Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | AUGUST 2007 www.hafen-zeitung.de

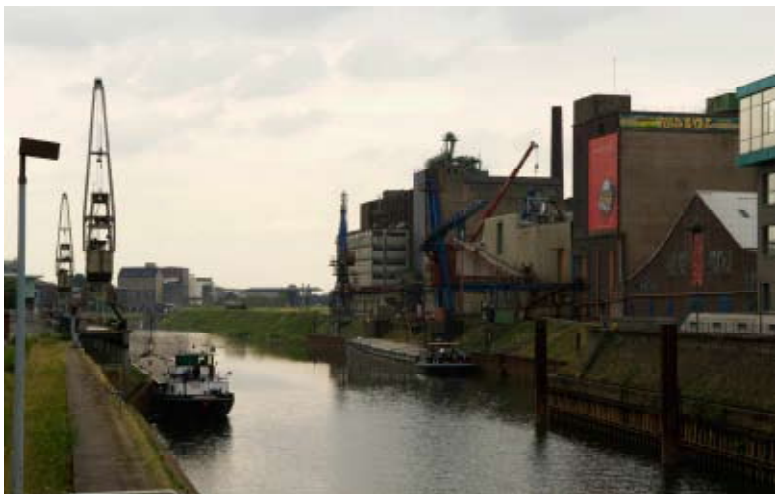
Starke Bande
Die Hafenmannschaft ist wie eine Familie, meint Peter Deuß
Seite 3

Ticker: Partys feiern in der Eventhalle +++ Häfen-Zusammenschluss ist ein großer Erfolg +++ Interports sucht über die Grenzen neue Verkehrswege +++ Binnenhäfen verdienen Beachtung +++ Die IX-Box, eine saubere Sache

Gesamtaufkommen gestiegen

Investitionen in vier neue Krananlagen 2006 erwiesen sich als zielführend und richtig

Die Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH) befinden sich in einem ungebrochenen Auftrieb. „Das Jahr 2006 konnte für uns nicht besser laufen", so Vertriebs-Geschäftsführer Rainer Schäfer.
Das Gesamtaufkommen im Schiffs- und Eisenbahngüterverkehr stieg im Vergleich zum Vorjahr um 9,4 Prozent auf über 15 Millionen Tonnen – ein Rekordergebnis. Beim Schiffsgüterumschlag wurden an den Standorten in Neuss, Düsseldorf und Reisholz insgesamt 9,6 Millionen Tonnen umgeschlagen. Dies entspricht einem Plus von fast sieben Prozent. Im Bereich des Schiffsgüterumschlages lagen die Schwerpunkte wie in den Vorjahren primär bei den Güterarten Nahrungs- und



Futtermittel, Steine und Erden, Fahrzeuge und Maschinen, Erze und Metallabfälle sowie Eisen und Stahl. Das Geschäftsfeld Erze und Metallabfälle konnte mit einer Steigerung von über 43 Prozent den größten Zuwachs verbuchen.

Der Eisenbahngüterverkehr der Neusser Eisenbahn (NE) erzielte mit rund 5,6 Millionen Tonnen einen Zuwachs um 14,3 Prozent – ebenfalls Rekordniveau. Die NE, die ihre Streckenverkehre auf dem Gleisnetz der Deutschen Bahn AG im regionalen Umfeld ausgeweitet hat, erreichte damit wiederum einen zweistelligen Zuwachs.
Mit den inzwischen 30 hafeneigenen Verladeanlagen wurden insgesamt 7,1 Millionen Tonnen umgeschlagen. Dies entspricht einer Steigerung von 17 Prozent und damit im dritten Jahr in Folge einem überdurchschnittlichen Zuwachs von mehr als einer Million Tonnen. „Der hohe Anteil des Kranumschlages beweist die enorme Wertschöpfung, die die NDH eigenständig erwirtschaften, und ist ein Beleg für die qualitativ hohe Dienstleistungspalette", so Schäfer. Die in 2006 getätigten Investitionen in vier neue Krananlagen hätten sich damit als richtig und zielführend erwiesen.

Unverzichtbar

„Binnenschifffahrt und Binnenhäfen sind ein unverzichtbarer Baustein der Logistikwirtschaft in Deutschland", meint Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee. Kein anderer Verkehrsträger sei so sicher, verbrauche beim Transport so wenig Energie und sei so umweltfreundlich wie das Binnenschiff. Tiefensee wies darauf hin, dass die Hinterlandanbindung der Seehäfen über das Netz der Binnenwasserstraßen immer stärker in den Vordergrund rücke, da Bahn und Lkw erhebliche Probleme bei der Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens haben.

Darum ist es am Rhein so schön

Foto: Photocase.com

Sommer, Sonne, Badespaß locken in diesen Tagen Jung und Alt an die Ufer des Rheins. Ein Vergnügen, das dank der Wasserqualität des großen Flusses wieder unbeschwert genossen werden kann – wenn die Erholungsuchenden einige einfache Regeln beachten (siehe Seite 11).

Aufwärts

Für Unternehmen in der Region Düsseldorf gehe es weiter aufwärts, so eine IHK-Analyse zu den Handelsregisterbewegungen im Jahr 2006. Danach hätten sich insgesamt 3.215 Unternehmen oder plus 4,5 Prozent für einen Standort in der Stadt Düsseldorf und im Kreis Mettmann entschieden.

Neuer Hafen

Ein neuer Hafen wird für rund 40 Millionen Euro bis 2012 am Mittellandkanal in Minden gebaut. So soll eine neue Möglichkeit für die Abwicklung des wachsenden Containerverkehrs zwischen den deutschen Seehäfen und NRW geschaffen und Minden zu einem Umschlagplatz ausgebaut werden.

Verbunden

Weltweit und rund um die Uhr stellen sich die Neuss Düsseldorfer Häfen mit einer eigenen Internet-Seite Interessenten und Geschäftspartnern vor. Auf den Seiten finden sich nicht nur die Nachrichten und Pressemitteilungen, unter „Kontakte" ist der gewünschte Ansprechpartner immer nur einen Mausklick entfernt. Zu finden unter www.nd-haefen.de

Neuer Charakter

Noch vor wenigen Jahrzehnten lagen in den Häfen die Schiffe tagelang zu dritt oder viert nebeneinander und warteten darauf, dass die Schauerleute die Säcke mit Fracht von Bord trugen. Derweil machten die Matrosen die umliegenden Kneipen unsicher. Entsprechend herrschte damals in den Stadtteilen rund um die Häfen Tag und Nacht Trubel, Lärm und Aufregung.

Heute dagegen strahlen die Kais an einigen Tagen eine fast malerische Stille aus. Eine trügerische Ruhe: Moderne Kommunikationstechnologie, effiziente Umschlagseinrichtungen und eine hoch spezialisierte Organisation ermöglichen es, dass vielfache Mengen in einem Bruchteil der Zeit bewegt und anschließend in alle Richtungen verschickt werden. Das alles mit vergleichsweise wenig Lärm, Staub und Belastung.

Dazu kommt eine gestiegene Bedeutung für alle: Während noch vor 50, 60 Jahren Erzeugnisse wie Kaffee, Schokolade und tropische Früchte selten und teuer waren, sind sie dank moderner Logistik und Schnittstellen wie den Häfen erschwingliche und selbstverständliche Bestandteile des täglichen Lebens geworden. Und wer möchte schon auf das wöchentliche Sonderangebot im Discounter verzichten.

Auch wenn die berühmt-berüchtigte Hafenromantik – wie einige meinen leider – der Vergangenheit angehört, sind Häfen mehr denn je ein Ort an dem Arbeitsplätze gesichert und teilweise sogar neu geschaffen werden, der Mehrwert erzeugt und Versorgung gewährleistet. Und das mit Zukunft: Kaum eine deutsche Branche weist so verlässliche und so konstante Zuwachsraten auf wie die Logistik, an kaum einen anderen Ort wird in dem Maße investiert.

RAINER SCHÄFER

Ein edler Stein

Binnenhäfen spielen für den Logistikstandort Nordrhein-Westfalen eine herausragende Rolle. Auch wenn sie oft – vielleicht zu oft – im Hintergrund arbeiten, statt lauthals die Werbetrommel zu rühren oder Klagelieder anzustimmen.

Insgesamt kann man konstatieren, dass die Binnenschifffahrt 2005 (das sind die letzten Zahlen) zumindest ihre Marktanteile nicht weiter verloren hat. So steigerte sich die transportierte Menge um 0,3 Prozent auf rund 237 Millionen Tonnen. Ebenfalls gestiegen ist die Beförderungsleistung: gegenüber 2004 um 0,8 Prozent auf 64,2 Milliarden Tonnenkilometer.

Ein Grund: Untersuchungen zeigen, dass das Binnenschiff nur 1,3 Liter Diesel je 100 Tonnenkilometer verbraucht. Im Vergleich dazu liegt die Eisenbahn bei 1,7 Liter und der Lkw bei 4,1 Liter. Das bedeutet, dass unter Berücksichtigung auch weiterer externer Kosten das Binnenschiff eindeutig die wirtschaftsfreundlichste und umweltfreundlichste Alternative ist.

Um diesen Erfolg zu unterstützen, investierten die Neuss Düsseldorfer Häfen in erheblichem Umfang in die Hafeninfrastruktur. Parallel dazu setzen wir die Neusser Eisenbahn zielführend für Vor- und Nachlauftransporte ein und werden im laufenden Jahr gezielt investieren. Zur Bewältigung der Zukunftsaufgaben ist eine Stärkung aller Verkehrsträger notwendig.

ULRICH GROSS

Fusion ist ein Erfolg

Betriebsrat zieht positive Bilanz der Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung und aus dem bislang Erreichten

Die Fusion der beiden Häfen begleitete der Betriebsrat vom ersten Moment an ebenso konstruktiv wie mit der nötigen kritischen Distanz, wie der Vorsitzende des siebenköpfigen Gremiums, Peter Deuß, berichtet. Er ist sicher, dass der Zusammenschluss ein Erfolg war.

So konnte – trotz anfänglicher Pläne, die Belegschaft von 183 auf 165 Beschäftigte zu reduzieren – die Mitarbeiterzahl auf mittlerweile 200 erhöht werden. Als Gründe nennt Deuß die Konjunktur, aber auch die gute Leistung eines jeden Mitarbeiters. Zusätzlich wurden 46 Leiharbeiter eingestellt. „Mit dieser Maßnahme waren wir als Betriebsrat einverstanden, weil wir nicht wussten, wo der Weg hinführt." Zehn von ihnen konnten inzwischen fest in die NDH-Mannschaft übernommen.

