Neuss Düsseldorfer
HAFEN ZEITUNG
MÄRZ 2010 www.hafen-zeitung.de

Kreativität kann und muss trainiert werden, meint Anita Schüller auf Seite 5

Ticker: Verkehr bildet Basis ✚✚✚ Rundflug über den Rhein ✚✚✚ Raffinierte Neusser ✚✚✚ Fluss gab der Region ihren Namen ✚✚✚ Vielfalt der Logistik entdecken ✚✚✚ Dachs ist Tier des Jahres 2010 ✚✚✚ Ministerin nennt Zusammenarbeit beispielhaft

Hafentag thematisiert die Krise

Am 20. und 21. Mai laden die NDH zu angeregten und anregenden Diskussionen ein

Mit dem ersten Neuss Düsseldorfer Hafentag 2006 „Die Hanse: alte Verbindungen – neue Chancen" wurde ein Forum für die Logistikbranche eingeführt, welches zwei Jahre später der zweite Hafentag „Binnenhäfen als aktive Partner der Seehäfen" erfolgreich fortführte.

Beide Male erwiesen sich die gut besuchten Veranstaltungen in der Neusser Eventhalle nicht nur als hervorragendes Podium für fachlich hochstehende Vorträge, neue Erkenntnisse und logistische Ideen: Der Hafentag zeigte sich auch als sehr gutes Forum, die unterschiedlichsten Gedanken entweder direkt im Anschluss im großen Kreis oder danach in kleiner Runde

weiter zu verfolgen, zu diskutieren und weiter auszubauen.

In diesem Jahr soll nach den erfolgreichen ersten Veranstaltungen die dritte Auflage starten. Am Donnerstag, 20. Mai, und Freitag, 21. Mai, geht es um „Die (Finanz-)Krise als Motor der Globalisierung." Die globale Wirtschaftskrise führt auch zu einem Rückgang der Verkehrsnachfrage in Deutschland. Alle drei Verkehrsträger verringerten in 2009 ihre Verkehrsleistungen, sind von der rückläufigen Nachfrage betroffen.

Die Logistikbranche verzeichnete nach mehrjährigem Wachstum erstmalig wieder Mengen- und Leistungsrückgänge. Dennoch: Langfristige Prognosen gehen von einem weiteren Wachstum aus. Für die Hafenstandorte heißt dies, geplante Ausbauvorhaben weiter voranzutreiben. Gerade vor diesem Hintergrund spielen Kooperationen eine große Rolle, wenn es gilt, am Markt zu bestehen.

Anmeldungen für den dritten Hafentag in der Neusser Eventhalle nimmt ab sofort Thomas Düttchen von den Neuss Düsseldorfer Häfen unter der Telefonnummer (0 21 31) 5 32 32 00 entgegen.

Vorreiter

Am 7. März feierte die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ihr 125-jähriges Bestehen. Im Jahre 1885 wurde die „Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft" (HFLG) als Vorgänger gegründet, um die Speicherstadt im neuen Freihafen zu bauen und zu betreiben.

Vorstellung

Die PlanetSolar, das weltweit größte Solarboot, wurde Ende Februar erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Mit 31 Metern Länge, 15 Metern Breite, 7,5 Metern Höhe und 500 Quadratmetern Solarmodulen soll es im kommenden Jahr zu einer Weltumrundung ablegen.

Vakanzen

Interesse an einem Arbeitsplatz auf hoher See? AIDA Cruises geht mit innovativem Bewerbermanagement neue Wege bei der Suche nach Nachwuchs. Interessenten finden im Internet auf www.aida-jobs.de detailliertere Suchfunktionen und umfangreiche Informationen zu den AIDA-Arbeitswelten, Stellenangeboten sowie Ausbildungs- und Studiengängen.

Stromtanke

Die Stadtwerke Düsseldorf eröffneten in der Landeshauptstadt die erste öffentliche Stromtankstelle. Eine pfiffige Idee rund um Elektromobilität zeigt, dass das Tankstellennetz zukünftig mit wenig Aufwand ausgeweitet werden kann: Der Düsseldorfer Energieversorger rüstete – bundesweit bislang einmalig – eine mit Strom betriebene Laterne so um, dass sie auch zum Betanken von Stromfahrzeugen genutzt werden kann. Im Einsatz sind dreipolige Normstecker, auch bekannt als „Campingstecker".

Der Frühling kommt in die Häfen

Auch in den Häfen und an den Ufern des Rheins hielt binnen weniger Tage der Frühling Einzug. Überall sprießt frisches Grün, das zu einem Sonntagsspaziergang einlädt, bei dem sich ganz wunderbar die zahlreichen Aktivitäten auf dem Rhein beobachten lassen.

Vielseitigkeit

Gerade in Zeiten der Expansion hört man immer wieder die Kritik, Häfen sollten sich auf den Schiffsumschlag und dort möglichst auf den ertragreichen Containerumschlag konzentrieren. Lagerung, Schienen- und Lkw-Verkehre könnten ja in anderen Terminals abgewickelt werden.

Doch dieser Ansatz ist zu kurz gedacht: Es sind ja gerade diese Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den drei Verkehrsträgern, die den Hafen so besonders machen. Denn wie wollen wir den Verkehr von heute und morgen steuern ohne Drehscheiben wie den Häfen? Und da gehören eben auch Lkw und Schiene zum Mix – übrigens aus guten Gründen.

Und es sind nicht nur Verträge, die uns dazu zwingen, den Firmen alle Freiheit zu lassen, was sie auf ihrem Gelände machen, ob sie die Waren zwischenlagern oder weiterverarbeiten. Denn mit diesen Aktivitäten schaffen sie hier zusätzliche Wertschöpfung und neue Arbeitsplätze, die weit über den reinen Umschlag hinaus gehen.

Und gerade das vergangene Jahr, in dem die Container durch die Bank eingebrochen sind, hat doch gezeigt, wie wichtig es ist, breit aufgestellt zu sein. So konnten wir die Rückgänge vergleichsweise hervorragend ausgleichen und abfedern. Ganz abgesehen davon, dass ein guter Dienstleister eben alle Aufgaben stemmt. Wir wären ja auch enttäuscht, wenn die Stadtwerke nur die Innenstadt versorgen und die Randbezirke außer Acht lassen würden. ULRICH GROSS

Reden wir drüber

Wenn sich die vorsichtigen Zeichen bewahrheiten und die Logistikbranche in diesem Jahr leichte Zuwächse bei Umsatz und Gewinn verbuchen kann, so sollten wir dafür dankbar sein. Aber wir dürfen nicht einfach wieder zum Tagesgeschehen übergehen, sondern müssen uns die Zeit nehmen, über die vergangenen Monate zu reden. Auch wenn das in dem einen oder anderen Fall sogar schmerzhaft ist. Wir sollten alle gemeinsam analysieren, welche Bereiche besonders betroffen waren. Warum einige Unternehmen und Standorte in den vergangenen Monaten nicht nur besser als andere abschnitten, sondern teilweise sogar Zuwächse erreichen konnten. Und welche Maßnahmen und Ideen welche Wirkungen hatten. Denn was sich in der Krise bewährt, kann auch hilfreich sein, wenn die Terminals wieder überlaufen.

Zudem sind Gespräche wichtig, um das gegenseitige Vertrauen wieder zu gewinnen. In Zeiten sicherer Zuwächse hatte es sich oftmals eingebürgert, dass man vor allem den Nutzen für den Kunden in den Vordergrund vor das Bemühen um eine weitere Tonne für die Bilanz stellte.

So verständlich es in schweren Zeiten ist, wenn wieder um jede Tonne Umschlag „gekämpft" wird, so müssen wir die Bewältigung der anstehenden Verkehrszuwächse wieder als nationale und gemeinsame Aufgabe verstehen.

Lassen Sie uns also drüber reden. Zum Beispiel beim nächsten Neuss Düsseldorfer Hafentag. RAINER SCHÄFER

Grüne Logistik spart Geld

Studie: Ökonomische und ökologische Ziele können sich ergänzen

Der Transport auf dem Wasser ist nicht nur umweltfreundlich, sondern auch effizient.

Der erste Schritt in Richtung einer ökologisch nachhaltigen Logistik beginnt bereits bei der ureigenen Aufgabe des Spediteurs. Und sie muss die unternehmensübergreifende Integration fördern mit dem Ziel, nicht weniger Güter zu befördern, sondern diese möglichst effizient. Das zeigt eine aktuelle Studie des Instituts für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik (INVL) an der Fachhochschule Heilbronn zum zukunftsträchtigen Thema „Grüne Logistik", die der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLV) vorstellte.

Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass sich ökonomische und ökologische Ziele ergänzen – eine Aussage, der 85 Prozent der befragten Logistiker zustimmen. Und hier beginnt ihr Dilemma. Zwar tragen sie durch die Entwicklung neuer logistischer Konzepte und die Umsetzung technischer und organisatorischer Einzelmaßnahmen zum Rationalisierungs- und damit Umwelterfolg bei, stoßen aber oftmals auf wenig Verständnis bei ihren Kunden, wenn es ums Geld geht.

„Auch Industrie und Handel können durch Reduzierung einer Vielzahl von Engpässen an den Be- und Entladestellen ihren Beitrag zu einer grünen Logistik leisten", meint dazu DSLV-Präsident Mathias Krage und ergänzt: „Das Speditionsgewerbe hat auf jeden Fall seine Verantwortung für den Erhalt der Umwelt erkannt und bekennt sich dazu. Diese Auffassung hat unser Gesamtvorstand heute nochmals bekräftigt."

Neuer Internetauftritt des BDB

Mit komplett überarbeitetem Inhalt und neuem Design präsentiert sich der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) im Internet. Unter der bekannten Adresse www.binnenschiff.de (auch: www.bdbev.de) informiert der Branchenverband, der sich die Vertretung der Interessen der gewerblichen Güter- und Fahrgastschifffahrt zur Aufgabe gemacht hat, über das System Wasserstraße und gibt Auskunft über die Positionen des Gewerbes.

Der BDB wird damit einem wiederholt geäußerten Informationsbedürfnis der breiten Öffentlichkeit und des wissenschaftlichen Nachwuchses gerecht. So finden sich in den Rubriken „Infrastruktur" und „Binnenschifffahrt" die Leistungsmerkmale des Verkehrsträgers. Erklärt wird, dass die rund 7300 Kilometer schiffbaren Wasserstraßen nicht nur dem Gütertransport dienen, sondern mit Be- und Entwässerung, Trinkwassergewinnung, Hochwasserschutz oder Freizeit und Erholung zugleich einem regelrechten Nutzungsbündel unterliegen. Aspekte wie Umweltschutz, Sicherheit und Trimodalität in der Binnenschifffahrt stellt die Homepage ausführlich und auf Grundlage aktueller Gutachten dar. Wer die Positionen des BDB im Detail kennenlernen will, wird in der Rubrik „Presse" fündig: Dort sind nicht nur aktuelle Statistiken eingestellt, hier stehen auch sämtliche Pressemitteilungen.

Regelmäßig suchen die Verbände den Dialog mit der Politik, um über Fragen, Vorstellungen und Wünsche auf beiden Seiten zu sprechen. Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen hatte nun nach Berlin eingeladen.

Basis für Wohlstand und Arbeit

Anlässlich seines diesjährigen Parlamentarischen Abends im Ernst-Reuter-Haus in Berlin thematisierte der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) das Ungleichgewicht zwischen Einnahmen aus und Ausgaben für die Verkehrsinfrastruktur. „Die Binnenhäfen sind aufgrund ihrer Funktionsvielfalt Basis für mehr als 2000 Unternehmen der produzierenden Wirtschaft", dokumentierte BÖB-Präsident Rainer Schäfer die Position der Binnenhäfen. „Über die Häfen und ihre Anlieger werden bis zu zehn Prozent der kommunalen Steuereinnahmen generiert. Eine echte Cashcow für die städtischen Kassen."
Allerdings fließen die Einnahmen nicht entsprechend in die Weiterentwicklung der Häfen zurück. Ein Problem, welches die gesamte Verkehrsinfrastruktur in Deutschland betrifft. Die ab dem Jahr 2011 festgeschriebene Schuldenbremse ist aufgrund des zu erwartenden Verteilungskampfes über alle Verkehrsträger hinweg nicht zielführend.

Die Binnenhäfen leisten viel und haben viel zu sagen, deshalb suchen sie regelmäßig den Dialog.

