

SEIT 50 JAHREN IM EINSATZ

Fährjubiläum

Nicht nur über die „große“ See schlagen Fährschiffe für Fahrzeuge wie Lkw eine Brücke. Auch im Inland ermöglichen es Fähren, Flüsse zu überqueren und damit z. B. Umwege zu sparen. Ein solches Fährschiff ist auch die Fritz Middelanis. Im Jahr 1962 lief sie auf der Clausen-Werft in Oberwinter vom Stapel, ihr Schiffsattest stammt vom 13. März 1962. Auf den Tag genau drei Monate später bestätigte das Amtsgericht Köln den Übergang des Fährneubaus an die Fährgesellschaft. Seitdem schlägt die Fritz Middelanis zwischen Langel und Hitdorf eine Brücke über den Rhein. Täglich transportiert das Fährschiff Tausende Gäste von Köln nach Leverkusen und zurück. Allein im vergangenen Jahr waren mehr als 228.000 Personen an Bord. Hinzu kamen 66.000 Fahrräder, 8100 Motorräder, 94.000 Pkw und rund 2500 Lkw oder Traktoren.



Nachwachsende Rohstoffe sind ein Umschlagstar in Straubing. (Foto: Donauhafen Straubing)

Bahnverkehre weiter stärken

●●● KV-Terminal für Donauhafen Straubing-Sand

Das Jahr 2011 bescherte dem Donauhafen Straubing-Sand ein neues Rekordergebnis: insgesamt schlug der Hafen 4,2 Mio. t Güter um. Der Biomasse-Logistik verdankt der Standort dabei z. B. einen Anstieg um fünf Prozent im Wasserumschlag. Bahnseitig wuchs das Aufkommen um zwölf Prozent. Künftig sollen die Bahnverkehre noch weiter verstärkt werden – und zwar mit einem neuen KV-Terminal.

Wachstumstreiber Biomasse. Der Rohstoffwandel bringt für den Donauhafen ein nachhaltiges Wachstum. Straubing entwickelt nun eine eigenständige Strategie für den Donaauraum. 2011 lag der wasserseitige Umschlag bei 637.012 t. Über drei Viertel der Schiffsgüterumschläge liegen nach Hafenangaben bereits im Bereich nachwachsender Rohstoffe. Die Bahnverkehre legten um zwölf Prozent auf

MÖGLICHKEITEN FÜR MINDEN

Nicht länger ein weißer Fleck

Mit insgesamt 40 20'-Containern mit jeweils 28 t Gewicht, feierte der Hafen Minden in diesem Jahr eine Premiere: Erstmals machte ein Container-Binnenschiff aus Rotterdam an der Kaje fest. Für die Boxen ging die Reise von hier dann per Lkw weiter in die Mindener Hinterlandregion. Extra aus den Niederlanden angereist war auch Johan Booil, Managing Director Distri Rail B.V. Das Unternehmen war der Organisator des Transports und somit Auftraggeber der Mindener Hafen GmbH. Sowohl der Hafen als auch Distri Rail B.V. sehen im Raum Ostwestfalen-Lippe enormes Potenzial für Transporte nach Rotterdam. Auch darü-

ner hinaus, in das angrenzende Niedersachsen, ist ein solches Potenzial im Nachlauf des Binnenhafens vorhanden. Die Region war bisher ein weißer Fleck auf der Wasserstraßenkarte, was die Hinterlandverbindungen des Rotterdamer Hafens anging. Neben den Transporten auf der Wasserstraße war auch die Möglichkeit einer Verbindung der beiden Standorte auf der Schiene Bestandteil der Gespräche.

Distri Rail ist von Haus aus ein Bahnunternehmen, welches aktuell bereits Linienverkehre mit der Bahn zwischen Rotterdam und verschiedenen Standorten betreibt. Da die Mindener Hafen GmbH über das Hafenband am Mittellandkanal auch mit anderen Häfen der Region kooperiert, sind diese Verkehre auch keinesfalls auf Container beschränkt.