Auch für die eigene Arbeit zieht der Betriebsratsvorsitzende eine positive Bilanz: Bislang brachte er neun Betriebsvereinbarungen auf den Weg. Darunter auch eine Einigung über die Zahlung von Sterbegeld. Zudem konnte das Gremium mit der Geschäftsführung eine leistungsbezogene Vergütung aushandeln. „Wenn es dem Unternehmen gut geht, soll es auch den Mitarbeitern gut gehen", findet Deuß. Allerdings verschweigt er nicht, dass sich die Mitarbeiter der beiden Häfen anfangs erst aneinander gewöhnen mussten: „Da trafen schon zwei unterschiedliche Kulturen zusammen." Die sich aber – über die Verbundenheit zu „ihrem Hafen" – gefunden haben. „Mittlerweile sitzen wir alle und gerne in einem Boot."

Mit dessen Steuercrew der Betriebsrat ebenfalls zufrieden ist: „Die beiden Geschäftsführer sind sehr sozial eingestellt und haben immer ein offenes Ohr für die Anliegen der Belegschaft."

Auch der Betriebsrat ist mit der Entwicklung der Neuss Düsseldorfer Häfen zufrieden

Zuwächse 2007 sichern

Im vergangenen Jahr wurden über 450.000 Container und Ladeeinheiten an den beiden Standorten Neuss und Düsseldorf abgefertigt, wobei die Bahnseite mit einem Zuwachs von 30 Prozent deutlich herausragt. Beide Terminals in Neuss und Düsseldorf wuchsen 2006 um insgesamt 11,4 Prozent, so Rainer Schäfer, Vertriebs-Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH).

Das Unternehmen investierten im Jahr 2006 rund 10 Millionen Euro in Krananlagen. Weitere Investitionen in die Hafenanlagen sind geplant.

Der Fokus 2007 liegt bei der Neusser Eisenbahn (NE), die mit neuen, stärkeren Lokomotiven ausgestattet wird. Durch die Anschaffung leistungsfähigerer Triebfahrzeuge soll die NE zukünftig noch stärker auf regionalen und überregionalen Märkten aktiv werden. Damit verfolgen die NDH die im Jahr 2004 begonnene Strategie, die NE als vollwertigen Dienstleister im Vor- und Nachlauf für die Hafenstandorte zu stärken.

Die Strategie, die Marktposition der Neuss Düsseldorfer Häfen durch die Fusion auszubauen, ging auch im vierten Jahr nach Gründung auf. Die ambitionierten Ziele 2006 wurden deutlich übertroffen. Für 2007 zielen die NDH, so Schäfer, auf eine Konsolidierung des Erreichten und eine nachhaltige Entwicklung des vorhandenen Portfolios. Bislang mit Erfolg, wie die ersten Zahlen beweisen.

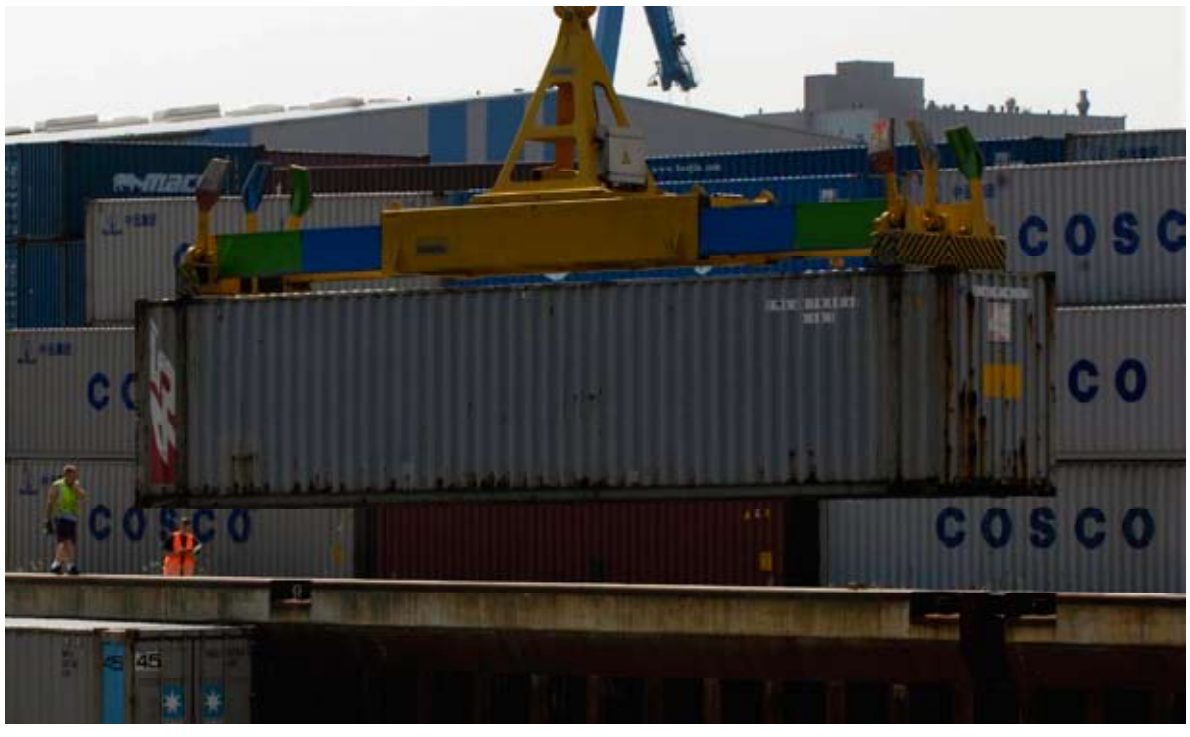
Es gibt nur wenige Momente, in denen rund um die Hafenbecken tatsächlich einmal die Arbeit komplett ruht. Die meiste Zeit der Woche ist mindestens ein Mitarbeiter der Neuss Düsseldorfer Häfen unterwegs.

Irgendwo ist immer Arbeit

Meist ist es ein Techniker, der als erster den Hafen betritt, wie der stellvertretende Abteilungsleiter Rolf Marmann berichtet. Die Maschinentechniker stehen in Rufbereitschaft rund um die Uhr zur Verfügung – auch einigen Hafenfirmen. Oft ist schnelle Hilfe erforderlich. Die Mitarbeiter kümmern sich um alle Krananlagen, Transformatorenstationen und andere technischen Anlagen

Die meisten Mitarbeiter beginnen morgens ab 7 Uhr ihren Dienst. Eine der ersten ist Melanie Burken aus der Abteilung Marketing und IT: „Es ist ein sehr vielfältiger Job, bei dem ich morgens nie genau sagen kann, was tagsüber alles anfällt." Denn das Interesse an den Neuss Düsseldorfer Häfen ist groß: „Ich habe nicht gedacht, dass die Aufgabe so vielfältig ist, aber auch nicht, dass sie so interessant ist."

Ebenso vielfältig ist die Arbeit der sieben Mitarbeiter in der Abteilung „Personal und Recht" im gegenüberliegenden Gebäude an der Hammer Landstraße. „Personalarbeit, -management und -entwicklung, Bewerbungsmanagement, Zeiterfassung, Personalentwicklungsplanung und nicht zuletzt der Bereich Zeitarbeit", zählt Sascha Odermatt auf. Er beschäftigt sich im Wesentlichen mit der Gestaltung und Prüfung von Verträgen, der Unterstützung anderer Abteilungen in rechtlichen Fragen, der Bearbeitung von Schadenfällen, dem Forderungsinkasso sowie dem Führen von Rechtsstreitigkeiten. „Daneben werden Beschlussvorlagen für die Gremien Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung verfasst."



Vor allem beim Container-Umschlag ist jede Minute Geld, müssen die Männer schnell arbeiten

Nicht nur Container werden in den Neuss Düsseldorfer Häfen umgeschlagen, sondern auch Massengut

Wegen der Temperaturen fangen die Mitarbeiter der Eisenbahninfrastruktur im Sommer schon um 6 Uhr an, wie Stefan Honnen berichtet. „Wir sind ein Dienstleister und stellen den Eisenbahnbetrieben und Kunden im Hafen nach deren Ansprüchen und in der gewünschten Qualität die Infrastruktur zur Verfügung." Die Mitarbeiter prüfen Gleise und Signaltechnik und halten sie in Stand.

Für die Hafensicherheit nach ISPS-Standard sorgt Waldemar Tetzlaff von der Stabstelle Qualitätsmanagement und Sicherheit. Er wacht über das Qualitätsmanagement nach DIN ISO 9001 - 2000, die Hafensicherheit und das Notfallmanagement sowie über das Projektmanagement speziell mit internationaler Ausrichtung: „Zertifizierung und gutes Sicherheitsmanagement sind ein Kostenfaktor und steigern langfristig Image und Gewinn der Häfen."

Abgerechnet wird bei NDH bei Thorsten Harlizius und den zehn anderen Kollegen in der Abteilung Finanzen. Sie zeichnen für den Einkauf, das Finanz- und Rechnungswesen sowie das Controlling in der NDH und in zwei weiteren Unternehmen verantwortlich. „Die gesetzlichen Grundlagen für die Buchführung sind überall gleich", stapelt Harlizius tief. Aber nicht überall stehen neben Kuli und Kopierpapier auch Lokomotiven oder Krananlagen für mehrere Millionen auf der Einkaufsliste.

Die elf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Abteilung Immobilienmanagement kümmern sich wochentags von 7 bis 17 Uhr um die Kunden. „Natürlich sind wir nach Dienstschluss und an Wochenenden erreichbar", erklärt Peter Deuß. In das Aufgabengebiet fallen alle Dienstleistungen rund um Flächen. Zudem betreiben die Mitarbeiter das gesamte Spektrum des Gebäudemanagements für derzeit rund 1,2 Millionen Quadratmeter der 44 vermieteten Lager und die Bürogebäude. Deuß lobt: „Wir sind wie eine große Familie. Mancher Mitarbeiter ist schon in der dritten Generation beim Hafen tätig."

Sascha Odermatt bei der Arbeit

Mit die letzten, die den Hafen verlassen, sind die Kranführer des Hafenbetriebs, erklärt Hafenmeister Uwe Eschweiler, der für den Neusser Bereich zuständig ist. Sein Dienst beginnt meist gegen 7 Uhr, dann disponiert er je nach Lage die Schiffe, teilt Liegestellen zu, spricht mit Kunden den Umschlag ab, teilt die Kranführer ein. Für „den ganzen wasserseitigen Betrieb", ist er zuständig. Im Büro werden derweil nach den Berichten die Rechnungen erstellt. Arbeit genug für die Spätschicht, die meist bis 23 Uhr aktiv ist.