Nachteile befürchtet

Der Koalitionsvertrag enthält bereits Aussagen über die Etablierung einzelner Finanzierungskreisläufe für die Straße. Im Sinne einer Nutzerfinanzierung von vielen unterstützt, befürchtet der BÖB Nachteile für die Finanzierungsfähigkeit von Schiene und Wasserstraße. „Als Systemvertreter – gerade im kombinierten Verkehr – müssen wir als Binnenhäfen darauf achten, dass solche Konzepte der Finanzierung integrierend statt trennend wirken", stellte Schäfer klar.
Vor dem Hintergrund, dass die einzelnen Sektoren in unterschiedlichem Maße immer auf eine Haushalts(grund)finanzierung angewiesen sind und Fördermöglichkeiten auch weiterhin ausgeschöpft werden müssen, ist auch hier Nachhaltigkeit gefragt.
„Ich könnte es mir ja ganz einfach machen und könnte das Gleiche sagen wie ihr Präsident, nur eben nicht als Frage sondern als Antwort. Denn zwischen dem, was sie zu Recht einfordern und was wir als Bundesregierung wünschen, besteht eine große Übereinstimmung", erklärte der Gast des Abends, Staatssekretär Enak Ferlemann aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.
Das verkehrspolitische Konzept der Regierung beschrieb er als machbare Antworten auf die Herausforderungen des 21. Jahrhundert. „Und diese Herausforderungen sind riesig", machte sich der 46-jährige Niedersachse keine Illusion. „Alle wollen fahren und alle wollen mobil sein. Und es gilt, dieses Grundbedürfnis zu erfüllen." Ferlemann stellte klar, dass ein leistungsfähiges Verkehrssystem die Lebensader der Volkswirtschaft sei.
Bei aller Effizienz werde es mit dem Aufschwung wieder Zunahmen im Verkehr geben.

Enormes Wachstum

So rechnen Experten allein im Straßengüterverkehr mit einem Wachstum von rund 80 Prozent. Es sei davon auszugehen, dass auch bei einem moderaten Gesamtwachstum die Steigerung des Verkehrs deutlich über der des Bruttosozialproduktes liegen werde. „Wir gehen davon aus, dass 2013 wieder über 2007 und 2008 liegen wird", so Ferlemann. Aufgrund dieser guten Perspektiven sei es nun an der Zeit, die Infrastruktur so ausbauen, dass sie 2013 besser ist als noch 2008. „Wir brauchen eine wachstumsorientierte Innovationspolitik im Verkehrsbereich." Dazu sei jedoch auch ein Umdenken in der gesamten Bevölkerung erforderlich: „Staat, Unternehmen und die Bürger müssen an einem Strang ziehen und auch gemeinsam Verantwortung übernehmen." Die Aufgabe des Staates sei es dabei, die Rahmenbedingungen zu schaffen. „Die Wirtschaft hingegen wird nach wie vor von der Wirtschaft gemacht und eben nicht vom Staat. Und die Wirtschaft muss die zukunftsfähigen Innovationen vorantreiben. Und schließlich müssen wir mit den Bürgern in die Diskussion treten, dass es etwas Gutes ist, dass es den Güterverkehr in Deutschland gibt", betonte Ferlemann. „Denn schließlich wollen wir jeden Tag frische Produkte genießen, möchten alles geliefert erhalten und das möglichst auch gleich morgen. Und die Menschen müssen lernen, dass das nur geht, wenn das Schiff, die Bahn und der Lkw fahren. Wir müssen davon weg, dass Gütertransporte als etwas Negatives betrachtet werden. Ein transportorientiertes Land wie Deutschland kann sich diese Diskussion nicht leisten."

Die Bundesregierung wirbt für die Binnenhäfen.

Mobilität als Grundlage

Der Staatssekretär wies jedoch auch darauf hin: „Das können wir als Politik nicht alleine leisten. Da müssen wir mit der Wirtschaft gemeinsam deutlich machen, dass Wohlstand und Arbeitsplätze von einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur abhängen. Wir wollen eine Verkehrspolitik, wo Mobilität als Grundlage für Wachstum und Wohlstand anerkannt wird, anstatt sie zu verteufeln oder zu verdammen."
Für eine bezahlbare Mobilität für die Zukunft würden zudem alle Verkehrsträger benötigt. „Jeder muss seinen Platz in der Infrastruktur wahrnehmen." Der Staatssekretär zeigte sich zuversichtlich, dass trotz der Schuldenbremse die notwenigen Verkehrsinvestitionen zu stemmen sind, „denn sie sind die Grundlage des Wachstums".

In traumhaften Bildern den Rhein erleben

Filmdokumentation zeigt in spektakulären Luftaufnahmen nicht nur das Weltkulturerbe Rheintal in HD-Qualität

Es ist ein alter romantischer Traum: Einmal über den Rhein fliegen, von Düsseldorf über Köln, hinein in das romantische Rheintal bis nach Mainz. Diesen Traum verwirklichte der Kölner Regisseur Hermann Rheindorf und lässt uns mit seiner neuen Filmdokumentation „Weltwunder Rheintal" daran teilhaben, wenn auch nur vom heimischen Fernseher aus.

Die Dokumentation, die jetzt im Buchhandel als DVD und BluRay-Disc erschien, ist ein echter Augenschmaus und zeigt das Rheintal, wie man es zuvor noch nie gesehen hat. Möglich wurde dies durch den Einsatz einer neuen 360-Grad-Videokamera, die an der Unterseite des Helikopters montiert, gestochen scharfe Bilder in Full-HD liefert.

Foto: Kölnprogramm

Die Zuschauer erleben auf einem Hubschrauberflug Vielfalt und Schönheit des Rheins.

Professionelles Filmteam

Dafür charterte Rheindorf an einem schönen Sommerwochenende einen Helikopter. An seiner Seite ein professionelles Filmteam und als Experte Dr. Werner Schäfke, der langjährige Direktor des Kölnischen Stadtmuseums und Autor mehrerer Bücher über den Rhein. Unentwegt wies Schäfke den Kameramann Klaus Stuhl auf landschaftliche Besonderheiten und Sehenswürdigkeiten hin, sodass dieser die Objekte dank eines mächtigen Teleobjektivs so nah heranholen konnte, dass man selbst auf einige Hundert Meter Entfernung noch glaubt, Menschen erkennen zu können.

So geht es von den rheinischen Metropolen Düsseldorf und Köln über Bonn direkt in den schönsten Teil der Rheinreise und kein Ort rechts und links des „blauen Bandes" wird ausgelassen: Königswinter, Bad Honnef, Oberwinter, Unkel, Remagen und die Erpeler Ley, über Linz, Bad Hönningen, Bad Breisig und Andernach ins Neuwieder Becken und über Bendorf bis nach Koblenz. Dann folgt das Unesco Welterbe Oberes Mittelrheintal. Wie auf eine Perlenkette aufgezogen reihen sich nun die traumhaften Aussichten aneinander: Über Lahnstein und Boppard schwebt der Hubschrauber zur Loreley, dann weiter nach Oberwesel, Bacharach und Kaub bis nach Bingen, danach folgen Rüdesheim sowie Eltville an der wunderschönen Mariannenaue. Es fällt auf, wie viel von den sagenumwobenen Naturschönheiten, bei allen kritischen Debatten um Verkehrslärm und Welterbestatus doch noch zu sehen ist. Ein Flusstal wie gedichtet, trutzige Burgen, hohe Felsen, steile Weinberge und Städtchen wie aus dem Bilderbuch.

Die goldene Stadt Mainz mit dem weithin sichtbaren Dom bildet den Schlusspunkt der Flugreise in hoher Qualität. Versehen mit dem unterhaltsamen und informativen Kommentar von Werner Schäfke entsteht eine spektakuläre Natur- und Kulturreise. Sie ist weit mehr als nur die Aneinanderreihung von touristischen Sehenswürdigkeiten: Sie gibt der Region ein unverwechselbares Gesicht.

Erweiterte Fassung

Die Dokumentation ist unter anderem im SchifffahrtMuseum im Düsseldorfer Schlossturm erhältlich, zudem unter www.weltwunder-rheintal.de oder im Buch- und DVD-Handel.

Gesamtlaufzeit: 100 Minuten, inklusive Bonusfilm: „Ein Actionflug in acht Minuten."

DVD-ISBN: 978-3-9813237-2-6, (empfohlener Verkaufspreis 19,80 Euro), BluRay-ISBN: 978-3-9813237-3-3 (empfohlener Verkaufspreis 24,80 Euro).

Und wer sich noch ein bisschen gedulden kann: Die Filmcrew arbeitet derzeit an einer internationalen Fassung in sieben Sprachen, die ab Ostern als Aushängeschild für Gäste aus aller Welt fungieren wird. In dieser Version werden nun auch der Neusser Hafen, der Neusser Rheinbogen und die Südbrücke enthalten sein. In der bisherigen Version nahmen die Filmer direkt vom Rheinturm aus Kurs gen Süden und streiften die Neusser Seite lediglich mit einem Schwenk.

Dr. Eva-Maria Illigen-Günther, Geschäftsführerin der DMT, umringt von Gästeführern der DMT vor dem neuen Bus.

Düsseldorf im Cabrio-Bus

In diesem Jahr wird Düsseldorf noch ein bisschen bunter, denn dann fährt ganz neu ein knallroter doppelstöckiger „Cabrio-HopOn-HopOff-Bus" Interessenten durch die Straßen der Landeshauptstadt.

Mit dieser neuen Sightseeingtour der Düsseldorf Marketing & Tourismus GmbH (DMT) kann die Rheinmetropole individuell, barrierefrei und in zehn verschiedenen Sprachen erlebt werden.

Die Busrundfahrt beinhaltet insgesamt acht Haltepunkte auf beiden Seiten des Rheins. Dort kann man je nach Ticketart bequem ein- und aussteigen.

Die „HopOn-HopOff-Tour" startet täglich um 11, 13 und 15 Uhr vom Düsseldorfer Hauptbahnhof (gegenüber der Tourist-Information) sowie zusätzlich samstags um 17 Uhr. Geschulte Stadtführer kommentieren die Fahrt auf Deutsch und erläutern die Sehenswürdigkeiten links und rechts der Straße.

Neun weitere Sprachen (Englisch, Französisch, Niederländisch, Italienisch, Spanisch, Russisch, Japanisch, Chinesisch, Polnisch) werden zusätzlich von Band über Kopfhörer abgespielt.

Eigene Kreativität entdecken und ausleben

Anita Schüller bietet Künstlern und denen, die es werden wollen, Kurse und Raum für Ausstellungen.

Ein ganz neues und ungewöhnliches Kreativ-Zentrum eröffnete im vergangenen Herbst in Neuss: Im Hof der Rheintorstraße 24 fand die freischaffende Künstlerin Anita Schüller nicht nur den Raum, um selber zu malen. Die Diplompsychologin gibt zudem auch Kunstunterricht und stellt den angeschlossenen Galerieraum Gleichgesinnten zur Verfügung, die einen geeigneten Platz suchen, um ihre Werke zu präsentieren. „Ich habe alles hier, was für eine Vernissage benötigt wird, einschließlich einer tollen Terrasse. Denn es ist doch einfach schön, wenn Verwandte, Bekannte und Freunde sehen können, was man so macht."

Aber vor allem erfüllte die Neusserin sich einen lang gehegten Traum, wie sie erzählt: „Ich male immer schon Zuhause, auch in Kleingruppen. Und dann habe ich gedacht, jetzt machst Du es mal richtig."

Nach einer längeren Zeit des Suchens stieß sie auf eine Anzeige in der Tageszeitung – und sowohl die Lage als auch der Preis stimmten.

Und auch mit der Resonanz ist sie zufrieden. „Es läuft gut", sagt sie. „Eine neue Malgruppe hat sich gefunden, Künstler haben sich gemeldet, die ausstellen möchten, und am 20. Februar habe ich meine zweite Malaktion in Action-Painting veranstaltet. Wie beim ersten Mal einen Tag lang freies Malen mit Essen, Trinken und Reden – es war wieder einmal sehr interessant."

Anregende Kunst

Weitere Aktionen sollen sich in Zukunft anschließen. Anita Schüller denkt zum Beispiel an Aktzeichnen, einzelne Techniken oder Portraits.

Nicht die einzige Idee, die die kreative Frau umtreibt: So plant sie kreatives Mentaltraining: Ziel ist es, mittels Kunst und kreativer Techniken das Gehirn anzuregen und zu trainieren. „Denn kreativ ist nur", so erklärt sie einleuchtend, „wer sein Gehirn auch benutzt und entsprechend trainiert."

