäumtes nachzuholen.

Eine Übersicht über das umfangreiche Aus- und Weiterbildungsangebot gibt es im Internet auf der Homepage www.schulschiff-rhein.de.

Erfrischendes und kostbares Nass

Stadtwerke beantworten mit neuem Trinkwasserfilm beinahe alle Fragen von Kindern

Woher kommt eigentlich unser Wasser? Wer sorgt dafür, dass es immer klar und köstlich aus dem Wasserhahn kommt? Diese Fragen stellten sich Anna und Jonathan und fragten im Wasserwerk der Stadtwerke Düsseldorf einmal nach. Wer sich ansehen möchte, was die beiden Düsseldorfer Schüler herausgefunden haben, findet die Antwort im Internet auf der Homepage der Stadtwerke Düsseldorf unter www.swd-ag.de/privatkunden/spiel_spass/stadtwerke_interaktiv.php. Die Stadtwerke-Mitarbeiterin und Biologin Vera zeigt den beiden jungen Leuten den Weg des kühlen Nass' vom Rhein bis zum Wasserhahn.

Wasser ist ein kostbares Nass, von dem die Stadtwerke durchschnittlich 140 Millionen Liter pro Tag liefern.

Foto: SWD AG

Anlass für den neuen Film über Gewinnung, Aufbereitung, Verteilung und Überwachung des Lebensmittels Trinkwasser war für die Stadtwerke Düsseldorf das Interesse von Schülerinnen und Schülern bei schulischen Themen und Projekten. Von der Primarstufe bis zum Abitur taucht Wasser im Unterricht in Fächern wie Biologie, Chemie, Physik, Hauswirtschaftslehre bis hin zur Religion immer wieder auf. Zur Vorbereitung bei Hausaufgaben oder Referaten steht der achtminütige Film für Schülerinnen und Schüler jetzt auch – neben anderen wissenswerten Informationen zum Lebensmittel Trinkwasser – im Internet zum Download bereit. Eine kostenlose DVD kann zudem über die Telefonnummer (0211) 821 821 bestellt werden.

Die Wasserwerke der Stadtwerke versorgen täglich über 610.000 Menschen in Düsseldorf, Erkrath und Mettmann mit durchschnittlich 140.000 Kubikmetern – das sind 140 Millionen Liter – Trinkwasser. Das entspricht etwa 700.000 Badewannen. Dabei schwankt die Tagesabgabe zwischen 120.000 Kubikmetern im Winter und bis zu 250.000 Kubikmetern an heißen Sommertagen. Doch auch dann gibt es keine Probleme: Die maximale Kapazität, die so genannte „Engpassleistung", liegt bei etwa 252.000 Kubikmetern pro Tag. Zudem speichern stets zwei Behälteranlagen fast eine „Tagesration" (125.000 Kubikmeter), die, um die Qualität aufrecht zu erhalten, täglich ausgetauscht wird. Drei Wasserwerke sichern die Versorgung: „Holthausen" im Süden der Stadt, „Flehe" und das Wasserwerk „Am Staad".

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*

Neue Technik für Sicherheit auf dem Rhein

Revierzentrale überwacht die geschäftigste Wasserstraße in ganz Europa – jetzt komplett digital umgestellt

Am 23. Juni ging die neue digitale Technik in der Revierzentrale (RvZ) Duisburg in Betrieb. Von der Leitstelle werden zum einen die 22 Sendemasten des Nautischen Informationsfunks (NIF) angesteuert. Der UKW-Sprechfunkdienst ermöglicht es den Mitarbeitern, sowohl mit einzelnen Fahrzeugen als auch mit Schiffen in einem Streckenabschnitt zu sprechen oder das gesamte Zuständigkeitsgebiet abzudecken. Das umfasst den Niederrhein von der Landesgrenze nach Rheinland-Pfalz bis zur deutsch-niederländischen Grenze und das westdeutsche Kanalnetz bis Bergeshövede – etwa 500 Kilometer Wasserstraßen.

Über den Funk versenden die Mitarbeiter der Revierzentrale regelmäßig Wasserstände und Vorhersagen, Hochwasserwarnungen sowie Eis- und Nebelmeldungen. Sie nehmen Unfallmeldungen entgegen und leiten Hilfsmaßnahmen ein. Alle Mitarbeiter verfügen über eine Binnenschiffer-Ausbildung.

In Duisburg müssen sich aber auch die im Zuständigkeitsgebiet vom Melde- und Informationssystem Binnenschifffahrt (MIB) erfassten Schiffe an- und abmelden. Das sind bis zu 175 Fahrzeuge am Tag, die entweder länger als 110 Meter sind, mehr als 20 Container an Bord haben, Fahrgäste oder Gefahrstoffe transportieren. Bei Havarien oder anderen Vorkommnissen gibt die Revierzentrale ihre Daten wie Ladung, Anzahl der Besatzung und Abmessung an die Rettungsdienste weiter, die dadurch schnell handeln können. „Das schützt die Schiffsbesatzung, die Bevölkerung und die Umwelt", betont Amtsleiterin Birgitta Beul.