Rund um die Uhr, von Sonntag 22 Uhr bis Samstag 22 Uhr, sind die Mitarbeiter der Neusser Eisenbahn (NE) unterwegs, wie der örtliche Betriebsleiter Guido Trappen berichtet. Die mit mehr als 100 Mitarbeitern größte Abteilung der NDH ist ein öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen, „außer, dass wir keinen Personenverkehr abwickeln". Ansonsten bewegen die Mitarbeiter alles, was über den Güterbahnhof Neuss zum Bahnhof Neuss Hessentor transportiert wird. In der Feinverteilung werden die Züge und Waggons aus dem In- und Ausland den Firmen und Terminals im Hafengebiet zugestellt. Für verschiedene Kooperationspartner werden die Wagen im Bahnhof Neuss Hessentor dann wiederum zur Abholung bereitgestellt.

Aber auch außerhalb des Hafengeländes sind die Eisenbahner unterwegs, holen zum Beispiel täglich Kalk aus dem Bergischen Land für die Versorgung der Kraftwerke von Rheinbraun. Dort lädt die Neusser Eisenbahn ebenfalls täglich einen Gipszug und fährt ihn zum Hafen, wo ihn dann die Hafenabteilung umschägt.

Aus Deuna wird mehrmals die Woche für die im Hafen ansässige Firma Dyckerhoff Zement für die Weiterverarbeitung gefahren. Trappen: „Eine sehr abwechslungsreiche Arbeit, die nie langweilig wird und immer spannend ist. Hier gleicht kein Tag dem anderen."

Foto: Eventportal Neuss

Die Eventhalle: Der beste Platz für die Feier – egal, ob groß oder klein

Die richtige Umgebung und einmalige Stimmung

Die Eventhalle im Neusser Hafen bietet den idealen Rahmen für 18 oder 1800 Gäste – je nach Wunsch

Wer feste arbeitet, darf auch Feste feiern – und am besten geht das mitten im Neusser Hafen. Zwischen Hafenbecken 2 und 3 öffnet seit einem Jahr die Eventhalle ihre Türen. Ein idealer Standort, findet Geschäftsführerin Dijana Schmitz. „Wir sind zum einen mit vier Autobahnen verkehrstechnisch optimal angebunden. Zum anderen liegen wir mitten im Hafengebiet und dürfen auch mal lauter werden und zudem haben wir ausreichend Park- und Freiflächen direkt vor der Haustür", zählt sie die Vorteile auf. Also genau der Ort, um bis tief in die Nacht ein Open-Air-Fest zu feiern. Oder zu einem Lagerverkauf einzuladen, die Mitarbeiter mit einem Herbstfest zu überraschen, eine Hochzeit zu begehen, auf einen Geschäftserfolg anzustoßen, in den runden Geburtstag zu tanzen oder, oder, oder.

Denn die Möglichkeiten der Eventhalle sind tatsächlich beinahe unbegrenzt. 18 bis 1800 Gäste können hier nach allen Ansprüchen begrüßt, bewirtet und glücklich gemacht werden – alles kein Problem für Dijana Schmitz, wie sie schon mehrfach bewies. Für zehn Neusser Schulen ebenso wie für den Oberbürgermeister oder den Chef des Neusser Containerterminals.

Netzwerk von Spezialisten

Dabei hilft ihr das richtige Fingerspitzengefühl: Auf Knopfdruck spuckt ihr Rechner die passenden Checklisten für beinahe jeden Veranstaltungstyp aus. Events, die die Düsseldorferin dann mit viel Erfahrung und noch mehr Einfühlungsvermögen entsprechend den Wünschen der Gastgeber gestaltet: „Beratung ist enorm wichtig. Wir wissen eben, auf was man achten muss, damit die Veranstaltung zu einem Erfolg wird."

Und da gilt es, viele scheinbar unbedeutende Zutaten zu einer überzeugenden Komposition zusammenzustellen.

Steht der Plan, geht es an die Umsetzung. Dabei hilft dem vierköpfigen Eventhallen-Team ein eingespieltes und professionelles Netzwerk von Spezialisten: Dekorateure, Kellner, Barmixer, Tontechniker und Caterer – für jeden Anlass hat die Geschäftsführerin mehrere gute Namen in ihrem Telefonverzeichnis. Alle handverlesen, erfahren und bewährt. Denn für ihre Kunden sind Dijana Schmitz die Besten gerade gut genug. Ein Rezept, das beinahe jedes Fest zu einem traumhaften Erlebnis macht.

Doch das könnten andere Orte und Veranstalter auch versuchen, wie die Geschäftsführerin zugesteht. Und verrät: Die wichtigste und eindrucksvollste Zutat sei die Umgebung und ihre einmalige Stimmung. „Man ist mitten in einem richtigen Hafen, wo gearbeitet und geschwitzt wird, das ist unglaublich. Und dann dieser traumhafte Sonnenuntergang." Der war es auch, der Dijana Schmitz überzeugte, dass der Hafen genau der richtige Ort sei, ihren Traum zu verwirklichen. In Kooperation mit den Neuss Düsseldorfer Häfen und mitten im Hafen.

mehr Infos unter: www.eventportal-neuss.de/

Lecker Fischmarkt

Der Fischmarkt öffnet am Sonntag, 9. September, das nächste Mal auf dem Gelände der Eventhalle Neuss in der Hansastrasse 16 seine Tore. Auf die Besucher wartet die gewohnte und bewährte Mischung aus Livemusik und tollen Angeboten von unterschiedlichen Ausstellern. Natürlich runden wieder Frischfisch, Räucherfisch, Backfisch und andere Köstlichkeiten das Programm ab. Bei trockenem Wetter steht den Besuchern des Fischmarktes der großzügige Biergarten für eine Verschnaufpause nach dem Bummel offen.

Drachenboote

Ein voller Erfolg war auch in diesem Jahr die inzwischen zwölfte Drachenboot-Regatta der Stadtwerke Düsseldorf im Medienhafen.

Die spannenden Wettkämpfe und die vielen Aktionen für Jung und Alt lockten Zehntausende Besucher in den Düsseldorfer Hafen. Rund 2000 hoch motivierte Aktive der rund 80 Teams bewiesen auf dem Wasser ihren Teamgeist und viel Ehrgeiz. So konnten die hervorragende Stimmung während der Business-Regatta am Samstag auch vereinzelte Regenschauer nicht trüben.

Der große Spaß mit dem kleinen Ball

Einmalige Atmosphäre zwischen Hafen und Rhein - Anlage ist auch ein Wirtschaftsfaktor für die Stadt

„Ein elitärer Sport? Nein, das muss Golf wirklich nicht sein." Nachdrücklich schüttelt Manfred Klee den Kopf. Er hat den Düsseldorfer Golf-Sport-Verein (GSV) im Jahr 1990 mitgegründet, wirkt dort heute als kaufmännischer Leiter. Zwischen Kraftwerk Lausward, Rheinwiesen und den Kranen des Containerterminals gehen die Golfer ihrem Hobby in einer sicherlich einmaligen Umgebung nach.

Ebenso einzigartig ist die Idee der Anlage: Golf für alle hatte der Düsseldorfer Kämmerer und Sportdezernent Dr. Hans Edmund Landwers im Sinn, als er Deutschlands ersten und bislang einzigen kommunalen Golfplatz anregte, der 1978 eröffnete.

Etwas ganz besonderes sind auch die Vereinsmitglieder, so Klee: „Das ist sicherlich der einzige Golfplatz Deutschlands, wo in einem Flight, wie der Golfer eine Gruppe nennt, die zusammen spielt, ein Bankdirektor und ein Arbeiter unterwegs ist." Auch das ganz im Sinne des Erfinders: Jeder, der Interesse an dem Sport hat, sollte hier die Möglichkeit dazu finden.

Zwar gebe es, das gibt auch der kaufmännische Leiter gerne zu, durchaus elitäre und entsprechend teure Zusammenschlüsse in Deutschland. Nicht so jedoch im Hafen. Für nicht einmal zehn Euro kann sich jeder Interessent einen Schläger im Golfladen leihen, einen Eimer Bälle erstehen und auf der so genannten „Driving-Range", dem Abschlags-Übungsfeld, die gerade einmal 43 Millimeter messenden und 46 Gramm schweren Bälle in den Himmel schlagen. Oder es versuchen – denn die Erfahrung zeigt, dass die wenigsten Anfänger beim ersten Mal besonders weit kommen. Aber sie sind meist begeistert. Wer weiter kommen möchte, dem zeigen die zwei Golflehrer, wie man es richtig macht. Kinder und Jugendliche können sogar kostenlos jeden Samstag von 10 bis 12 Uhr das Golfspiel erlernen.

Die Probestunden und ein Einführungskurs sind erst der Anfang. Denn der Neuling muss vor allem Geduld mitbringen und viel lernen, bevor er den richtigen Schwung raus hat. Und weiß, wie man den Ball „anspricht", das richtige Verhalten auf dem Platz beherrscht und die nicht unkomplizierten, weil sehr alten, englischen Regeln des Fair Plays und des Spiels auf dem Fairway, wie der Golfer den idealen Weg über den Platz bezeichnet.

800 Mitglieder zählt der Verein inzwischen, darunter 100 Kinder und Jugendliche. Sie genießen nicht nur den sportlichen Spaziergang, sondern auch den Plausch in der gemütlichen Restauration oder einen kurzen Abstecher in den Golfladen.

Foto: Photocase.com

Die Golfspieler schätzen die ungewöhnliche und ungezwungene Atmosphäre im Hafen

Und, wie Klee stolz betont, die ausgesprochen angenehme, unkomplizierte Atmosphäre: „Das bestätigen uns Gäste von auswärts immer wieder." Selbst die Mitglieder anderer Clubs, die gerne zu Wettkämpfen nach Düsseldorf kommen – auch wenn sie hier öfters den Kürzeren ziehen. Denn der Verein kann sehr erfolgreiche Mannschaften vorweisen.

Doch der Platz ist inzwischen mehr als nur eine lieb gewonnene Heimat für die Mitglieder. Klee ist sich sicher, dass er auch ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für den Standort Düsseldorf ist: „Ein Golfplatz macht eine Stadt zusätzlich interessant, zumal unsere Anlage in unmittelbarer Nähe der Innenstadt liegt. Das ist perfekt für jeden, der nach der Arbeit noch einmal schnell ein paar Bälle schlagen will."