Die Diplompsychologin schloss an ihren Studien-Schwerpunkt pädagogische Psychologie Ausbildungen als Trainerin für Mentale Aktivierung der MAT-Gesellschaft für Gehirntraining, als Lern- und Gedächtnistrainerin sowie für autogenes Training an. All diese Kenntnisse möchte sie nun in einem umfassenden Training vereinen, das so unterschiedliche Aspekte wie Bewegung für das Gleichgewicht, Gehirn- und damit Kreativtraining sowie natürlich Entspannungsphasen in einem ganzheitlichen Ansatz umfasst. „Das klingt in der Theorie natürlich sehr kompliziert", lacht sie selber, wenn sie ihre Idee beschreibt. Und ergänzt sofort wieder ernst: „Ist es aber gar nicht. Es dauert ungefähr eine Stunde, ist ganz spielerisch aufgebaut, macht richtig Spaß und kostet nur 15 Euro."

Neue Impulse

Zumal sich das Angebot an jede Altersschicht richtet: „Zum Beispiel Ältere, die nach dem Beruf etwas Neues suchen. Menschen, die länger krank gewesen sind, gestresste, die einen klaren Kopf und neue Orientierung benötigen. Also alle Menschen, die eine gewisse Leere in sich fühlen und sich neue Impulse wünschen." Und das in einer Gruppe mit sechs bis zehn Gleichgesinnten.

Für Skeptiker und schüchterne Menschen hat Anita Schüller noch einen guten Rat: „Man braucht wirklich keine Angst zu haben. Kommen Sie einfach mal nach Anmeldung vorbei, zum umschauen, reden, sehen, ob es funkt."

Anita Schüller ist telefonisch unter (0 21 31) 1 33 03 70 sowie über das Internet www.anita-schueller.de zu erreichen.

Sie selber hat schon immer gemalt, wie sie erzählt. „Ich habe da eine Begabung." Diese baute sie in Seminaren für Malerei bei Prof. Fuchs, einem der Phantastischen Realisten in ihrer Geburtsstadt Wien weiter aus. Unter anderem ist sie Gründungsmitglied der Künstlergruppe OCTOPUS.

„In der Kunst habe ich eine Möglichkeit gefunden, wo ich mich selber austoben kann und die Gelegenheit habe, anderen Menschen das beizubringen, was ich kann. Und das ist sehr schön."

Nun hat sie auch noch einen Ort gefunden, anderen Künstlern eine Bühne zu geben: „Weil ich ja die Probleme kenne, die Hobbykünstler haben auszustellen und eine anständige Vernissage zu organisieren. Und jeder Künstler hat das Bedürfnis, sich zu zeigen, Anerkennung zu bekommen, in die Diskussion zu gehen."

Museumsführung mit Weinprobe

Seit der Zeit der Römer lässt sich die Erfolgsgeschichte des Rheinweins verfolgen. Über Jahrhunderte profitierten Produzenten, Händler und Schiffer von der internationalen Nachfrage, auch nach französischen Weinen, die über die Mosel kommend bis in die Küstenhäfen verschifft wurden. Dem Überblick über die alles andere als trockene Seite der Rhein-Wein-Geschichte am Sonntag, 28. März, um 15 Uhr im SchifffahrtMuseum im Düsseldorfer Schlossturm schließt sich eine Verkostung heutiger edler Tropfen an.

Interessenten werden gebeten, sich rechtzeitig anzumelden, da nur eine begrenzte Zahl von Plätzen zur Verfügung steht. Anmeldung und Information unter (02 11) 8 99 41 95.

Und am 4. April wird dann geklärt, warum ein Schiff schwimmt. Das Museum öffnet dienstags bis sonntags von 11 bis 18 Uhr. Der Eintritt kostet für Erwachsene 3 Euro, ermäßigt 1,50 Euro, Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre haben freien Eintritt. Weitere Informationen: montags und freitags von 9 bis 13 Uhr unter der Rufnummer (02 11) 8 99 61 65.

Fairer Umgang

Zufrieden war Stefan Rieck, geschäftsführender Gesellschafter des gleichnamigen Entsorgungsunternehmens (Foto links), mit dem vergangenen Jahr: „Die Krise ist an uns vorbei gegangen." Als Gründe nennt er neben der guten Arbeit aller Mitarbeiter auch den persönlichen und fairen Umgang mit den Kunden. Beide Faktoren hätten dazu geführt, dass neben der Vertragsverlängerung mit einigen Großkunden auch neue Kunden gewonnen werden konnten. „Wir haben deshalb neun Mitarbeiter eingestellt und sind jetzt 48 hier am Standort, die entsprechend positiv auf 2010 schauen."

Zuverlässig

Zu den Neueinstellungen 2009 gehören auch Auszubildende, die die Zahl der jungen Menschen, die derzeit ihre Lehre bei Rieck Entsorgung absolvieren, auf vier steigern. Sie werden nach einer positiven Abschlussprüfung in der Regel auch übernommen. Und können dann auch Karriere machen, wie Stefan Rieck mit Stolz berichtet. Die allererste Auszubildende, Jutta Gehrt, arbeitet heute noch im Unternehmen – als Betriebsleiterin.

Verantwortung

Beim Umgang mit Wertstoffen ist ein sorgfältiger und verantwortungsvoller Umgang mit den verschiedenen Inhalten entsprechend ihren Spezifika absolute Pflicht. Deshalb spielen die Weiter- und Fortbildung sowohl extern als auch Inhouse bei Rieck Entsorgungs-Logistik eine wichtige Rolle.

Alles aus einer Hand

Kunden steht bei Rieck Entsorgungs-Logistik als Komplettanbieter ein Ansprechpartner für alle Fragen und Probleme zur Seite

Wird er nach seiner Arbeit gefragt, reagiert Stefan Rieck bescheiden: „Wir sind ein privates Unternehmen in der Entsorgungsbranche, das in den verschiedenen Geschäftsfeldern als Komplettanbieter auftritt." Und, so der geschäftsführende Gesellschafter der Rieck Entsorgungs-Logistik weiter: „So stehen wir den Kunden möglichst mit einem Ansprechpartner bei allen Fragen und Aufgaben der Abfallentsorgung und -beratung zur Verfügung." Das beginnt bei der Werkstattentsorgung. Rieck ist einer der zwölf Partner, die bundesweit die Werkstattkomplettentsorgung von namhaften Automobilkonzernen durchführen – egal ob komplette Fahrzeuge, diverse Flüssigkeiten oder alle anderen Teile die ausgetauscht werden können oder müssen. Die Kundenliste umfasst dabei alle namhaften Hersteller. Das Einsatzgebiet: beinahe ganz Nordrhein-Westfalen. Ein zweiter Schwerpunkt liegt im Bereich Abbruch, Demontagen und Brandsanierungen. „Wir kümmern uns von der Garage im Handabbruch bis hin zu ganzen Werksgeländen", erklärt Rieck. Letzteres stellten er und seine Mitarbeiter unter anderem bei einem großen Bereich der Gerresheimer Glashütte unter Beweis. Aber auch bei Eigenheim- oder Wohnungsbränden helfen die Mitarbeiter schnell und kompetent weiter.

Dabei greifen sie auch auf ein weiteres Angebot der Rieck Entsorgung zurück: den Containerdienst. Mit eigenen Fahrzeugen werden die mittlerweile über 2000 Behälter bewegt, seien es Umleer-, Abroll- oder Absetzcontainersysteme. Mit ihnen ist der Polterabend ebenso wenig ein Problem wie das Gartengrün oder eben die Industrieentsorgung. Zu den Kunden gehören unter anderem Eternit und Hydroaluminium, wo die Neusser die komplette Werksentsorgung übernehmen.

„Und schließlich übernehmen wir gerne auch die Reverselogistik – wir kümmern uns darum, Sachen wieder zu entpacken und nach Rohstoffen zu sortieren, die aufgrund verschiedener Umstände nicht mehr verkaufsfähig sind und somit ökologisch nach Wertstoffen sortiert in die Wiederverwertung gehen können."

Zahlreiche Optionen

„Wir können uns bis auf Kleinigkeiten wie öffentliche Verkehrsmittel keinen besseren Standort vorstellen", lobt Stefan Rieck den Standort Hafen. „Wir befinden uns in einem mittlerweile seltenen Industriegebiet, wo wir rund um die Uhr Lkw abfertigen können und trotzdem keine Anwohner stören und in Ruhe arbeiten können. Des weiteren haben wir durch einen eigenen Bahnanschluss und die unmittelbare Möglichkeit über eine wasserseitige Verladung alle Optionen auch für die Zukunft auf unserer Seite, da wir bei steigenden Mengen auch diese Verkehrsträger verstärkt nutzen wollen."

Umfassende Zertifizierung

12.000 Quadratmeter Hallen- und Logistikflächen stehen bereit

Die Rieck Entsorgungs-Logistik wächst kontinuierlich, von Beginn an und baut den Firmensitz Neuss konsequent aus. Das beginnt im August 1994, als sich die Zweigniederlassung Mülheim a.d. Ruhr von der Stückgut-Spedition zum Entsorgungs-Logistiker umorientierte. Schon ein Jahr später verdoppelte sich der Umsatz. Mit dem Ausbau der Fläche ging die Gewinnung zahlreicher neuer Werkstattkunden einher. Im Januar 1999 erfolgte die Umfirmierung von Ulrich Rieck & Söhne Int. Speditionsges. mbH & Co. KG zur Rieck Entsorgungs-Logistik GmbH & Co. KG, die im August des Jahres eine Niederlassung in Neuss gründete. Heute stehen den 48 Mitarbeitern dort rund 12.000 Quadratmeter Hallen- und Logistikfläche zur Verfügung. Sie sind mit 41 Spezialfahrzeugen unterwegs, um die etwa 2000 Container und noch einmal so viele Umleerbehälter in den Größen 1,1 und 2,5 sowie 5 Kubikmeter zu bewegen. Der Entsorgungsbetrieb ist zertifiziert gemäß § 52 KrW-/AbfG, nach DIN EN ISO 9001 : 2000 als Anbieter hochwertiger retrologistischer Lösungen sowie Rücknahme- und Clearingsysteme, nach DIN EN ISO 9001 : 2000 als Anbieter eines Gewährleistungsteilemanagements sowie für Erwerb der Sachkunde nach Nr. 2.7 der TRGS 519, Anlage 4 für Abbruch, Sanierungs- und Instandhaltungsarbeiten an Asbestzementprodukte.

Die Mitarbeiter in Neuss stehen für Sorgfalt und Qualität.

Raffinierte Spezialisten

Neusser Qualitätsöle finden in zahlreichen Produkten Verwendung: Gewinnung erfordert modernste Technik und hohes Fachwissen

Wer in eine der unzähligen McDonalds-Filialen in über 20 Ländern Europas geht und dort knusprige Pommes Frites bestellt, genießt gleichzeitig ein Neusser Qualitätsprodukt. Denn das Frittieröl stammt seit über 20 Jahren von der WALTER RAU Neusser Öl und Fett AG im Hafen.

„Geht man rein statistisch davon aus, dass jeder Gast bei seinem Besuch in den von uns belieferten Restaurants wenigstens ein frittiertes Produkt verzehrt, wird unser Produkt so jährlich rund zwei Milliarden mal in Europa konsumiert", erklärt Svenja Pasch. Doch so stolz die Mitarbeiter über die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit dem Marktführer der Systemgastronomie sind – die Produktpalette ist deutlich weiter, wie die Marketing-Managerin erklärt: „Wir sind eine Ölmühle und -raffinerie und stellen pflanzliche Öle und Fett aus verschiedenen Qualitätsrohstoffen wie Sonnenblumen, Raps, Palm, -kern oder Kokos her."

Aus Rapssaat wird zum Beispiel mittels Schneckenpressen wertvolles Rapsöl unter Verzicht auf Lösungsmittel gewonnen. Anschließend wird ein sorgfältiger Reinigungsprozess, die Raffination, durchlaufen. Klassisch besteht sie aus den Schritten Neutralisation, Bleichung und Desodorierung. Zusätzlich können die Fette und Öle durch den Einsatz der verschiedenen Modifikationsverfahren genau auf die Kundenanforderungen abgestimmt werden.

Dann werden Produkte flüssig im Tankzug oder Container verladen oder vorkristallisiert und in Einheiten von 7,5 bis 25 Kilogramm in Kartons oder Eimern verpackt. Sie werden überwiegend in der weiterverarbeitenden Industrie bereits erwartet. Die Abnehmer verwenden die Neusser Produkte unter anderem für Frittiertes, Margarine aber auch für Eis, Schokolade, Snacks und Backwaren aller Art. „Im Grunde alles Erdenkliche in der Lebensmittelindustrie, in der bei Herstellung oder im Fertigprodukt Öle und Fette enthalten oder verwendet werden", erklärt Svenja Pasch. Im sogenannten Non-Food-Bereich finden Neusser Öle Verwendung für Produkte der chemischen Großindustrie, für Kosmetik und vieles mehr.