Die bisherige analoge Technik stammt teilweise noch aus der Zeit der Eröffnung im Jahr 1993. Der Umbau kostete 1,3 Millionen. Euro. Insgesamt wurden die 23 PCs und drei Bedientische, an denen die Männer arbeiten, mit rund 3000 Metern Datenleitung, 300 Metern Stromkabel sowie einer Großbildleinwand verbunden. „Die neue Technik ermöglicht eine optimale Kommunikation mit der Schifffahrt, das ist besonders wichtig bei Havarien, Behinderungen und Sperrungen auf dem Rhein", so die Amtsleiterin. Dort wird das höchste Güterverkehrsaufkommen auf Binnenwasserstraßen in Deutschland transportiert.

Spiele mit Tiefgang

Zehn einfache Fragen beantworten und gewinnen!

Frage 1: Wo wird das neue Container-Transferium für Rotterdam gebaut?
- **N** In Alkmar
- **U** In Alkrade
- **F** In Alblasserdam

Frage 2: Wie viele Güter wurden im vergangenen Jahr in den fusionierten schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagen?
- **E** 7,2 Millionen Tonnen
- **L** 6,7 Millionen Tonnen
- **R** 5,5 Millionen Tonnen

Frage 3: Mit welchem englischen Begriff bezeichnen Fachleute eine förmliche Absichtserklärung zwischen zwei Unternehmen?
- **L** „To do list"
- **R** „Letter of Intend"
- **U** „Score card"

Frage 4: Wie viele Menschen leben entlang des Rheins?
- **A** 35 Millionen Menschen
- **E** 47 Millionen Menschen
- **I** 58 Millionen Menschen

Frage 5: Wann begann der Tourismus am Rhein?
- **E** Im 19. Jahrhundert
- **S** Durch die Kreuzritter
- **U** Mit den Römern

Frage 6: Was wird in Godorf neu gebaut?
- **F** Eine Fährstation
- **N** Ein Hafenbecken
- **F** Ein Eisstadion

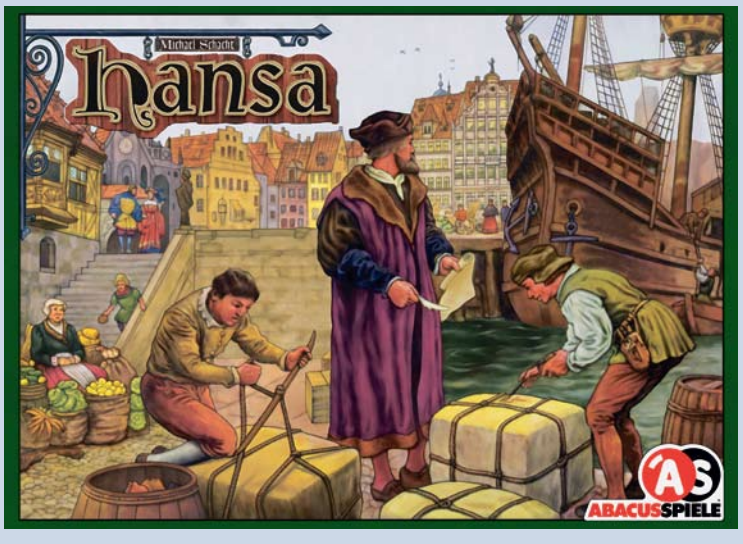
Frage 7: Wo wurden die Düsseldorfer Taucher geschult?
- **E** Auf dem Schulschiff Rhein
- **L** Im Hallenbad Nord
- **A** Im Summer Camp

Frage 8: Wie viele Wasserwerke betreiben die Stadtwerke Düsseldorf?
- **T** Eins
- **R** Zwei
- **N** Drei

Frage 9: Wie viel Trinkwasser liefern die Stadtwerke Düsseldorf durchschnittlich pro Tag?
- **D** 140 Millionen Liter
- **Q** 14 Millionen Liter
- **A** 1,4 Millionen Liter

Frage 10: Wie viele Kilometer Wasserstraße kontrolliert die Revierzentrale in Duisburg?
- **G** 210 Kilometer
- **S** 435 Kilometer
- **E** 500 Kilometer

Lösungswort:



Sich so richtig in ein spannendes Spiel vertiefen – zum Beispiel zum Thema Hafen oder Schifffahrt? Während draußen ein Sommerregen den Tag verdunkelt? Dazu möchte Sie, liebe Leser, die Hafen-Zeitung einladen. Wir verlosen drei Gutscheine. Dazu müssen Sie lediglich die richtigen Antworten herausfinden – dabei hilft Ihnen sicherlich ein Blick in diese Ausgabe der Hafen-Zeitung oder ins Internet.

Einfach die entsprechenden Buchstaben der richtigen Antworten nacheinander notieren und das Lösungswort bis zum 1. September (es gilt das Datum des Poststempels) an die Adresse Hafen-Zeitung, Andreas Fröning, Antoniusstraße 18, 45470 Mülheim a. d. Ruhr, per Postkarte oder per E-Mail an info@schrift-steller.de senden.

Zudem freuen wir uns wie immer über Ihre Anregungen, Tipps und Rückmeldungen, wie Sie die Hafen-Zeitung finden.

Der Rechtsweg ist natürlich ausgeschlossen. Die glücklichen Gewinner werden von uns benachrichtigt. Die richtige Antwort des Juni-Rätsels lautete „URLAUBSTAG". Die Gewinner wurden verständigt.