Auch bestätigen Mitglieder wie Gäste immer wieder: Es ist die Nähe zum Rhein, die Schifffahrt, und vor allem der Hafen, die der Anlage ihren unvergleichlichen Flair verleihen.

mehr Infos unter:
www.gsvgolf.de

„Anpfiff"

heißt der 90-minütige Fußball-Talk, zu dem Manni Breuckmann am 24. August ins Sparkassen-Forum lädt. Der bekannte Fußball-Moderator und bekennende Schalker spricht über die „schönste Nebensache der Welt" unter anderem mit dem langjährigen Bundesliga-Manager Rainer Calmund und mit Horst Köppel, Bundesliga-Trainer und Fußball-Europameister.

Hier ist was los

Termine in Düsseldorf und Neuss

17. bis 25. August 2007

„hafenlichtspiele 2007"
Vom 17. bis 25. August findet auf dem Uecker-Platz (vor dem Medienzentrum, Kaistraße) zum sechsten Mal das Open-Air-Multimedia „hafenlichtspiele" der Filmwerkstatt Düsseldorf statt. Die Vorführungen starten täglich gegen 21.30 Uhr mit einem Kurzfilm-Vorprogramm, das neue Werke von Düsseldorfer FilmemacherInnen vorstellt, im Anschluss beginnt der Hauptfilm.

täglich

Stadtrundgang
mit Bootsfahrt durch den Medienhafen. Treffpunkt: 14.30 Uhr, Tourist-Information Burgplatz, Tel.: (02 11) 1 72 02 - 8 54

19. August 2007

Führung
„Luxusyachten – ein tradtionelles Düsseldorfer Thema", ein Rundgang mit Ulrike Stursbach, 15 Uhr, durch das Schifffahrt-Museum

24. August 2007

Riverboat-Shuffle
Jazz geht's los,
KD Rheinschifffahrt, mit Live-Musik, Anleger Burgplatz, 20 Uhr, Anmeldung erforderlich unter Tel.: (02 11) 3 23 92 63

25. August 2007

Große Weltreise
kulinarische und musikalische Reise um die Welt,
Weiße Flotte Düsseldorf,
Anleger Rathausufer, 20 Uhr,
Anmeldung erforderlich unter
Tel.: (02 11) 32 61 24

26. August 2007

Schreibtisch des Ruhrgebietes
Die Veränderung des ehemaligen Berger Hafens, Rundgang mit Ingrid Kahmann, 11 Uhr, Stadtmuseum

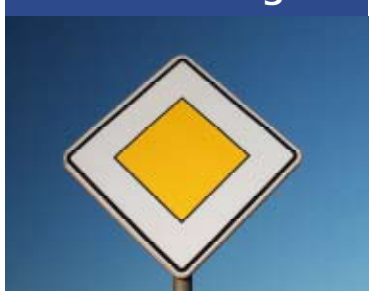
13. September 2007

Netzwerk:
„Was gibt's Neuss"
Meinungsbildner aus dem Rhein-Kreis Neuss treffen sich ab 19 Uhr in der Eventhalle im Neusser Hafen

Investiert

Im vergangenen Jahr investierten die NDH nicht nur zehn Millionen Euro in vier Krananlagen. Um das Wachstum des Kranherstellers Gottwald in Reisholz zu unterstützen, installierte NDH eine Schwergutplattform, über die auch größte Anlagen effizient in alle Welt verschifft werden können. Dem Futterrmittelhersteller Kofu am Neusser Hafenbecken 3 offerierte die Hafenmannschaft als Alternative zu einer neuen Sauganlage am Standort der Firma eine Bastion für einen mobilen Bagger. Der be- und entlädt die Schiffe nicht nur günstiger, sondern auch schneller.

Versammlung



Eine Resolution mit dem Titel „Verkehrspolitik der Zukunft – Wachstum sichern durch Mobilität" schickten die IHKs in NRW an die Landtagsabgeordneten. Darin fordern die Verfasser, dass eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur nur dann entstehe, wenn zusätzliche Mittel fließen, um Engpässe insbesondere im verkehrsreichen Bundesland NRW zu beseitigen. Das Fazit: „Wachstum verlangt Mobilität, nur so kann unsere Region dem Wettbewerbsdruck trotzen."

Gefragt

Noch ist Platz im Hafen, auch wenn die Reserven schmelzen. „Für Neuansiedlungen von Unternehmen stehen uns 150.000 Quadratmeter zur Verfügung", so NDH Vertriebs-Geschäftsführer Rainer Schäfer. Das größte freie und zusammenhängende Grundstück, das zur Verfügung steht, sei 45.000 Quadratmeter groß.

Eine gelungene Verbindung

Sehr gute Ausgangsposition national wie auch international

Die physische Zusammenführung der bisher eigenständig agierenden Häfen in Neuss und Düsseldorf schloss einen insgesamt dreijährigen Prozess erfolgreich ab. Der konsequente und vollständige Zusamenschluss zweier Häfen ist in dieser Form erstmalig.

Die Neuss Düsseldorfer Häfen entstanden im August 2003 durch eine Fusion der bis dahin eigenständig operierenden Häfen Neuss und Düsseldorf. Durch das Zusammengehen haben die früheren Wettbewerber eine sehr gute Ausgangsposition im nationalen und internationalen Vergleich geschaffen und damit die Grundlage für eine dauerhaft gesicherte Wettbewerbsposition gebildet.

Drittgrößter Binnenhafen

Als leistungsfähige Partner in der Logistikkette und überzeugender Knotenpunkt für den kombinierten Verkehr bieten die Neuss Düsseldorfer Häfen vielfältige Möglichkeiten zur Abwicklung des Güterumschlags. Mit einem Gesamtvolumen von über 15 Mio. Tonnen sind sie der drittgrößte Binnenhafen Deutschlands.

9 Mio. Menschen leben im Umkreis von 50, rund 30 Mio. Menschen im Umkreis von 150 Kilometern. Bis zum Hafen Antwerpen sind es 165 Kilometer, nach Rotterdam und Amsterdam nur zehn beziehungsweise 15 Kilometer mehr. Und Deutschlands „Tor zur Welt", der Hafen Hamburg ist nur 340 Kilometer entfernt.

Der Hafen mit den drei Standorte: Centralhafen Neuss, Haupthafen Düsseldorf und Düsseldorf Reisholz bietet durch die zentrale Verkehrslage in Deutschland und Europa hervorragende Verkehrsanbindungen an die nationalen und europäischen Verkehrsmärkte.

Mit dem Rhein als größte Wasserstraße stehen für den Transport von Gütern ideale Verbindungen zu den Seehäfen und den wichtigsten Wirtschaftszentren in Europa zur Verfügung. Die optimale Anbindung der drei Haupt-Verkehrsträger Wasser, Schiene, Straße und Luft unterstreicht die Bedeutung des Standortes.

Die Häfen liegen im Zentrum zahlreicher Ballungsräume

Gute Konzepte

Die optimale Steuerung von Warenströmen verlangt Logistikkonzepte, bei denen Qualität, Ökonomie und Ökologie im Vordergrund stehen. Vor allem mittelständische Unternehmen nutzen die Vorteile des Logistikstandortes Binnenhafen. Als Komplettanbieter sind die NDH in der Lage, ihren Kunden intelligente Logistikkonzepte anzubieten. Sie stellen eine breite Palette an Dienstleistungen bereit, die keine Wünsche offen lässt.

Unter anderem haben sich in den Neuss Düsseldorfer Häfen Unternehmen aus den Wirtschaftsbranchen Dienstleistung, Handel, Verkehr und Logistik, Industrie, Produktion und Recycling erfolgreich niedergelassen.

Weichen auf Erfolg gestellt

Lebens- und Kulturgemeinschaft der Städte lebendig halten

Die Neusser Eisenbahn (NE) ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen des öffentlichen Verkehrs und ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die NE verbindet Engagement mit moderner Logistik und dem Know-how für den Eisenbahngüterverkehr. Die steigenden qualitativen Anforderungen des Verkehrsmarktes erfordern eine sinnvolle Auswahl der Verkehrsträger und innovative Transportlösungen.

Die Mitarbeiter der Neusser Eisenbahn erbringen unter anderem Zugleistungen auf öffentlichen Streckennetzen, Rangierleistungen in Anschlussbahnen, den trimodalen Güterumschlag auf eigener Infrastruktur und internationale Ganzzugverbindungen im kombinierten Verkehr. Sie bieten zudem optimale Verbindungen zur Rheinschiene über die Häfen Neuss und Düsseldorf sowie Transport ergänzende Leistungen wie die Vermietung von Flächen und Lagerhallen.

Die Neusser Eisenbahn verfügt über die zwei Bahnhöfe Neuss Hessentor und Düsseldorf Hafen. Derzeit unterhält sie 80 Kilometer Betriebs- und 22 Kilometer Privatanschlussgleise mit insgesamt 240 Weichen. Die Verkehrsleistung lag im vergangenen Jahr bei über fünf Mio. Tonnen.

Die NE verfügt über elf Dieselloks, einen Loktraktor, drei Teletrak-Fahrzeuge und 77 eigene Güterwagen.

Daneben sind die Mitarbeiter spezialisiert auf die Entwicklungen von Logistikkonzepten und –lösungen, den Lokeinsatz auf Bahnbaustellen sowie wagentechnische Untersuchungen und die Wartung von Güterwagen. Kooperationsverkehre werden mit anderen Eisenbahnunternehmen auch im Verbund des Eisenbahnnetzwerkes O.N.E.NRW. organisiert.

Gelungene Verlagerung

Zietzschmann holte 60.000 Tonnen vom Lastwagen auf das Binnenschiff

Foto: Zietschmann

In den überdachten Hallen ist der wetterunabhängige Umschlag empfindlicher Güte möglich

Wie im Hafen Verkehre vom Lkw auf das umweltschonende Binnenschiff geholt werden können, stellte das traditionsreiche Neusser Familienunternehmen Zietzschmann unter Beweis: Ein Kunde benötigt jedes Jahr rund 90.000 Tonnen Zellstoffe, die aus Übersee per Schiff angeliefert werden. Im Seehafen ging das Gros von rund 60.000 Tonnen auf Lkw. Rund 2400 Touren im Jahr, wie Zietzschmann-Geschäftsführer Günter Haberland vorrechnet, am Tag durchschnittlich zehn Lieferungen.

Nicht nur eine Belastung für die Straßen: Meistens standen mehrere Trucker gleichzeitig vor den Toren – was zu Staus, Verzögerungen und Unmut führte. Und: Wurde ein anderer Zellstoff für die Produktion benötigt, mussten die Mitarbeiter erst im Seehafen anrufen und dann warten – übers Wochenende auch schon mal mehrere Tage.