Beste Anbindung

„Da die Rohstoffe in vielen Fällen aus dem Ausland und sogar aus Übersee stammen, werden sie zu uns nach Neuss mit dem Binnenschiff geliefert. Deshalb ist für die WALTER RAU Neusser Öl und Fett AG die Lage im Hafen ganz elementar wichtig", betont Marketing-Managerin Svenja Pasch.

Auch für die Verteilung an die Kunden in ganz Deutschland und im benachbarten Ausland greift das Unternehmen auf die trimodalen Möglichkeiten des Standorts zurück. „Zudem nutzen wir gerne die Vorteile der „Food-City Neuss" als Standort marktführender Unternehmen der Ernährungsindustrie."

Hohe Qualitätsansprüche

Zahlreiche Zertifikate beweisen den Standard der Arbeit.

Die Erfolgsgeschichte der WALTER RAU Neusser Öl und Fett AG begann vor mehr als 100 Jahren mit der Gründung der Ölmühle Simons & Söhne in Neuss. Nach der Übernahme durch Walter Rau und der Umbenennung in WALTER RAU Neusser Ölwerke AG 1929 begann die Entwicklung vom Ölmüller zum Fettspezialisten. Seinen heutigen Namen erhielt das Unternehmen 1979.

1996 erfolgte die Zertifizierung der Qualitätssicherung nach DIN EN ISO 9001, inklusive HACCP Konzept. 1999 folgte die Bio Organic Zertifizierung nach EWG 2092/91 Art. 5 (3). Heute können die rund 200 Mitarbeiter auch die Zertifizierung des Umweltmanagementsystems nach DIN ISO 14001, nach GMP 13, eine Halal- und Kosher-Zertifizierung sowie nach NOP-Standard vorweisen. Seit 1999 agiert die WALTER RAU Neusser Öl und Fett AG als selbstständiges Profit Center in der CREMER GRUPPE, die weltweit mit Rohstoffen wie Getreide und Ölsaaten handelt. Die Integration in dieses Netzwerk aus internationalen Produktions- und Handelsunternehmen ermöglicht Zugriff auf globale Ressourcen und bietet Synergieeffekte.

Die Mitarbeiter verstehen sich als Partner für innovative Lösungen in ausgewählten Märkten. Dazu wurde ein Innovationsteam unter der Leitung von Prokurist und Leiter New Business Development, Bernd Brinkmann, gegründet, das das Thema „Innovation" besonders in den Fokus rückte.

Fotos: WALTER RAU Neusser Öl und Fett AG

Nachwuchs

Um die Qualität zu sichern, setzt die WALTER RAU Neusser Öl und Fett AG auf eine kontinuierliche Nachwuchsarbeit: Derzeit bildet sie drei Industriekaufleute aus, einen weiteren Auszubildenden stellt sie im Sommer ein. Im Entwicklungsbereich absolvieren derzeit drei Chemielaboranten und fünf Chemikanten ihre Lehrzeit, weitere zwei folgen im Sommer. Außerdem werden ab Sommer auch ganz neu zwei Elektroniker für Automatisierungstechnik ausgebildet. Zur Zeit befinden sich 14 junge Menschen in der Ausbildung, das sind fast zehn Prozent der Gesamtbelegschaft.

Qualität

„Bei uns steht als Lebensmittelunternehmen die Qualität als elementare Grundvoraussetzung ganz oben auf der Liste", erklärt Svenja Pasch. So können die Neusser als einzige Ölraffinerie das TÜV-Siegel für geprüfte Qualität vorweisen. Doch nicht nur auf den stets hohen Standard von Produkten und der Produktion ist sie mit den anderen Mitarbeitern stolz: „Auch die Beratungsqualität, die wir liefern, stimmt und liegt uns sehr am Herzen."

Gründlich

In der hauseigenen, modernen Tankzug-Reinigungsanlage der WALTER RAU Neusser Öl und Fett AG können neben den Kunden auch Fremdfirmen ihre Tankzüge reinigen lassen. Nach der Reinigung stellen die Mitarbeiter gerne ein Zertifikat aus. Es werden ausschließlich Lebensmittel-Tankwagen gereinigt.

Foto: Raimond Spekking / Wikimedia Commons / CC-BY-SA-3.0 & GFD

Drittgrößter Ballungsraum Europas

Die Ruhr legt 219 Kilometer von der Quelle im Sauerland bis zur Mündung im Rhein zurück – Höhenunterschied von 650 Metern – Strukturwandel der Region beispielhaft

Das Ruhrgebiet ist einer der wichtigsten Ballungsräume Europas. Mehr als fünf Millionen Menschen leben und arbeiten hier – das sind rund 6,5 Prozent der Einwohner der gesamten Bundesrepublik Deutschland. Gleichzeitig handelt es sich um das drittgrößte Ballungsgebiet Europas.

Ihren Namen erhielt die Region von dem Fluss, der an ihrem Südrand vorbeifließt – von der Ruhr. Dabei ist die Bezeichnung nicht ganz richtig: Ginge es nach der Lage, müsste die Region eigentlich nach einem etwas weiter nördlich gelegenen Fluss, der Emscher, benannt sein, die das Gebiet in der Mitte durchfließt. Wenn man ihre Länge, den Abfluss und die Größe des Einzugsgebiets betrachtet, ist die Ruhr ein kleiner Fluss. Bei einer Länge von 219 Kilometern weist sie an ihrer Mündung einen mittleren Abfluss von rund 80 Kubikmeter je Sekunde (m^3/s) auf. Damit liegt der Abfluss der Ruhr deutlich unter dem des Rheins bei Duisburg mit durchschnittlich 2510 m^3/s. Das Einzugsgebiet der Ruhr umfasst 4485 Quadratmeter. Es ist etwa fünfmal so groß wie Berlin oder rund doppelt so groß wie das Saarland.

Die Ruhr entspringt in einer kleinen Quelle auf dem Ruhrkopf im Sauerland (bei Winterberg) in einer Höhe von 674 Metern und mündet nach 219 Kilometern Flusslauf in einer Höhe von 17 Metern bei Duisburg in den Rhein. Ihre wichtigsten Nebenflüsse sind die Lenne, Volme, Möhne, Wenne und Röhr.

Heute hat sich die lange von Kohle und Stahl dominierte Gegend erfolgreich in eine attraktive und dynamische Megastadt gewandelt, die sich durch die kulturelle Vielfalt ihrer Einwohner aus mehr als 170 Nationen definiert, ihren wachsenden Dienstleistungs- und Kreativsektor, ein international angesehenes kulturelles Angebot, spektakuläre Industriedenkmäler und eine große Auswahl an Erholungsgebieten.

Während sich die ehemaligen Industrieanlagen – Schachttürme, Kohlezechen, Gasometer, Hochöfen und Brauereien – nach und nach in Industriemonumente und Touristenorte verwandelten, entwickelte sich das Ruhrgebiet zur Heimat für 19 Universitäten, 100 Konzerthäuser, 120 Theater und mehr als 200 Museen und Festivals.

Heute besteht das Gebiet aus 53 Städten, von denen Dortmund (587.000 Einwohner), Essen (583.000 Einwohner) und Duisburg (497.000 Einwohner) die größten sind.

Raubritter und Sperrforts am Ufer

Fürsten nutzten die Hänge der Ruhr, um den Nord-Süd-Verkehr zu kontrollieren.

Die Ruhr wurde über Jahrhunderte als natürlicher Verkehrsweg genutzt. Die wenigen von den Römern angelegten Straßen verfielen bald wieder und bis in das 18. Jahrhundert war eine Kutschfahrt zwar relativ schnell, aber auch – anders als in Filmen gerne dargestellt – extrem anstrengend und gefährlich.

Dass sich an der Ruhr im Gegensatz zu anderen Flüssen keine großen Städte gründeten, lag daran, dass die sicherlich wichtigste landseitige Handelsverbindung, der Hellweg nur ein paar Kilometer nördlich verlief. So erarbeiteten sich die wenigen Bauern ihren Lebensunterhalt mit Ackerbau und Viehzucht.

Der Lauf der Ruhr und ihr Tal mit teils steilen Hängen stellten zudem ein natürliches Hindernis dar. Aufgrund dieser landschaftlich günstigen Situation, und um die Flussübergänge der Handelsstraßen zwischen dem Bergischen Land im Süden und der Hellwegzone im Norden zu sichern, entstanden an den Hängen des Ruhrtals zahlreiche Burgen und Adelssitze. Die früheste, noch erhaltene Befestigungsanlage ist Schloss Broich, das Ende des 9. Jahrhunderts ursprünglich als Sperrfort gegen die Wikinger erbaut wurde, die immer öfter ihre Raubzüge nach Duisburg nutzten, um sich auch mal im Hinterland umzutun.

Foto: Wikimedia Commons / Mathias Bigge

In der Hohensyburg in Dortmund hausten einst Raubritter.

Broich gehört später zu den bedeutendsten mittelalterlichen Wehrbauten der späten Karolingerzeit im Ruhrgebiet. Andere Burgen gehörten im 13. Jahrhundert zum Erzbistum Köln, zur Grafschaft Mark, zum Herzogtum Berg oder zur Grafschaft Limburg.

Heute noch genutzt oder als Ruinen erhalten sind zum Beispiel das Schloss Arnsberg, in Dortmund die Hohensyburg, in Hagen das Wasserschloss Werdringen.

Bereits vor der industriellen Revolution wurden im Ruhrtal vor allem Mühlen, aber auch die verschiedensten Handwerke und Fertigungen unterhalten, zu deren Betrieb Wasser oder Wasserkraft notwendig waren. In Witten wurden die Ruhrmühlen bereits 1321 erwähnt.

In Mülheim entwickelte sich um das Jahr 1650 die Lederherstellung, die auf Ihrem Höhepunkt im Jahre 1920 über 50 Betriebe umfasste. Auch in den ehemals selbstständigen Ortschaften Kettwig und Werden lebte man von jeher an und mit dem Fluss. Der Deilbachhammer in Kupferdreh ist ein Zeugnis vorindustrieller Eisenverarbeitung.

Wasserstraße als Lebensader der Region

Einst die verkehrsreichste Flussverbindung in ganz Europa – erfindungsreiche und wagemutige Industrielle schufen die Grundlage für heute weltweit operierende Konzerne – Wasserversorgung für das weite Umland

Foto: Bundesarchiv/Brenner

Mülheim an der Ruhr wurde um 1930 vor allem durch die Schwerindustrie geprägt.

Von der Ruhr erhielt das Ruhrgebiet seinen Namen. Die Industrialisierung der Region nahm hier ihren Anfang, da die Ruhr zu einem schiffbaren Verkehrsweg für die Ruhrschifffahrt im 18. Jahrhundert ausgebaut wurde. Die Kohleflöze traten überall in der Nähe des Flusses an die Oberfläche und fallen nach Norden hin immer tiefer ab. So wurden die ersten Zechen in der Nähe der Ruhr angelegt und wanderten später weiter nach Norden, um in größeren Tiefen die Kohle abzubauen. So entwickelte sich das Ruhrgebiet immer weiter nördlich der Ruhr in Richtung Emscher.

Im 19. Jahrhundert war die Ruhr zeitweilig die meistbefahrene Wasserstraße Deutschlands, vielleicht sogar Europas. Aus dem Sauerland wurden Hölzer für das Abstützen der Bergwerksstollen angeliefert, dort die frisch gegrabene Kohle aufgenommen und zu den Werken gebracht, von wo aus Stahl und Eisen dann wiederum für die Weiterversendung zu Zielen in ganz Europa in die beiden – damals noch getrennten Häfen – von Duisburg und Ruhrort geschifft wurden.

Weitsichtige Unternehmer

In dieser Zeit legten auch ebenso weitsichtige wie risikofreudige Unternehmer wie Krupp, Thyssen, Haniel, Stinnes und andere, die sich nicht nur in der Fertigung, sondern auch in der Logistik engagierten, die Grundsteine für die heutigen Konzerne.

Gegenwärtig findet Güterverkehr nur noch auf den letzten zwölf Flusskilometern zwischen dem Mülheimer Rhein-Ruhr-Hafen und dem Rhein statt. Dort mündet der Fluss allerdings auf dem Gelände von Europas größtem Binnenhafen in den Rhein. Das Tal der Ruhr ist heute ein wichtiges Naherholungsgebiet für die Metropolregion Rhein-Ruhr.

Der Fluss versorgt zudem Haushalte, Gewerbe- und Industriebetriebe im rechtsrheinisch gelegenen Teil des Industriegebiets und im Sauerland mit Trink- und Brauchwasser – insgesamt mehr als fünf Millionen Menschen. Die hohe Bevölkerungsdichte in der Industrieregion ist ein Grund dafür, dass der Wasserverbrauch je Flächeneinheit etwa siebenmal höher liegt als im Bundesdurchschnitt. Besondere Maßnahmen sind daher notwendig, um eine optimale Trinkwasserver- und Abwasserentsorgung zu gewährleisten, eine der wichtigsten Grundlagen für das Zusammenleben einer großen Zahl von Menschen. Auch die gewerbliche und industrielle Arbeitswelt kann ohne eine leistungsfähige und zuverlässige Wasserwirtschaft nicht funktionieren.

Wichtiger Wasserspeicher

Vor allem die Emscherzone verfügt nicht über eigene Trinkwasservorkommen. Sie ist auf den Trinkwasserbezug von der Ruhr angewiesen. Über 20 Wasserwerke im Ruhrtal versorgen sie direkt mit Trinkwasser.

Der Transport in andere Flussgebiete zumeist weiter im Norden erfolgt durch die Rohrleitungen der Wasserwerke, die von der Ruhr direkt in die Versorgungsgebiete führen.

Ruhr 2010 feiert

Im Namen von 53 Städten mit 5,3 Millionen Einwohnern ist das Ruhrgebiet 2010 Kulturhauptstadt Europas. Die Auszeichnung gibt dem Ruhrgebiet die einzigartige Gelegenheit, sich der Öffentlichkeit mit 300 Projekten und 2500 Veranstaltungen als innovative und unkonventionelle Metropole mit Vorbildcharakter zu präsentieren, Veranstaltungen, die das ganze Jahr hindurch in der gesamte Metropole Ruhr stattfinden. Besucher erhalten auf diese Weise eine Vielzahl von Gelegenheiten, die neue Metropole, ihr kulturelles Erbe und ihr Zukunftspotenzial kennenzulernen. Infos unter www.ruhr2010.de

Foto: Wikimedia Commons/Harald Köster

Die überregionale Wasserwirtschaft an der Ruhr ist Aufgabe des Ruhrverbands. Er sorgt dafür, dass die Ruhr den vielfältigen Anforderungen als Wasserlieferant für mehr als fünf Millionen Menschen gerecht wird. Durch den Bau und Betrieb von Talsperren schafft der Ruhrverband die Voraussetzungen dafür, dass die Ruhr das ganze Jahr über genug Wasser führt. Zusätzlich verbessert er durch den Bau und Betrieb von Kläranlagen die Wasserqualität des Flusses. Und das seit mehr als 90 Jahren: Im Jahre 1913 begründeten preußische Sondergesetze den früheren Ruhrverband und den früheren Ruhrtalsperrenverein.

Der Ruhrverband – wie er sich heute darstellt – ist ein Zusammenschluss des früheren Ruhrverbands und des früheren Ruhrtalsperrenvereins. Er ist einer der elf großen Wasserwirtschaftsverbände in Nordrhein-Westfalen, welche jeweils für bestimmte Flussgebiete zuständig sind. Weil sich Wasserbedarf und Wasserangebot in den einzelnen Flussgebieten nicht decken, bestehen gegenseitige Abhängigkeiten, die zu einer flussgebietsübergreifenden Wasserwirtschaft führten.

Die Welt der Logistik entdecken

Unternehmen aus Industrie, Handel und Logistik laden wieder Interessenten zu sich ein.

Logistik macht's möglich. Um die Vielfalt der Aufgaben in diesem wichtigen Wirtschaftsbereich anschaulich darzustellen, werden am 15. April Unternehmen aus Industrie, Handel und Logistik zum dritten Mal allen Interessierten kostenlos Einblick in ihre Betriebe gewähren. Logistik-Institute öffnen ihre Pforten und stellen Forschungsprojekte vor. Bildungsinstitute präsentieren ihre Angebote zur Logistik.

Logistik lässt sich auch spielerisch entdecken, wie 2009 beim Stapler-Cup in Aschaffenburg.

Eine wichtige Branche

Die Logistik ist Wegbereiter der Globalisierung, ein wachsender Markt, in dem heute 2,7 Millionen Menschen in Deutschland arbeiten. Der Tag der Logistik soll die Wahrnehmung von Logistik in der Öffentlichkeit schärfen und besonders junge Menschen für eine Karriere in der Logistikbranche begeistern. Am Tag der Logistik 2009 besuchten insgesamt 25.000 Menschen die 289 Veranstaltungen.
Damit öffnet einer der wichtigsten Wirtschaftsbereiche Deutschlands seine Pforten für einen Blick hinter die Kulissen: Das Marktvolumen der Logistik in Industrie, Handel und Dienstleistung erreichte in Deutschland im Jahr 2009 gut 200 Milliarden Euro. Für 2010 wird ein Wachstum von etwa einem Prozent vorhergesagt. Die Logistik in Deutschland bewegt sich damit knapp oberhalb des Niveaus des Vorkrisenjahrs 2007. Logistik stellt weiterhin den drittstärksten Wirtschaftsbereich in Deutschland – hinter der Automobilindustrie und dem Handel.
Logistik wird in der Wahrnehmung häufig auf „Transport, Umschlag und Lagerung" reduziert. Doch sie umfasst die Planung und Steuerung aller Informations- und Materialflüsse zwischen Kunden und Lieferanten innerhalb von und zwischen Unternehmen. Das alles können die Teilnehmer am Tag der Logistik erleben. Unternehmen aus Industrie, Handel und Dienstleistungen, Bildungseinrichtungen und andere Organisationen, die ein Angebot für den Tag der Logistik 2010 ins Auge fassen, können sich bereits jetzt im Internet unter www.tag-der-logistik.de informieren oder schon geplante Veranstaltungen registrieren. Führungen, Vorträge, Diskussionen, Job- und Karrierebörsen, Exkursionen, Ausstellungen – all das ist denkbar an diesem spannenden Tag.
Eine Teilnahme am Tag der Logistik lohnt sich für die Unternehmen ebenso wie für die Besucher. „Der Tag der Logistik prägt das Image", so das Ergebnis einer aktuellen Studie der TU Berlin, die Journalisten und Logistiker befragen ließ. Fast zwei Drittel der befragten Journalisten sehen darin eine Image bildende Maßnahme. Praxisnah erlebten die Besucher die Vielfalt und Leistungsfähigkeit der Logistik, die interessante Berufs- und Karrierewege bietet. Demnach sollten Medien, Logistiker in allen Bereichen der Wirtschaft und die Öffentlichkeit den direkten Austausch intensivieren, empfiehlt Prof. Frank Straube, Leiter des Bereichs Logistik an der TU Berlin.

Informationen im Internet

Initiatorin des Tags der Logistik ist die Bundesvereinigung Logistik (BVL), die von zahlreichen Verbänden und anderen Organisationen unterstützt wird. Das Team, das vonseiten der BVL den Tag der Logistik koordiniert, steht für Fragen zur Verfügung. Informationen gibt es im Internet unter www.tag-der-logistik.de oder www.bvl.de.

Kreative Lösungen finden

Denkfabrik gibt Vollgas – Investition in nachhaltige Entwicklung

Die heutige Größe und Stärke des Propulsionsspezialisten SCHOTTEL basiert auf zu ihrer Zeit neuartigen Produktideen. Auch in Zukunft sind in der modernen Schifffahrt, aber auch in verwandten Bereichen, kreative Lösungen gefragt. Zur Stärkung der Innovationskraft gründete SCHOTTEL das Josef Becker Forschungszentrum.
Ingenieure der verschiedensten Fachrichtungen erarbeiten in diesem Think Tank neue Lösungen.
Dabei greift SCHOTTEL auf das erfahrene Stammpersonal zurück und sucht, ergänzend dazu, neue Techniker, die bereits Kenntnis auf dem Gebiet des Schiffbaus vorweisen können. Professor Dr.-Ing Gerhard Jensen weiß wie kaum ein anderer um die Bedeutung von „Denkfabriken", die jenseits der Alltagshektik an Innovationen arbeiten. Als SCHOTTEL-Geschäftsführer und ehemaliger Professor für Schiffbau an der Universität Hamburg-Harburg sowie langjähriger Leiter der Hamburgischen Schiffbauversuchsanstalt kennt er die Notwendigkeit von kreativen Teams abseits des Alltagsgeschäfts: „Der Name SCHOTTEL steht für Ideen, die den Schiffbau nachhaltig vorangetrieben haben. Unser Firmengründer Josef Becker hat noch nach seinem Tod den renommierten Elmer A. Sperry Award für seine bahnbrechende Erfindung, den Ruderpropeller erhalten. Seinen Namen trägt das Forschungszentrum". Jensen weiter: „Unser Unternehmen konnte sich in der Wirtschaftskrise bisher sehr gut behaupten. Für eine nachhaltige Entwicklung ist es aber gerade jetzt wichtig, noch mehr in Forschung und Entwicklung zu investieren. Der Think Tank wird dazu beitragen, dass wir auch weiterhin weltweit zu den führenden Propulsionsspezialisten zählen."
Folgende Positionen sind zu besetzen: Leiter Forschungszentrum, Angewandter Physiker, Energieanlagen-Elektrotechnikingenieur sowie Konstruktionsingenieur und Strömungsmechaniker (alle m/w).
Die SCHOTTEL-Gruppe mit Hauptsitz in Spay am Rhein ist ein weltweit führender Hersteller von Antrieben und Steuerungen für Schiffe und Offshore-Anwendungen. Seit fast 90 Jahren entwickelt und fertigt das Unternehmen rundum steuerbare Antriebs- und Manövriersysteme, komplette Antriebsanlagen bis zu 30 Megawatt Leistung sowie Steuerungen für Schiffe aller Art und Größe.

Foto: Schottel

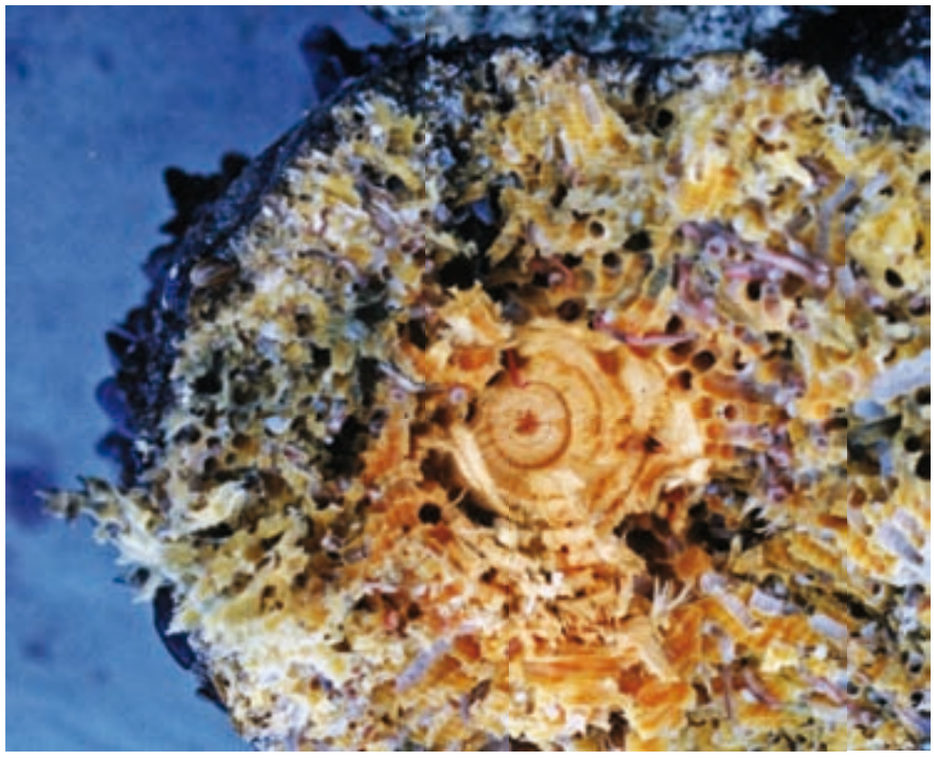
Schottel stellt sich mit neuen Ideen für die Zukunft auf

Plastik vermiest Muscheln Appetit

Forscher der Universität Rostock bekämpfen die Pfahlbohrmuschel umweltfreundlich.

Unter der Meeresoberfläche an der Küste findet das große Fressen statt: Die Pfahlbohrmuschel pult sich in tragende Planken und Pfähle, um sich vom Holz zu ernähren und richtet damit jährlich Schäden in Milliardenhöhe an.