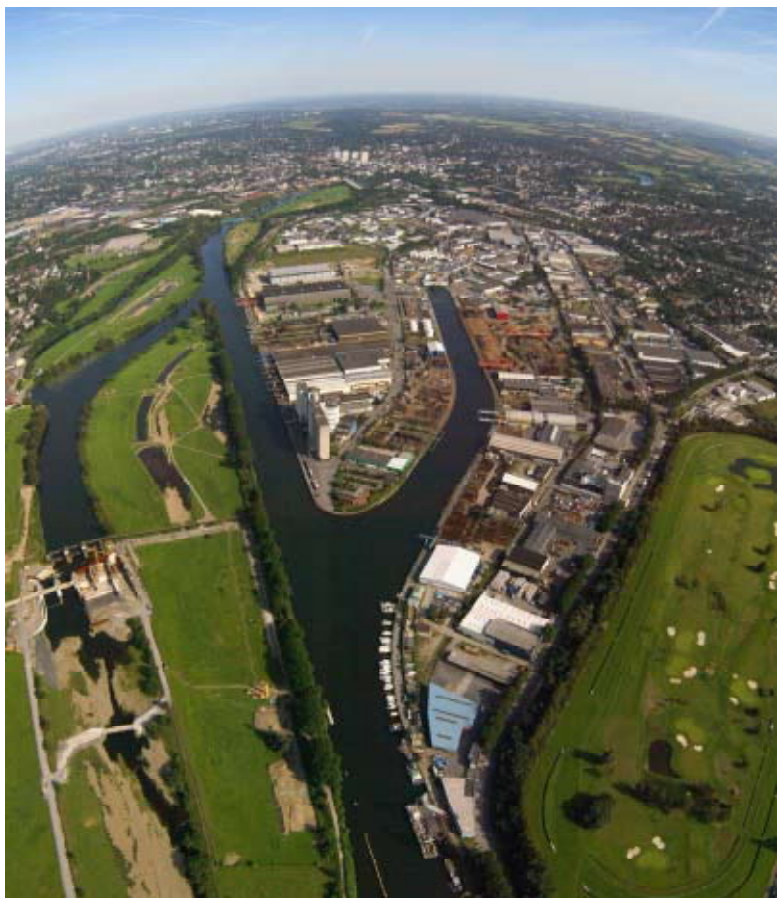
Schlanke Prozesse

Das geht auch anders, dachte sich Haberland und entwarf mit der Papier- und Zellstoffspedition Fr. Meyer's Sohn eine Transportkette unter Einbeziehung der Wasserstraße: Die Zellstoffe in den Seehäfen werden nun auf Frachter verladen, nach Neuss geschifft und wandern dort in ein Zwischenlager. Aus dem ruft das Werk ab, was benötigt wird. Lieferung innerhalb einer halben Stunde. Und das in einem Pendelverkehr mit ein bis zwei Lastern statt einer ganzen Flotte, die die Autobahn verstopft. Ein neuer Weg, der seine Kostengünstigkeit in den vergangenen Monaten unter Beweis stellte.

Zudem spart das neue System Nerven, schont die Umwelt, macht das Werk reaktionsschneller und damit konkurrenzfähiger – und schafft neue Arbeitsplätze: Drei zusätzliche Mitarbeiter stellte Haberland zwischenzeitlich ein. Für den Geschäftsführer nur ein Beispiel: „Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit sprechen in vielen Fällen für die Wasserstraße als Transportweg der Wahl." Dem Zellstoff-Vorbild folgte inzwischen ein Stahlhändler und stellte seine Logistikkette um – ebenfalls mit Erfolg. Nun soll das Beispiel weiter Schule machen: Haberland stellte sein Konzept zum Beispiel bei einer Fachtagung der Organisation Interports vor: „Wir verstehen uns als Problemlöser für die Kunden." Dabei ist der Hafen ein Trumpf, der sticht und so auch zur Sicherung des Standortes beiträgt. Haberland: „Es gibt Unternehmen, die könnten teilweise ohne den Hafen nicht existieren."

Grenzenlose Kooperation

Kanal- und Binnenhäfen bemühen sich in einer gemeinsamen Initiative sehr erfolgreich um neue Verkehre



Der Hafen Mülheim an der Ruhr ist einer der Kooperationspartner

Es ist ein starker Zusammenschluss: In der Initiative „Interports" kooperieren die nordrhein-westfälischen Binnenhäfen Neuss-Düsseldorf, Mülheim an der Ruhr, Gelsenkirchen, Herne-Wanne, Dortmund, Dorsten, Münster, Minden, Hamm und Lünen mit den Seehäfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam sowie den britischen Medway-Häfen. Ihr Ziel: die Vorteile des Binnenschiffs und der Binnenhäfen besser bekannt zu machen und zu vermarkten sowie die Güterverkehre von der Straße auf die Binnenschifffahrt zu verlagern.

Unter anderem schufen sie eine Informationsplattform für Verlader und Logistiker unter www.interports.org. Hier können sich Besucher informieren, was in den Häfen und mit der Binnenschifffahrt alles möglich ist. Das Angebot soll noch wesentlich erweitert werden. „Ein zweiter Punkt ist, dass die Binnenhäfen gemeinsam mit den Seehäfen versuchen, neue Kunden zu gewinnen und davon zu überzeugen, ihre Lieferungen mit dem Schiff zu transportieren", erklärt Holger Platz, Geschäftsführer der angesehenen Beratungsgesellschaft PLANCO Consulting in Essen.

Ganz konkrete Marketingaktivitäten, die natürlich auch die direkte Ansprache beinhalten. Wobei der Essener aber betont, dass die Initiative keine Konkurrenz zu den Logistikern darstellen wolle, sondern diese vielmehr als kompetenter Partner unterstützen möchte.

Nachhaltige Verlagerung

Das dritte Aufgabengebiet der Initiative ist die allgemeine Öffentlichkeitsarbeit durch Informationsvermittlung über Artikel, Anzeigen und Veranstaltungen wie einer Fachtagung, auf der erfolgreiche Verkehrskonzepte vorgestellt und diskutiert wurden. Das kommt dann auch den beteiligten Städten zu Gute, wie Hans-Hermann Paulsen vom Hafen Mülheim, der Initiator des Projektes, berichtet: „Interports versucht auch, über die hafenaffine Nutzung von freien Hafengewerbeflächen, die Aktivierung beziehungsweise Bestandssicherung der Häfen zu betreiben und damit nachhaltig die Güterverkehrsverlagerung auch im Interesse der Hafenkommunen zu fördern."

Denn jede Tonne Fracht, die nicht über die Straße rollt, entlastet Umwelt und Verkehr, jeder Quadratmeter Hafenfläche der für Logistik genutzt wird, bringt Arbeitsplätze, steigert den Umsatz und schafft so Wohlstand in der Kommune und in der Region.

Die zahlreichen Möglichkeiten und Erfolge von Interports hat auch die Europäische Union erkannt und die Anlaufphase des Projektes bis zum vergangenen Jahr mit Fördermitteln unterstützt. Als Folge der Initiative verbesserten sich die Kontakte der Binnenhäfen mit Logistikern und Verladern – mit zunehmend positiven Folgen für die Hafennutzung. So berichtet Hans-Hermann Paulsen von sehr konkrete Anfragen potenzieller Kunden zu Modalitäten einer vermehrten Hafennutzung. Auch die intensivierten Kontakte mit den Seehäfen haben der Akquisition neue Impulse gegeben – zum beiderseitigen Nutzen, wie Jan Barendregt, Vertreter des Hafens Rotterdam, bestätigt.

mehr Infos unter:
www.interports.org

Im Zentrum der Wirtschaft

Binnenhäfen sind wichtige Standort- und Wirtschaftsfaktoren in Citynähe

56 von 74 deutschen Großstadtregionen sind über Häfen direkt an das Wasserstraßennetz angeschlossen

Schon die Römer transportierten Wein, Getreide und Holz über den Rhein. Doch erst durch die Industrialisierung kam es in Deutschland ab Mitte des 19. Jahrhunderts zum planmäßigen Ausbau eines Wasserstraßennetzes. Heute beträgt der Schiffsgüterumschlag in den im Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) organisierten Häfen über 125 Millionen Tonnen. Der dort abgewickelte Eisenbahngüterverkehr liegt bei 62,5 Millionen Tonnen. Die Binnenhäfen liegen seit jeher im Zentrum der Wirtschaft.

Gerade im vergangenen Jahrzehnt wandelten sich die Binnenhäfen von Infrastrukturverwaltungen zu aktiven Partnern der Logistik, die diese zunehmend gestalten. Trimodalität, so der Geschäftsführer des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen in Berlin, Karl Michael Probst, heiße das „Zauberwort", die Verknüpfung von Wasser, Schiene und Straße zu individuellen Transportpaketen für den Kunden. Dafür errichten die Häfen Lagerflächen und modernste Terminals für den Containerumschlag – und sie gestalten aktiv die Verlagerung von Gütern auf die ökologischen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße.

Vorteile überwiegen

Insofern sind die Binnenhäfen nicht nur ein Garant für Arbeitsplätze – an den 110 im Verband vertretenen Standorten arbeiten rund 235.000 Menschen – sondern auch ein Garant für eine nachhaltige Logistik. Ohne die Vernetzungsmöglichkeit der Verkehrsträger im Hafen hätte gerade der Lkw vielfach schon seinen „Einzug" in die Städte gehalten – in einem Ausmaß, dass für die Bürger nicht mehr vertretbar wäre. „Bei allen Emissionen, die am Standort Hafen produziert und von der Bevölkerung auch oft kritisch wahrgenommen werden, sind es doch die ökonomischen und ökologischen Vorteile, die überwiegen", so Probst.

Und fügt an: „Die Binnenhäfen decken weite Teile Deutschlands ab und liegen im Zentrum ihrer Absatzmärkte." 56 von 74 deutschen Großstadtregionen verfügen über Wasserstraßenanschluss. Das Wasserstraßennetz in Deutschland ist 7.472 Kilometer lang. Damit ist Deutschland Europameister.

Zugleich gibt es in keinem anderen europäischen Land so viele Binnenhäfen wie in Deutschland. Dadurch bietet das System Wasserstraße eine Logistik der kurzen Wege. Durch ihre Ausstattung und Lage sind die Häfen ganz dicht am Industriekunden und außerdem stadtnah am Verbraucher. Häfen übernehmen eine wichtige Verteilerfunktion, versorgen Städte mit Ware und entsorgen auf umgekehrtem Wege Abfälle.

Gerade die Kommunalpolitik verkenne, so Probst kritisch, nicht selten die Bedeutung des Systems Wasserstraße. Obwohl sie Eigentümer der Binnenhäfen sind, stellen die Kommunen die Zukunft der Häfen nicht selten selbst in Frage. Bei der Neuausweisung von Gewerbegebieten booten viele Städte den Hafen einfach aus und siedeln neue Unternehmen bevorzugt auf der „grünen Wiese" an, fernab vom Wasser. Probst: „Dafür ernten sie im Gegenzug übervolle Straßen, Verkehrslärm und Feinstaub."

mehr Infos unter:
www.binnenhafen.de/

Verbände kooperieren

See- und Binnenhäfen wollen besser zusammenarbeiten

Einen Vertrag zur Bildung einer gemeinsamen Plattform der Europäischen See- und Binnenhäfen haben die European Sea Ports Organisation (ESPO), der Dachverband der europäischen Seehäfen, und der Europäische Verband der Binnenhäfen (EFIP) in Brüssel unterschrieben – im Frachtraum eines zum Tagungsort ausgebauten Binnenschiffs.

Schon heute haben zahlreiche See- und Binnenhäfen strategische Partnerschaften geschlossen, um unter anderem für Investoren attraktiver zu werden. Zudem veränderten sich in den vergangenen drei Jahrzehnten die internationalen Warenströme erheblich: Die starke Zunahme der Containerverkehre und die wachsende Komplexität der globalen Logistik-Ketten erforderten eine neue strategische Ausrichtung auch der Hafenlogistik. Ein weiterer Veränderungsfaktor ist die Erweiterung der EU nach Zentral- und Osteuropa.

Mit der Plattform soll die zunehmend gemeinsame Agenda der ESPO und EFIP im Rahmen der EU-Politik verbessert werden. „Die Tatsache, dass wir schon bald die Ergebnisse der laufenden Beratungen über maritime und EU-Hafen-Politik sehen werden und die jüngsten Initiativen bezüglich der Binnenwasserstraßen und Schienenverbindungen unterstreichen die Notwendigkeit einer stärkeren Vertretung von Hafenbehörden in Brüssel", so der ESPO-Vorsitzende Giuliano Gallanti. Er betonte die besondere Rolle sowohl der See- als auch der Binnenhäfen, die sowohl die kommerziellen Interessen der Hafennutzer im Auge haben müssen als auch die größeren Interessen des Hafens und seiner Kommune.

„Wir hoffen, dass diese Initiative zur Entwicklung eines nachhaltigeren und effizienteren Transportsystems in Europa durch die Unterstützung umweltfreundlicher Transportsysteme wie Küstenschifffahrt, Binnenschifffahrt und Schiene beitragen wird", fügte EFIP-Präsident Willy Robijns hinzu.

Leben am und mit dem Hafen

Mit dem Wiederaufbau begann der neue Aufstieg Rotterdams

Die 600.000-Einwohnerstadt mit dem drittgrößten Hafen der Welt hat sich seit Ende des Zweiten Weltkriegs in eine moderne Metropole verwandelt, die weder mit neuer Architektur noch mit internationalem Flair geizt – was ihr den Beinamen „Maashattan" einbrachte.
Die Stadt geht auf eine Ansiedlung einiger Fischer am Fluss Rote zurück. Durch die günstige Lage an Nordsee und Maas entwickelte sich die Gemeinde schnell zu einem wichtigen Warenumschlagsplatz.

Kultureller Reichtum

Für die Entwicklung **zum größten Hafen Europas war der Bau des Nieuwe Waterwegs 1864 entscheidend. Damit war ein schleusenloser offener Kanal zur Nordsee geschaffen und Rotterdam wurde zum wichtigsten Im- und Exporthafen für die rasch expandierende Industrie im Ruhrgebiet.**

Im Zweiten Weltkrieg starben beim Bombardement durch die Luftwaffe Tausende Menschen, die Innenstadt versank in Schutt und Asche. Nach dem Krieg entschied man sich für den Wiederaufbau in einem neuen und teilweise gewagten Stil – heute zeichnet Rotterdam die modernste Stadtarchitektur der Niederlande aus.
Mitten durch die Stadt fließt die Nieuwe Maas. Ihren Nord- und Südteil verbinden zahlreiche Brücken und Tunnel, darunter die Ende der 90er Jahre eröffnete Erasmusbrücke, die im Volksmund wegen dem 139 Meter hohen, geknickten Pfeiler auch „Schwan" genannt wird.
Die Kulturhauptstadt des Jahres 2001 lockt mit Museen und Galerien. Etwa das Museum Bymans van Beuningen, das über eine einzigartige Sammlung von Gemälden, Skulpturen sowie Kunstgegenständen alter und moderner Kunst verfügt. Über Geschichte und Gegenwart des Hafens, aber auch der gesamten Schifffahrt können sich Besucher im Maritiem Museum Prins informieren.
Alljährlich finden in Rotterdam zudem die unterschiedlichsten Festivals von Musik bis Poesie statt.

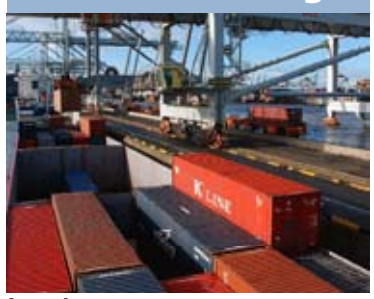
Foto: Port of Rotterdam

Rotterdam lebt mit und von der Schifffahrt

Gut zu erreichen

Dank der hervorragenden verkehrstechnischen Anbindung Rotterdams ist die Stadt mit Auto (Fahrtzeit rund zweieinhalb Stunden) und Zug schnell zu erreichen. Touristen ist besonders der Schienenweg zu empfehlen. Der Hauptbahnhof liegt mitten in der Innenstadt, deren vielfältigen Einkaufsmöglichkeiten keinen internationalen Vergleich zu scheuen brauchen.
Informationen erhalten Reisende beim Niederländischen Büro für Tourismus & Convention, Postfach 27 05 80, 50 511 Köln, sowie montags bis freitags von 9 bis 17 Uhr unter 0 18 05 - 34 33 22 und im Internet unter www.rotterdam.nl und www.vvv.rotterdam.nl (beide Englisch).

Starke Leistung



In der ersten Hälfte dieses Jahres wurden im Rotterdamer Hafen 196 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen – im Vergleich zu den ersten vier Monaten 2006 ein Plus von 4,2 Prozent. Besonders stark entwickelten sich Mineralölprodukte (plus 35 Prozent), Container (plus elf Prozent), sonstige Trockenmassengüter (plus acht Prozent) sowie Roll-on-/ Roll-off-Verkehre (plus 28 Prozent). Letztere sind Güter, die mit Lkw oder Eisenbahnwaggon auf das Schiff gefahren werden. Weniger eingeführt wurden Agrarbulk, Erze und Schrott sowie Rohöl.

Ständchen

Gloria Estefan gibt anlässlich der Feier zum 75. Geburtstag der Rotterdamer Hafengesellschaft ein Konzert. Die amerikanische Sängerin tritt während der „Welt Hafen Tage" am Samstag, 8. September, auf einem in der Maas schwimmenden Ponton auf. Als Höhepunkt des Abends, den das niederländische Fernsehen live überträgt, präsentieren die Organisatoren ein Feuerwerk. Unter anderem wird Gloria Estefan bekannte Hits, aber auch neue Lieder singen.

Drittgrößter Hafen der Welt

Hafengesellschaft als Dienstleister international aktiv

Der Hafen ist mit 10.500 Hektar Fläche für die Wirtschaft der Niederlande und der Region von großer Bedeutung. Er ist Drehkreuz im internationalen Warenverkehr und wichtiger Standort für Industriebetriebe wie Logistikdienstleister.
Die Hafengesellschaft Port of Rotterdam Authority zählt mehr als 1.250 Beschäftigte und hat die Aufgabe, die Stellung des Rotterdamer Hafens zu festigen. Als Verwalterin des Hafens vermietet sie Flächen an Unternehmen. Jedes Jahr laufen rund 35.000 Seeschiffe und 130.000 Binnenschiffe den Hafen von Rotterdam an. Die Port of Rotterdam Authority ist für die effiziente, gefahrlose und zuverlässige Steuerung dieses umfangreichen Schiffsverkehrs verantwortlich, um die Sicherheit von Mensch und Umwelt zu gewährleisten.
Die Hafengesellschaft errichtet auch die Infrastruktur, also Straßen und Wasserstraßen, Kaianlagen und anderen Einrichtungen für die Unternehmen im Hafengebiet. Die Port of Rotterdam Authority ist ein international operierendes Dienstleistungsunternehmen, dessen Ziel es ist, die wirtschaftlichen Aktivitäten im Hafengebiet optimal zu fördern und zu unterstützen.
Im Hafen soll ein attraktives Standortklima geschaffen werden, aus dem alle Beteiligten Nutzen ziehen. Kontinuierlich investiert die Hafengesellschaft in den Ausbau von Netzwerken sowie in die Verbesserung der Infrastruktur und anderer Einrichtungen.
Rotterdam möchte den Kunden einen komplett ausgestatteten Hafen bieten.

mehr Infos unter:
www.portofrotterdam.com

Ansprechpartner

Repräsentant des Rotterdamer Hafengebiets in NRW ist Jos W. Denis. Er ist unter der

Adresse Rotterdam Desk, Vinckeweg 22, in 47 119 Duisburg, unter der Rufnummer 0203-467 06 05, Fax 02 03 - 467 06 07 und unter NRWDesk@portofrotterdam.com zu erreichen.

Ein leistungsfähiges Verkehrsnetz

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hält Flüsse und Kanäle in Schuss

Mitten durch Düsseldorf und knapp an Neuss vorbei führt einer der verkehrsreichsten Transportwege Europas. Hier werden jeden Tag Hunderttausende Tonnen transportiert. Allerdings passiert das nicht nur ganz unauffällig, sicher und umweltschonend – sondern auch direkt unter den Augen der Bürger. Die Rede ist vom Rhein. Und dass auf dem Fluss der Schiffsverkehr fließt, dafür sorgen die Frauen und Männer der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) West mit Sitz in Münster. Eine Art Autobahnmeisterei für die Flüsse und Kanäle im Land.

Foto: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

„Der Rhein ist mit Abstand die bedeutendste Binnenwasserstraße Westeuopas", erklärt Michael Wempe, Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West in Münster. Er und seine 1813 Mitarbeiter, darunter 118 Auszubildende, tragen dafür Sorge, dass auf den 862 Kilometern Wasserstraße in Nordrhein-Westfalen alles im Fluss bleibt. Auf den Kanälen ebenso wie auf dem Rhein.