Versuche, die Pfähle vor dem Tier zu schützen, sind meist umweltschädlich oder zu teuer. Die Universität Rostock entwickelte einen Überzug für Pfähle aus umweltfreundlichem Kunststoff, der der gefräßigen Muschel Einhalt gebieten kann. Die Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU) unterstützt nun ein Projekt der Universität und der Taucherfirma Tai GmbH, mit dem die Hülle in einem schnellen, einfachen und für Hafentaucher ungefährlichen Verfahren zum Schutz der Holzkonstruktionen befestigt werden soll.



Schon Kolumbus hatte nicht nur mit dem Meer sondern auch mit der Pfahlbohrmuschel zu kämpfen.

„Das Vorhaben ermöglicht die Instandsetzung und den Erhalt großer und alter Hafenanlagen, ohne dass neue Holzressourcen verbaut werden müssen", lobt DBU-Generalsekretär Dr. Fritz Brickwedde.

Schon Christopher Kolumbus hatte seine Schwierigkeiten mit dem kleinen Schädling und verlor Schiffe an die wurmartige Muschel. Innerhalb eines Jahres nage sich der Parasit durch Holzstämme mit 30 Zentimetern Dicke, erklärte Dr. Christian Dede von der Universität Rostock die Problematik.

„Imprägnierungen mit Chemikalien helfen nicht immer, die Pfähle zu schützen und belasten zudem die Gewässer", betonte Dede. Muschelresistente Stützen aus Beton, Stahl oder Kunststoff seien ökologisch bedenklich und teuer. „Würde man nicht-anfällige Tropenhölzer für die Pfeiler verwenden, förderte man die Abholzung wertvoller und geschützter Wälder."

Eine Ummantelung mit einem speziellen umweltfreundlichen Textil sei die Lösung. „Das Anlegen des Stoffes um die Pfähle ist allerdings sehr aufwendig und extrem gefährlich für die Taucher", so Dede. Schlechte Sicht, die Strömung und enge Abstände zwischen den Pfählen erschwerten die Arbeiten unter Wasser. Zudem müssten die Pfähle mit Hochdruckreinigern von dem Muschelbewuchs befreit werden.

„Im DBU-geförderten Projekt kann diese langwierige Prozedur von einem ringförmigen und um den Holzpfahl klappbaren Druckstrahler schneller erledigt werden", so Dede weiter. Mit einem Gerät, das nun in der Entwicklung stecke, könne zudem der Schutzstoff von oben nach unten um die bis zu zehn Meter langen Pfähle gestreift und an ihnen befestigt werden.

Scheuer Marder und Wurm-Fresser

Der Dachs ist das „Tier des Jahres 2010" – im März werden die Jungtiere geboren

Auch wenn er in vielen Regionen Deutschlands weit verbreitet ist, seine Bauten in kaum einem Wald fehlen, bekamen den nachtaktiven Dachs wohl nur die wenigsten Naturfreunde schon einmal leibhaftig zu Gesicht.

Viele kennen ihn bestenfalls ausgestopft oder von den weichen Rasierpinseln, deren Haar allerdings meist aus asiatischen Dachszuchten stammt. Um den Dachs bekannter zu machen, rief ihn die Schutzgemeinschaft Deutsches Wild (SDWi) nun zum „Tier des Jahres 2010" aus.

Mit 80 bis 90 Zentimetern vom Kopf bis zur Schwanzspitze ist der grau gefärbte Dachs mit dem weißen Kopf und den typischen schwarzen Gesichtsstreifen nicht viel größer als der Rotfuchs. Der Körperbau von Meister Grimbart ist aber breiter und gedrungener als bei Reineke. So bringen gut genährte männliche Dachse bis zu 15 oder gar 20 Kilogramm auf die Waage, während Füchse nur auf sieben Kilo kommen.

Foto: Wikimedia Commons / Kókay Szabolcs

Nur selten sieht man den scheuen Dachs bei Tageslicht.

Dachse leben vorzugsweise in Laub- und Mischwäldern, kommen aber auch in Parks und in heckenreichen Feldfluren vor. Wichtig für die Höhlenbauer ist der Boden, felsiger Untergrund oder lockerer Sand sind ebenso ungeeignet wie grundwasser- oder überflutungsgefährdete Regionen. Dachse haben an den Vorderpfoten lange Klauen, mit denen sie hervorragend graben können.

Dachse gehören zu den Allesfressern. Ob Beeren oder Wurzeln, Regenwürmer oder Heuschrecken: Kaum etwas, das ihnen auf ihren nächtlichen Streifzügen vor die geruchsempfindliche Nase kommt, wird verschmäht. Für die kalte Jahreszeit fressen sich die Dachse ordentlich Speck an, sodass sie bis zu drei Monate lang ohne Nahrung auskommen können. Zurückgezogen im frostfreien Bau, halten sie keinen Winterschlaf, sondern legen lediglich eine je nach Witterung mehr oder minder lange Winterruhe ein.

Zoologisch betrachtet ist der Dachs der größte unserer heimischen Marder. Im Februar oder März bringt die Dächsin bis zu fünf Junge zur Welt, meist sind es zwei. Die Tragezeit ist unterschiedlich lang, denn je nach Zeitpunkt der Empfängnis tritt eine sogenannte Keimruhe ein, sodass am Ende der Nachwuchs bei allen Dachsen exakt zur „richtigen" Jahreszeit zum Winterende hin geboren wird.

Die zunächst rein weiß behaarten und blinden Jungtiere werden anschließend zwei bis vier Monate lang gesäugt und verlassen unter Obhut der Mutter im Frühsommer erstmals den Bau.

Die Bürger sensibilisieren

Kommunen und Hafenbetreiber diskutierten in Berlin Erfahrungen.

Gemeinsam veranstalteten jetzt der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) und die Technische Universität Hamburg-Harburg in Kooperation mit der Hans-Böckler-Stiftung und mit Unterstützung des Deutschen Städtetages die Fachtagung: „Hafen und Stadt – Wie gehen Städte mit ihren Häfen um?". Einen Tag lang diskutierten in Berlin Fachvertreter von Kommunen und Häfen gleichermaßen über die ersten Ergebnisse des vom Bundeswirtschaftsministerium geförderten Forschungsvorhabens „Binnen_Land".

Foto: HHM / H.-J. Hettchen

Auch Hamburg liegt an einem friedlichen Miteinander.

Verständliches Interesse

Das große Interesse an dem Thema – auch abseits der gelungenen Tagung ist verständlich: Viele Binnenhäfen stellen wichtige innerstädtische Flächenreserven für gewerbliche Nutzungen dar, die logistisch erprobt und zugleich „robust" gegenüber den mit diesen Nutzungen verbundenen Belastungen sind. Zudem sichern die logistischen Knoten mit Verkehrs-, Produktions- und Handelsfunktion die Abwicklung umweltfreundlicher Transportketten im Kern der Verdichtungsräume.

Dennoch setzen Städte zeitgleich auf den Umbau von Wasserlagen zu attraktiven Wohnstandorten.

Neue Spielräume

Damit eröffnen sich einerseits neue Spielräume für die Stadtentwicklung. Andererseits gefährdet das aber viele Binnenhäfen in ihrem Bestand. Das Ziel der Tagung soll somit die Sensibilisierung der Öffentlichkeit für Entwicklungsalternativen und eine verbesserte Abwägung von Entwicklungsperspektiven in der Binnenschifffahrt sowie ein Erfahrungsaustausch verschiedenster Beteiligter sein.

Das Ziel des Forschungsprojekts „Binnen_Land – Logistische Integration von Binnenschiff und Stadthafen" ist es, Binnenhäfen zu einem Bestandteil intelligenter Transportketten zu machen.

Zahlreiche Partner

Das Projekt im Rahmen der Förderinitiative „Intelligente Logistik im Güter- und Wirtschaftsverkehr" des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie lief im Dezember 2007 an und wird bei einem Gesamtvolumen von etwas mehr als einer Million Euro mit öffentlichen Mitteln unterstützt.

An dem Forschungsverbund beteiligen sich unter anderem das Institut für Verkehrsplanung und Logistik der Technischen Universität Hamburg-Harburg, das Institut für Geographische Wissenschaften der Freien Universität Berlin, der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen, die Hamburg Hafen Marketing e. V., die Deutsche Binnenreederei AG, die IXMODAL Gesellschaft für intermodale Logistik mbH, die BEHALA Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft, die Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig, der Hafen Lüneburg, die Mindener Hafen GmbH, die Sächsischen Binnenhafen Oberelbe GmbH sowie die Neuss Düsseldorfer Häfen. Gemeinsam wollen sie unter anderem Maßnahmen zur logistischen Optimierung von Transportketten entwickeln, um die Effizienz in der Transportkette zu steigern.

Entwickeln und Sichern

Daneben ist die Entwicklung, Erprobung und Bewertung von Maßnahmen zur Standortsicherung und -entwicklung von Stadthäfen ein zweiter Schwerpunkt.

Neue Finanzierung erforderlich

Deutscher Städtetag sieht den Bund bei Aufbau der Hafeninfrastruktur in der Pflicht.

Die Kräne in den Binnenhäfen scheinen sich derzeit langsamer zu drehen als früher. Der Eindruck täuscht nicht: Die Wirtschaftskrise bescherte den Binnenhäfen schmerzhafte Rückgänge beim Umschlag. Da mag es befremdlich erscheinen, wenn der Deutsche Städtetag, die Interessenvertretung der Städte, den Bund auffordert, vermehrt in die Hafeninfrastruktur zu investieren. Doch die Kommunalpolitiker schlagen nicht grundlos Alarm.

Der Deutsche Städtetag wünscht sich vermehrte Investitionen in die Binnenhäfen.

Bislang stellt die Finanzierung der Häfen fast ausschließlich eine Angelegenheit der Städte dar. Und für diese begann gerade eines der vielleicht schwierigsten Jahre der Nachkriegsgeschichte: Die Steuereinnahmen gingen 2009 in den Keller. Die kommunalen Kassen sind leer, für dringend nötige Investitionen fehlt das Geld und die laufenden Kosten steigen weiter, weil Bund und Länder immer neue Aufgaben auf die Kommunen übertragen. Zu den Leidtragenden gehören auch die Binnenhäfen: Überfällige Erweiterungsmaßnahmen werden nicht mehr finanziert, Investitionen in den Ausbau und Erhalt der Hinterlandinfrastruktur immer weiter zurückgeschraubt.

Eine gefährliche Entwicklung, meint der Deutsche Städtetag – und eine kurzsichtige: „Der krisenbedingte Rückgang ist ein vorübergehendes Phänomen. Die langfristige Entwicklung geht hin zu stetig wachsenden Warenströmen und damit hohen Wachstumsraten im Umschlag, für die weder die Binnenhäfen noch die angebundene Verkehrsinfrastruktur die nötigen Kapazitäten bieten", warnt Folkert Kiepe, der Beigeordnete für Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr beim Deutschen Städtetag.

Wenn der Aufschwung kommt, wird nicht nur der Platz an der Kaikante knapp. Sondern auch der Weitertransport der Güter in die Städte wird schwierig. Der Grund: Die Verkehrsanbindung der Häfen wurde in den vergangenen Jahren vernachlässigt. Notwendige Anschlüsse an das Straßennetz wurden aufgeschoben, die Deutsche Bahn zog sich aus der Schienenanbindung der Häfen vermehrt zurück. Eine Chance für die Hafenbahnen, die in die Lücke springen und die ungenutzten Strecken bedienen. Doch dafür sind Investitionen nötig – und da sieht der Deutsche Städtetag den Bund in der Pflicht: „Die Kommunen und die Binnenhäfen selbst haben es finanziell nicht mehr im Kreuz, aus eigener Kraft die nötigen Bedingungen zu schaffen. Und es ist auch nicht allein ihre Pflicht. Wenn die Regierung die umweltfreundlichen Verkehrsträger Wasser und Schiene stärken will, muss sie das nötige Geld dafür bereitstellen", stellt Kiepe klar. Wie das funktionieren kann, ohne dass der Bund selbst tiefer in die Schuldenfalle rutscht, zeigt das Beispiel Schweiz. Dort werden die Einnahmen aus der Lkw-Maut anteilig nach Aufkommen vom Bund an die Kantone verteilt, die das Geld eigenverantwortlich für die Verkehrsinfrastruktur einsetzen.

Einmalige Gebäude atmen Berliner Geschichte

Hafengesellschaft BEHALA erarbeitet gemeinsam mit Behörde für Denkmalschutz einen Nutzungsplan für historische Bauten.