Derzeit passieren pro Jahr etwa 169 Mio. Gütertonnen die Deutsch-Niederländische Grenze bei Emmerich. Oberhalb von Köln werden noch rund 80 Mio. Gütertonnen transportiert. Und ein Ende ist nicht in Sicht, ganz im Gegenteil: Schon 2015 sei mit rund 200 Mio. Gütertonnen am Niederrhein zu rechnen, so Wempe. „Dies sind gigantische Zahlen. Wenn man sich vorstellt, dieses Transportaufkommen müsste zusätzlich auf der Straße transportiert werden, würde dies folgendes bedeuten: Zum Transport von 150 Mio. Gütertonnen würden rund 7,5 Mio. Lkw benötigt, die hintereinander aufgereiht eine Länge von rund 90.000 Kilometer ergäben. Die Lkw-Schlange entspräche etwas mehr als dem zweifachen Erdumfang".

Am Rhein ist es deshalb die Aufgabe von Wempe und seinen Mitarbeitern, den derzeitigen Zustand der Schiffbarkeit zu erhalten, nach Möglichkeit örtlich zu verbessern und der fortschreitenden Eintiefung des Flussbettes, der sogenannten Sohlenerosion, mit den negativen Auswirkungen der Absenkung des Rheinwasser- und des Grundwasserspiegels entgegen zu wirken.

Naturraum

Allerdings haben die Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrtsdirektion nicht nur den Verkehr im Auge. „Wasserstraßen sind auch wertvolle Natur- und Kulturräume. Darum treffen wir bei unserer Arbeit, in deren Mittelpunkt Schifffahrt und Wasserstraßen stehen, auch auf ein breites Spektrum unterschiedlicher Interessengruppen", berichtet der Präsident. Und versichert, dass der Schutz des Naturraumes einen besonderen Stellenwert genieße. So wurden vor dem Ausbau eines Teilstückes des Dortmund-Ems-Kanals für eine dort heimische Kreuzottern-Population erst einmal ein Ersatzlebensraum geschaffen.

Daneben fordern Kultur und Freizeit den Einsatz der Mitarbeiter, sind viele Events ohne die Unterstützung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion gar nicht möglich, wie zum Beispiel große Feuerwerke.

Auch bei der Willkommensfeier für Papst Benedikt XVI., der am 18. August 2005 zum Weltjugendtag nach Köln kam, ging es nicht ohne die Beteiligung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.

mehr Infos unter:
www.wsv.de/

Flagge zeigen

Die Ausstellung „Flagge zeigen!" im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg begibt sich bis 30. September auf die Spurensuche nach zum Teil vergessenen Schifffahrtsunternehmen. Sie präsentiert eine der umfangreichstenSammlungen, die der Duisburger Karl Scherf in rund 45 Berufsjahren zusammengetragen hat. (www.binnenschifffahrts-museum.de)

Der Jumbo auf dem Rhein

Das „MS Jowi" kombiniert hohe Geschwindigkeit mit geringem Verbrauch

Foto: CONTARGO

Es ist mit das Größte, was auf dem Rhein unterwegs ist und gab einer ganzen Klasse von Containerschiffen den Namen: das „MS (steht für Motorschiff) Jowi", das 1998 im Niederländischen Papendrecht den Dienst antrat.

Jowi fuhr von Anbeginn an für die Combined Container Service (CCS), einem Tochterunternehmen der CONTARGO, die mit dem Transport-Riesen ein neues Kapitel der fahrplanmäßigen Containertransporte auf dem Rhein einläutete. Schiffe der Jowi-Klasse sind 135 Meter lang, 17 Meter breit und haben einen Tiefgang von bis zu 3,60 Metern.

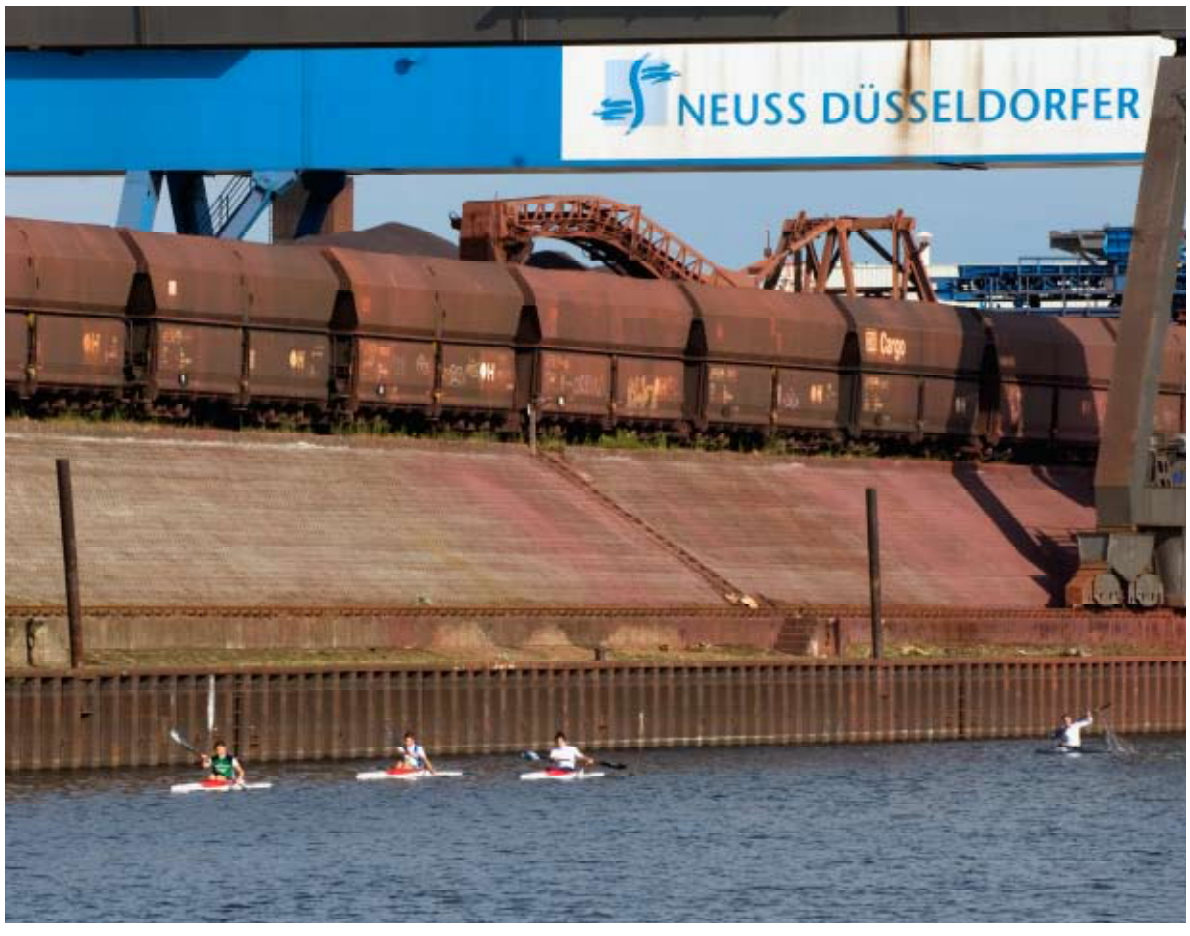
Ein Schiff dieser Größe befördert bis zu 500 TEU, (Maßeinheit für Standard-Container) beziehungsweise maximal 5.250 Tonnen, was der Fracht von ungefähr 335 Lkw entspricht. Mit diesen Schiffen wird bevorzugt der Rhein von den Seehäfen bis hinauf nach Wörth befahren.

Georg Fank von der Contargo-Tochter CCS: „Ohne die großen Einraumschiffe könnten wir den ständig zunehmenden Container-Verkehr auf dem Rhein nicht bewältigen. Ständig chartern wir Schiffsraum hinzu."

Baden gehen streng verboten

Im Hafen ist Wassersport untersagt und auf dem Rhein Vorsicht geboten

Luftmatratzen-Piraten, Schlauchboot-Kapitäne oder Rheinstrand-Nixen: Der Rhein ist nicht nur sauber, sondern lädt vor allem an heißen Sommertagen zur Freizeitgestaltung ein. Leider steigt damit auch die Zahl der Unfälle sprunghaft an. Immer wieder kommt es, meist aus Leichtsinn oder Unkenntnis, zu schweren oder tödlichen Unfällen. Viele wären vermeidbar, betont die Wasserschutzpolizei. Die Beamten haben deshalb einige Tipps parat: Zwar ist das Baden am Rhein generell erlaubt, jedoch gibt es weit reichende Einschränkungen in Form von allgemeinen Verboten. So ist das Baden nicht erlaubt im Bereich von 100 Metern vor und hinter Hafeneinfahrten, sonstigen Ein- und Ausfahrten und Bauwerken wie Brücken, Wehren oder Anlegestellen.



Nur in wenigen Ausnahmefällen ist Sportlern die Nutzung des Hafengebietes gestattet

Paddeln nur unter Auflagen

Für den Rhein gelten darüber hinaus Badeverbote für Bereiche, in denen spezielle Vorschriften unter anderem für das Stillliegen von Schiffen gelten. Im Raum Düsseldorf/Neuss ist das rechtsrheinisch von Düsseldorf Stadtmitte bis Düsseldorf-Nord von Rheinkilometer 743 bis 747 und linksrheinisch von Neuss bis etwa Höhe Kniebrücke zwischen den Kilometern 740 bis 743. Die Kilometer können an den weißen Kilometertafeln an beiden Uferseiten abgelesen werden. Die großen Tafeln mit drei Zahlen geben die Kilometer an, die länglichen Tafeln mit einer Zahl die jeweiligen 100-Meter-Marken. Ein schwarzes Kreuz auf einer rechteckigen Tafel markiert die 500-Meter-Marke.

Das widerrechtliche Betreten eines Schiffes ist grundsätzlich und überall als Hausfriedensbruch strafbar.

Auch wenn das Wasser zwischen den Buhnen, den in das Wasser ragenden Steinwällen, relativ ruhig ist – außerhalb dieser Zonen ist der Rhein bei allem Liebreiz ein Fluss mit einer erstaunlich starken Strömung, die unvernünftige Schwimmer ebenso mit sich reißt wie Luftmatratzen oder Schlauchboote. Auf gar keinen Fall und unter keinen Umständen sollten Schwimmer versuchen, den Fluss zu durchqueren.

In den Neuss Düsseldorfer Häfen sind Schwimmen und Wassersport grundsätzlich verboten, wie Uwe Eschweiler, Hafenmeister im Bereich Neuss erklärt. „Wir sind ein Industriehafen, ständig sind bei uns Binnenschiffe unterwegs und es besteht eine hohe Unfallgefahr."