Der Berliner Westhafen hat etwas zu bieten, womit kaum ein Binnenhafen aufwarten kann: ein denkmalgeschütztes Ensemble von Gebäuden aus den 1920er Jahren. Die großen Lagerhallen atmen Industriegeschichte. Doch was für Hafenbesucher ein Ausflug in die Geschichte ist, macht dem Logistiker Probleme. Der Denkmalschutz hat den Erhalt der Gebäude zum Ziel, die Hafenbetreiber müssen zusehen, dass der Ertrag stimmt. Diesem Zielkonflikt begegnet die Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft (BEHALA) mit einem Konzept, das nicht auf Konfrontation, sondern auf Kooperation und Weitsicht setzt.

Von den geschützten Gebäuden im Westhafen wird heute nur noch das Verwaltungsgebäude für seinen ursprünglichen Zweck genutzt. Die alten Lagergebäude sind zwar groß, aber für die heutigen Anforderungen der Logistikbranche kaum mehr geeignet. Ein zeitgemäßer Umbau scheitert nicht nur an den Kosten, sondern auch am Denkmalschutz. Bleibt nur die Umwidmung für andere Nutzungen, etwa für hochwertige Büroflächen. Doch auch hierfür muss einiges verändert und gebaut werden, und das geht selbstverständlich nur mit Einwilligung der Denkmalpfleger.

Foto: Wikimedia Commons/ Kailas98

Die Berliner fanden Lösungen für den Denkmalschutz.

Das ist leichter gesagt, als getan. BEHALA-Geschäftsführer Peter Stäblein kennt die langwierige Abstimmung mit den Denkmalpflegern. Doch Konflikte helfen niemandem, meint Peter Stäblein. „Jeder, der ein denkmalgeschütztes Gebäude vermarkten muss, weiß: Am Denkmalschutz lässt sich nicht rütteln."

Die BEHALA geht deshalb einen anderen Weg. Seit einiger Zeit entwickeln Mitarbeiter der BEHALA einen Denkmalpflegeplan für das Areal des Westhafens.

Das Besondere an diesem Plan: Er wird von Anfang an in enger Zusammenarbeit mit der Denkmalschutzbehörde verfasst. Konflikte brechen nicht so leicht aus, wenn beide Seiten an einem Tisch sitzen. Der Plan skizziert auch die Rahmenbedingungen für Gebäude, für die es noch gar keine veränderte Nutzung oder konkrete Planungen gibt. Damit versucht der Hafenbetreiber, Verzögerungen durch Denkmalschutzvorgaben zu reduzieren: „Die Erfahrung zeigt: Je schneller wir mit dem Denkmalschutz in einen Dialog treten, desto günstiger wird ein Projekt für uns."

Mithilfe des Denkmalschutzplans kann die BEHALA also schon heute einschätzen, welche Probleme bei künftigen Investitionen auftreten können und kann frühzeitig darauf reagieren. Auch wenn es die Arbeit des Geschäftsführers nicht einfacher macht, erkennt Stäblein durchaus den Reiz des geschützten Ensembles: „Der Immobilienmarkt in Berlin ist längst übersättigt. Nur wer etwas Besonderes bieten kann, hat da noch eine Chance. Ein Büro-Loft in einem Lagergebäude aus den Zwanzigern und das inmitten des Hafengeländes – das ist außergewöhnlich. Eine vergleichbare Location gibt es in ganz Berlin nicht."

Dabei ist aber auch klar: Wer als Mieter Hafenromantik möchte, darf sich nicht am Logistikbetrieb auf dem Gelände stören.

Raus aus der üblichen Sackgasse

Basel als Beispiel für Synergien zwischen Stadt und Hafen und für Konflikt-Vermeidung.

Fast zweihundert Jahre Neutralität machten die Schweizer zu Meistern der Diplomatie. Entsprechend geschickt gingen die Schweizerischen Rheinhäfen Basel mit der Frage um, wie sich aus dem Zielkonflikt zwischen Stadtplanung und Hafen ein gemeinsames Interesse entwickeln lässt.

Die Umstrukturierung von Stadtteilen ist ein gesamteuropäisches Phänomen. Auch in der Schweiz fordern Stadtplaner den Zugriff auf ufernahe Flächen für Wohnbebauung und als Dienstleistungsstandorte. Und: Was Stadtplaner für nutzlose Brache halten, ist für Hafenlogistiker vielfach die dringend benötigte Erweiterungsfläche. Stadtplaner verweisen wiederum gerne auf Ersatzflächen vor der Stadt. Hafenlogistiker kontern mit langen Planungszeiten und verweisen darauf, dass innenstadtnahe Häfen nicht nur eine wichtige überregionale Funktion besitzen, sondern immer stärker auch der Distribution von Gütern in die City dienen – umso mehr, seit Lkw zunehmend aus den Innenstädten verbannt werden.

Foto: Schweizerische Rheinhäfen Basel

In und für Basel setzen sich alle Beteiligten an einen Tisch.

Hans-Peter Hadorn, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen Basel, kennt die Streitpunkte – und es ist klar, auf welcher Seite er steht. Doch er weiß auch, dass eine reine Abwehrhaltung nicht zum Ziel führt. „Der alte Weg des Konflikts, der vielerorts noch gegangen wird, führt in die Sackgasse", schätzt er ein. „Erfolgsversprechender ist es, gleichgerichtete Interessen zu erkennen und sich dann gemeinsam an einen Tisch zu setzen."

Die Schweizer setzen also auf Diplomatie – es gilt nicht mehr, sich gegen jede Form von Veränderung zu wehren, sondern zu erforschen, wo sich Synergieeffekte nutzen lassen. Hadorn: „Wir haben immer versucht, beide Seiten, Hafen und Stadtentwicklung, zu betrachten. Dabei haben wir festgestellt, dass es gerade bei der Vermeidung von Lkw-Verkehr in der Stadt mehr gemeinsame Interessen gibt als oft vermutet." In Basel wurden Umwandlungsdiskussionen zuletzt um den Hafenteil Kleinhüningen geführt. Die neue Strategie der Zusammenarbeit hat sich dabei bewährt.

Gerade wurde in einem partnerschaftlichen Prozess ein Richtplan entwickelt, der den Interessen aller Parteien Rechnung trägt: Der Stadthafen nutzt ufernah künftig auch Flächen für die Stadtentwicklung (diese bleiben im Hafenperimeter), im Gegenzug unterstützt die Stadt den Hafen bei der Beschaffung adäquater Ausgleichsflächen. Die Verdrängung des Wirtschaftshafens an den Stadtrand ist vom Tisch.

Bei allem diplomatischen Geschick – ganz einfach war der gesamte Prozess nicht. „Dahinter verbergen sich drei Jahre Diskussion und Planung", so Hadorn. „Doch eine reine Abwehrhaltung von unserer Seite wäre auf lange Sicht nicht erfolgreich gewesen – auch bei den Häfen muss sich etwas bewegen."

Ministerin lobt Duisburger Zusammenarbeit

Barbara Sommer besuchte das Schiffer-Berufskolleg sowie das Schulschiff RHEIN – allerbeste Berufschancen

Barbara Sommer, Ministerin für Schule und Weiterbildung des Landes Nordrhein-Westfalen, informierte sich kürzlich bei einem Besuch des Schiffer-Berufskollegs RHEIN, der einzigen selbstständigen Schule für den Ausbildungsberuf Binnenschiffer/in in Deutschland sowie an Bord des Schulschiffes Rhein des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt (AdB) über die Bildungsmöglichkeiten im Bildungsgang Binnenschiffer. Der Schiffer-Berufskolleg bereitet angehende Binnenschiffer mit fachpraktischen Übungen auf den Berufsalltag für die Binnenschifffahrt vor. Während einer Führung durch die Schule informierte der Schulleiter Hans-Günter Portmann (Foto re.) die Ministerin über die besonderen Ausbildungs-

Foto: Schulschiff RHEIN

möglichkeiten. Barbara Sommer steuerte im Flachwasserfahrsimulator selbstständig einen Schubverband mit vier Leichtern und ein 110 Meter langes Gütermotorschiff. In der Motorenhalle startete sie den Schiffsdiesel und am Brandcontainer löschte sie eigenhändig ein Feuer mit Pulver. Bei allen Tätigkeiten wurde die Ministerin von den Schülern und Schülerinnen der Oberstufe eingewiesen und tatkräftig unterstütz. Die Schüler waren von der Schulministerin begeistert, die selbst tatkräftig Hand anlegte. Die Ministerin zeigte sich beeindruckt von der Tatsache, dass in Duisburg die Arbeitgeber mit der Schule so eng zusammenarbeiten. Beim anschließenden Besuch auf dem Schulschiff RHEIN erhielt sie einen Einblick, wie die Schüler untergebracht und praktisch unterwiesen werden.

Auf dem Schulschiff erhalten angehende Binnenschiffer während ihres Berufsschulunterrichts Unterkunft, Verpflegung und Betreuung mit praxisorientierten Unterweisungen. Während einer Schiffsführung erläuterte Kapitän Lothar Barth der Ministerin das vielfältige Weiterbildungsangebot des AdB im nautischen und kaufmännischen Bereich.

„Das Schulschiff ist eine seit über 50 Jahren bestehende Einrichtung des Binnenschifffahrtsgewerbes. Die besondere Vernetzung der Aus- und Weiterbildung fördert den Austausch zwischen den Generationen und ist im Hinblick auf die Notwendigkeit des lebenslangen Lernens zu begrüßen", berichtete AdB-Präsident Volker Seefeldt.

Die Ausbildung zum Binnenschiffer bietet vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten und aufgrund der Altersstruktur des Sektors interessante Aufstiegschancen, beispielsweise zum Schiffsführer. Zudem werden Schiffsjungen und -mädchen, wie die Auszubildenden in der Binnenschifffahrt genannt werden, tariflich bundesweit am höchsten vergütet.

NRW ist das Binnenschifffahrtsland Nr. 1 in der Republik, was auch die stetig steigenden Schülerzahlen am starken Schulungsstandort Duisburg widerspiegeln.

A-Rosa Viva steuert Düsseldorf an

Neubau erschließt Flusskreuzfahrt-Unternehmen das Rheingebiet als drittes Zielgebiet.

Mit der A-ROSA VIVA übernahm die A-ROSA Flussschiff GmbH im vergangenen Monat mit der feierlichen Hissung der Unternehmensflagge ihr achtes Flusskreuzfahrtschiff von der Neptun-Werft in Warnemünde.

Bei dem innovativen zweiten Rhein-Neubau des Unternehmens handelt es sich um das Schwesterschiff der A-ROSA AQUA. Kapitän Tim Gorges erhielt die Schiffsdokumente ausgehändigt und übernahm sofort das Steuer. Die erste Fahrt führte ihn mit dem Neubau kurz danach über die Ostsee in Richtung des neuen Einsatzgebiets: Das neue Premium-Flussschiff für den Rhein wird am 26. März in Basel getauft und tritt am 27. März seine Jungfernfahrt von Basel nach Köln an.

Die A-ROSA VIVA hat eine Länge von 135, eine Breite von 11,40 sowie einen Tiefgang von circa 1,60 Metern, der Antrieb erfolgt durch vier

Foto: A-ROSA Reisen

Leinen los: Die A-Rosa Viva ist wie ihr Schwesterschiff A-Rosa Aqua jetzt auf dem Rhein unterwegs.

Ruderpropelleranlagen. Aufgrund der Abmessungen kann das Schiff auf allen großen europäischen Flüssen und auch auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal zum Einsatz kommen.

Der am 23. April 2009 auf Kiel gelegte Flusskreuzer bietet Platz für 202 Passagiere in 99 Außenkabinen mit einer durchschnittlichen Größe von 14,5 Quadratmetern. 70 Kabinen verfügen über einen französischen Balkon.

Mit den beiden Schiffen AQUA und VIVA macht A-ROSA das neue Fahrtgebiet Rhein/Mosel/Main auf verschiedenen 5- bis 10-tägigen Routen auf kulinarische, kulturelle und luxuriöse Weise neu erlebbar. 16 verschiedene Routen nördlich und südlich ab oder bis Köln bieten reizvolle Zielhäfen wie Amsterdam, Antwerpen, Straßburg, Bernkastel-Kues oder Düsseldorf. Ungewöhnliche Ausflüge warten auf die Gäste ebenso wie herrliche Landschaften und Sehenswürdigkeiten.

Die moderne A-ROSA-Flotte bietet auf ihren nun acht Premium-Schiffen eine großzügige Ausstattung mit komfortablen Außenkabinen, Spa- und Fitnessbereich, Büffetrestaurant mit Life-Cooking-Stationen, Sonnendeck mit Außenpool (Rhein-Schiffe mit Whirlpool), eigenen Trekkingbikes und vielfältigem Ausflugsangebot.

Die A-ROSA Flussschiff GmbH mit Sitz in Rostock ist mit ihren modernen Flusskreuzfahrtschiffen auf die Donau sowie Rhône/Saône spezialisiert und bietet vielfältige Themenreisen zu Kultur, Golf und Genuss.

Im August 2009 kam mit dem Neubau A-ROSA AQUA das siebte Flussschiff der Flotte hinzu und macht den Rhein als drittes Zielgebiet für Kunden neu erlebbar.

Das Unternehmen beschäftigte im vergangenen Jahr 265 Mitarbeiter, von denen 65 in der Zentrale in Rostock arbeiten.

2010 weitere Erfolgsgeschichten schreiben

MAEKAS-Workshop überzeugte mit gelungenen Beispielen für Verkehrsverlagerungen und Gleisaktivierungen.

Ein voller Erfolg war der zweite Workshop des Verbundprojekts MAEKAS, das sich die Reaktivierung von inaktiven Bahnanschlüssen sowie die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene als Aufgabe gestellt hat. Rund 50 Interessenten, darunter auch Vertreter von niederländischen See- und Binnenhäfen sowie des Hessischen Landesamts für Straßen- und Verkehrswesen hatten sich angemeldet. Und die meisten ließen sich auch durch das Schnee- und Kältechaos nicht davon abbringen, zum Tagungsort der IHK Bochum zu kommen.

„Wir sind zufrieden, der Workshop war gut besucht und wir haben eine durchweg gute Resonanz erhalten", freut sich Mitorganisator Dipl.-Inf. Martin Kowalski vom begleitenden Institut für Produktion und Industrielles Informationsmanagement der Universität Duisburg-Essen.

Nachdem es beim ersten Workshop im April vergangenen Jahres vor allem um ein gegenseitiges Kennenlernen der Projektpartner – darunter auch die Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH) – sowie um Themen und Vorträge aus dem Umfeld von Eisenbahn-Bundesamt, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und Hochschulen ging, standen dieses Mal nach einer Einführung in das Projekt durch Ute Paul von den NDH vor allem Praxisfragen und erfolgreiche Beispiele für gelungene Projekte im Vordergrund.

„Ein Zweck des Workshops war es ja nicht zuletzt, Interessenten und vielleicht sogar Kunden für unsere Praxispartner zu finden", erklärt Kowalski.

Ein besonders Beispiel, was MAEKAS leisten kann und will, stellt die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen der Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH und der SBB dar – sowie für die Möglichkeiten von MAEKAS der Versand von Kesselwagen, den Daniel Keune von der DHC Solvent Chemie GmbH beschrieb.

Eine erfolgreiche Gleisanschlussreaktivierung aus der Sicht eines Unternehmens bildete anschließend das Thema der Erfolgsgeschichte von Frank Naumann von der Karo As Umweltschutz GmbH. Der MAEKAS-Partner WHE half dem Unternehmen, einen nicht genutzten Schienenstrang wieder in Betrieb zu nehmen und nun Flüssigkeiten nicht wie bislang per Lkw nach Niedersachsen zu befördern, sondern mit Kesselwagen.

„Das ist ein echter MAEKAS-Erfolg, zumal die WHE einen Teil der Transporte übernimmt, bevor sie an einen weiteren Bahnpartner zur Weiterfahrt übergeben werden", freut sich auch Kowalski.

Bevor das Projekt Ende des Jahres ausläuft, wollen alle Beteiligten weitere Erfolgsgeschichten schreiben. Kowalski: „In diesem Jahr geht es noch einmal vor allem um die Praxis."

LogistikRuhr wurde ausgezeichnet

NRW-Ministerin Christa Thoben: „Das ist eine gute Entscheidung für unser Land".

Foto: MHVG

Ohne Binnenhäfen ist die Logistik nur halb so gut.

Der EffizienzCluster LogistikRuhr kann sich über einen großen Erfolg freuen. Das Netzwerk gewann den Spitzenclusterwettbewerb der Bundesregierung. Damit sicherte sich das Konsortium für die kommenden fünf Jahre Fördermittel in Höhe von rund 40 Millionen Euro.

„Das ist eine gute Entscheidung für unser Land. Sie belegt, dass wir in Sachen Logistik exzellent aufgestellt sind – in der Wirtschaft ebenso wie in der Wissenschaft", betonte NRW-Wirtschaftsministerin Christa Thoben. „Die Juryentscheidung ist eine deutliche Anerkennung der Leistungen, die innerhalb der nordrhein-westfälischen Logistikwirtschaft erbracht werden." Auch der Initiator des Clusters, Prof. Michael ten Hompel vom Dortmunder Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik, zeigte sich hoch erfreut: „Jetzt gilt es, den Schwung aus der Wettbewerbsvorbereitung nahtlos in die Projekte zu übertragen." Die Entwicklung und Vermarktung von Produkten soll bis 2015 ein Marktpotenzial von über zwei Milliarden Euro ausschöpfen. Das sichert Arbeitsplätze und wird zudem mehr als 4000 neue Jobs bei den Clusterpartnern schaffen.

Ziel ist es, die wirtschaftlichen Herausforderungen von morgen im Sinne individueller Warenversorgung, Mobilität und Produktion mit 75 Prozent der Ressourcen von heute ökologisch und sozial verträglich zu meistern. Das Netzwerk vereint Kompetenzen von 124 Unternehmen sowie 18 Forschungs- und Bildungseinrichtungen und wird von den Landesregierungen Nordrhein-Westfalen und Hessen begleitet. Unterstützung kommt zusätzlich von den Wirtschaftsförderungen, dem Initiativkreis Ruhr, den Fraunhofer-Instituten IML und ISST, dem Zentrum für Logistik und Verkehr der Uni Duisburg-Essen, der TU Dortmund sowie der European Business School Wiesbaden.

Der Geschäftsführer der EffizienzCluster Management GmbH, Dr. Christian Jacobi, lobte, dass in dem Cluster kleine und mittelständische Unternehmen eng mit Global Playern wie DHL, DB Schenker oder Hafen Duisburg zusammenarbeiten.

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* ■ *andreas@schrift-steller.de* *Art Direction und Produktion: Sascha Ondrazek* **Foto:** *Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)* **Schlussredaktion:** *Stefanie Kurkamp*

Druck: *RheinPfalz Verlag und Druckerei GmbH & Co. KG* ■ *Oggersheimer Druckzentrum* ■ *Flomersheimer Straße 2* ■ *67071 Ludwigshafen* ■ *pm@rheinpfalz.de*

Einsatz

Ein niederländisches Tankmotorschiff geriet im Februar bei Benrath mit dem Heck in die rechtsrheinische Uferböschung und zog sich eine Leckage zu. Der Schiffsführer des mit 1000 Litern Biodiesel beladenen Tankers war bei dem Versuch zu ankern offenbar zu nahe ans Ufer gekommen. Das Feuerlöschboot aus Düsseldorf half mit seinen Pumpen, den vollaufenden Maschinenraum zu leeren. Es kam zu keiner Gewässerverunreinigung.

Erreichbarkeit

Das neue Management des Wiener Hafens entwickelt derzeit einen Masterplan, der unter anderem auch die Ablaufpläne im Hafen verbessern soll. Das Papier sieht unter anderem eine bessere infrastrukturelle Erreichbarkeit der Terminals in Freudenau vor.

Ehemalige

Mindestens sechs Mal im Jahr treffen sich ehemalige Aktive der Neuss-Düsseldorfer Häfen zu ihrem Stammtisch auf dem Vereinsschiff INA (siehe Foto), das im Düsseldorfer Hafen fest gemacht hat. Zum vom Betriebsratsvorsitzenden Peter Deuß eingeführten Stammtisch kommen regelmäßig zwischen 15 und 20 Ehemalige, „auch Geschäftsführer Rainer Schäfer, lässt sich des Öfteren blicken", freut sich Deuß. Neben Erinnerungen wird bei den Treffen auch sehr viel über die Häfen heute diskutiert. Das nächste Mal kommt die Runde am 9. April um 11 Uhr zusammen. Interessenten sind immer willkommen.

Mit GPS sicher ans Ziel kommen

EU-Prestigeobjekt „Galileo" geht nach Schwierigkeiten erst 2014 an den Start

Selten hat eine Erfindung die Seefahrt so revolutioniert wie die des GPS, des Global Positioning System. Von den Amerikanern in den 1970er Jahren ursprünglich für militärische Zwecke konzipiert und am 17. Juli 1995 offiziell in Betrieb genommen, ist das System seit zehn Jahren auch für den zivilen Einsatz nutzbar. Heute bestimmt es Positionen mit einem Messfehler von maximal zehn Metern.

Ob auf See oder im Gelände, mindestens 24 Satelliten sorgen dafür, dass weltweit jeder GPS-Empfänger Kontakt zu vier Satelliten halten kann. GPS basiert darauf, dass diese mit Radiosignalen ständig ihre aktuelle Position und die genaue Uhrzeit ausstrahlen. Aus den Signallaufzeiten können spezielle GPS-Empfänger dann ihre eigene Position und Geschwindigkeit berechnen.

Die Großschifffahrt nutzt ein System, das die Darstellung von Seekarten und die Positionsangaben eines Satellitennavigationssystems in Verbindung mit Radar und Echolot nutzt, das Electronic Chart Display and Information System (ECDIS). Damit lässt sich die Position des Schiffs mit vielen Zusatzdaten in einer elektronischen Seekarte darstellen. Weniger aufwendig, aber für Freizeitskipper hilfreich sind sogenannte Kartenplotter, die Position und Kurs des Boots auf einer elektronischen Seekarte anzeigen.

Nachteil des GPS ist die Abhängigkeit von den USA, die den Kontakt zu den Satelliten unterbrechen können. Die europäische Antwort auf GPS lautet „Galileo". Nach Finanzierungsschwierigkeiten und Streit in der EU soll das zivile System 2014 in Betrieb gehen und sowohl mit GPS als auch mit russischen und chinesischen Navigationssystemen vernetzt werden. ukh

Foto: esa

Ein Netz von Satelliten erlaubt die genaue Positionierung und Navigation auf der Erde.

Vom Feuer zum Xenon-Licht

Auch wenn Wärter ausgedient haben, kann auf Leuchttürme nicht verzichtet werden

Dunkelheit auf offener See stellte für Seeleute noch nie ein Problem dar. Gefährlich wurde und wird es immer dann, wenn sie mit ihren Schiffen in Küstennähe navigieren müssen.

Schon die Römer sicherten Seewege, indem sie harzreiches oder in Pech getränktes Holz an strategisch wichtigen Positionen anzündeten. Später verwendete man Kerzen in Glaslaternen oder Steinkohlefeuer in Gitterkörben, für die Gerüste errichtet wurden, um die Tragweite zu erhöhen. Seeleute verließen sich auf diese Hinweise und fanden ihren Weg vorbei an Untiefen und anderen Gefahren.

Erste Vorläufer der heute bekannten Leuchttürme basierten auf einer Öllampe, deren Licht Spiegel so konzentrierten, dass die Tragweite zunahm.

Foto: Ulrike Keller-Hümbs

Kinnaird Lighthouse in Fraserburgh, Schottland.

Um 1822 sorgte eine Erfindung des Franzosen Augustin Jean Fresnell dafür, dass Kapitänen viel früher ein Licht aufging. Die mit Prismen versehene Fresnell-Linse bündelt das Licht und lenkt es gezielt in eine Richtung. Einen Meilenstein in der Geschichte der Leuchtfeuer bildete die Erfindung des elektrischen Stroms. Im Jahr 1891 ging der erste elektrische Leuchtturm Deutschlands auf Borkum in Betrieb. Seine Tragweite betrug 30 Seemeilen (rund 55 Kilometer). Heute noch arbeiten viele Leuchtfeuer mit der Fresnell-Linse. Erst der Einsatz von Xenon-Licht in Verbindung mit einfachen Parabolspiegeln macht sie überflüssig. Jeder Leuchtturm lässt sich an seiner individuellen Kennung, einer Abfolge von Lichtzeichen, auch nachts genau identifizieren. Alle Kennungen sind in den Seekarten eingetragen. Die Navigation mit GPS macht es möglich, auf manche Leuchtfeuer zu verzichten. Als visuelle Rückfallebene für die elektronische Navigation wird jedoch – zumindest vorerst – ein ausgedünntes Netz an Leuchttürmen weiter betrieben. Leuchtturmwärter-Romantik? Weit gefehlt – seit 1986 werden alle deutschen Türme ferngesteuert. ukh