Schließlich, so seine einleuchtende Argumentation, sei es auf Firmen- und Werksgeländen auch nicht erlaubt zu spielen.

Das Verbot wird von Eschweiler und seinen Kollegen penibel kontrolliert. Schließlich obliegt es den Häfen als Hausherr, auf ihrem Gelände für Sicherheit zu sorgen – für die der Anlieger, der Binnenschiffer und der Besucher.

Treffen die Männer auf ungebetene Gäste, sprechen sie diese zunächst freundlich an und bitten sie, den Hafen zu verlassen. Hilft das nicht und zeigen sich die ungebetenen Gäste uneinsichtig, werden auch Verwarnungsgelder ausgesprochen oder die Eltern verständigt.

Und Besucher gibt es mehr, als man im ersten Moment denken mag: „Wir hatten hier auch schon einmal Kinder, die am Wochenende mit einem selbstgebauten Floß unterwegs waren." Ein anderes Mal trafen sie auf einen Schäferhund. Der war allerdings ins Wasser gefallen und ebenso wie Herrchen sehr erleichtert, als die Männer ihn mit Unterstützung der Feuerwehr wieder auf festen Boden stellten.

Eine Ausnahme gibt es allerdings: Die Mitglieder des Rudervereins dürfen in den Hafenbecken trainieren. Aber nur unter Aufsicht des Trainers, zu vorgeschriebenen Zeiten und nur in bestimmten Bereichen.

mehr Infos unter:
www1.polizei-nrw.de/wasserschutz/

Foto: Photocase.com

Der Haussperling oder Spatz ist in den Städten selten geworden

Die Spatzen pfeifen wieder

Putziger Piepser hüpft von der Artenschutz-Liste

Der Hafen als Zufluchtsstätte für die Natur? Ja! Zwischen den Silos und an den Kais haben viele Wildtiere ein Zuhause gefunden. Einer davon ist der Haussperling, im Volksmund auch Spatz gerufen. Der etwa 16 Zentimeter große Piepmatz ist meist in kleinen, laut tschilpenden Gruppen auf der Jagd nach Körnern, Krumen und Abfällen. Deshalb suchen die Vögel auch seit rund 10.000 Jahren die Nähe des Menschen, treten teilweise in so großer Zahl auf, dass sie als Plage empfunden werden.

Der Haussperling fällt besonders durch den großen Kopf und den kräftigen Schnabel auf. Die Flügel haben eine Spannweite von etwa 23 Zentimeter. Im Flug erreichen sie Geschwindigkeiten von bis zu 60 Stundenkilometer. In Deutschland wurde der bis zu 30 Gramm schwere Vogel Ende des vergangenen Jahrhunderts immer seltener: Für die Aufzucht der Jungen benötigen die Eltern rund 500 Insekten am Tag, die in modernen Städten nur schwer zu fangen sind. Wenn die Vögel überhaupt einen Platz finden, um ein Nest zu bauen. Nahrungskonkurrenten entstanden zudem in den immer mehr zunehmenden Taubenschwärmen. Das führte dazu, dass der Spatz im Westen Mitteleuropas für einige Jahre sogar auf die Vorwarnliste der bedrohten Arten aufgenommen werden musste.

Inzwischen haben sich die Bestände wieder so weit erholt, dass die Spatzen-Schwärme nicht nur immer häufiger wieder zum Stadtbild gehören, sondern auch von der Liste gestrichen werden konnten.

Kommt alles in die Kiste

Mit der IX-Box erfüllte IXMODAL alle Erwartungen – weitere Strecken geplant

Ein weiterer Vorteil: Die seitliche Öffnung der IX-Box ermöglicht eine ebenerdige Beladung

Seit Jahrzehnten werden zahlreiche Güter im Container transportiert – von der Edellimousine bis zur Palette mit Früchten. Der Vorteil: Egal, wie sperrig und unhandlich der Inhalt, in der genormten Standard-Verpackung lässt sich Vieles leicht bewegen. Und einfach, weil immer gleich groß, per Schiff, Eisenbahn oder Lkw transportieren.

Massengüter hingegen wie Sand, Getreide oder Kohle werden nach wie vor meist in Waggons oder per herkömmlichem Frachter bewegt. Fehlen Schienen- oder Wasseranschluss, kommen schnell viele Lasterfahrten zusammen.

Warum aber nicht auch staubige, gefährliche oder riechende Massengüter sicher in Kisten verpacken und dann per Schiff oder Schiene auf den Weg bringen? Zum einen werden sie in kleineren Mengen transportiert. Zum anderen gestaltet sich der Umschlag oft anspruchsvoll, weil das Be- und Entladen per Kran, Sauger oder Förderband erhebliche Anforderungen stellt, damit es nicht zu Umweltbelastungen kommt.

Ganz heiße Schlacken

Eine gute Idee, das fand auch eine Forschungsgruppe der Universität Braunschweig, die mit den Häfen Hannover und Neuss Düsseldorf sowie dem Recycling-Unternehmen ALSA zusammenarbeitet. Auch ein Transportgut fand sich schnell: Heiße Schlacken, zu transportieren zwischen Hannover und Ulm. Die wurden bislang per Laster durch das Land gefahren – bis zu 1200 Lkw pro Jahr.

Allerdings musste eine Kiste her, die den Inhalt sicher einschließt aber im Gegensatz zu gebräuchlichen Containern auch einfach zu beladen ist. Nach einigen Überlegungen und Versuchen stand das Ergebnis: Die IX-Box.

Ein nahezu wasserdichter Behälter, der dank der Spezialauskleidung im Inneren auch noch Temperaturen von bis zu 400 Grad standhält.

Um die neuen Verkehre zu organisieren und um auch weitere Kunden zu finden, gründeten die Hafen Hannover GmbH und die Neuss Düsseldorfer Häfen im vergangenen Jahr die Firma IXMODAL GmbH. Mit großem Erfolg, wie Geschäftsführer Ralf Schopp berichtet: In den ersten sechs Monaten haben sich die Erwartungen erfüllt, wurde die Mannschaft von ursprünglich zwei Mitarbeitern auf vier aufgestockt. Ein fünfter Logistik-Experte begann Anfang August mit der Arbeit. Und die Kunden sind begeistert: Neue Strecken wurden aufgenommen, auch aus den Nachbarländern meldeten sich Interessenten. Der Geschäftsführer kann sich vorstellen, eines Tages seine Transportkisten durch ganz Europa zu verschicken. Vor allem im Osten bis nach Russland sieht er enorme Marktchancen.

Dabei ist die IX-Box nicht nur eine gute Idee, sie rechnet sich auch: „Im kombinierten Verkehr von Bahn und Schiff sind wir bei Entfernungen ab 200 Kilometern eindeutig günstiger als der reine Lkw-Transport", erklärt NDH-Geschäftsführer Rainer Schäfer.

Schopp hält die IX-Box – wie viele große Erfindungen – für eine einfache, aber einleuchtende Idee, die genau zum richtigen Zeitpunkt kommt: Es bestehe nicht nur der Bedarf an einer kostengünstigen und einfachen Transportmöglichkeit, inzwischen entstand auch ein so dichtes Netz an Container-Terminals, dass die IX-Box überall problemlos umgeschlagen und sinnvolle Verkehre organisiert werden können.

Unter einem guten Zeichen

Meerbuscher Werber ließen sich von der Lage inspirieren

Zeichen setzen – dazu gehört für den rundum gelungenen Unternehmensauftritt auch ein einprägsames Logo. Im Fall der Neuss Düsseldorfer Häfen entwickelte das Logo Rainer Jurk von der Meerbuscher Agentur „Palmer Jurk Design" mit.

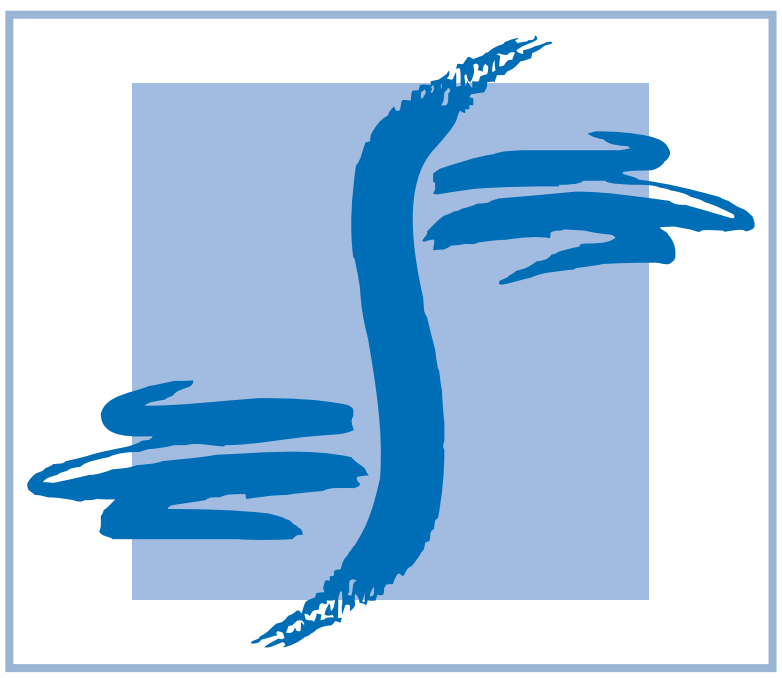
Für den Düsseldorfer Hafen arbeiten die Meerbuscher seit beinahe einem Jahrzehnt – und kennen die Branche ganz genau. Deshalb waren sie auch erste Wahl, als NDH-Geschäftsführer Rainer Schäfer kreative Ideen für den neuen Hafenbund suchte. Die acht Mitarbeiter der Agentur machten sich an die Arbeit.

Verschiedene Varianten

Die erfahrenen Fachleute ließen sich nicht nur verschiedene Namen einfallen, sondern auch die jeweils passenden Designs inklusive Farben.

Beim Namen setzte sich gegen viele andere Vorschläge „Neuss Düsseldorfer Häfen" durch. Wie Jurk berichtet, keinesfalls eine Wertung: „Das klingt einfach besser als Düsseldorf Neusser Häfen."

Der gute Eindruck gab auch beim Logo den Ausschlag: Für das Zeichen hatten sich die Werber einiges einfallen lassen. Sich zum Beispiel einmal auf die Trimodalität konzentriert. Genommen wurde dann ein Zeichen, das die Topografie des Standortes symbolisiert. Mit dem Rhein in der Mitte und den beiden Hauptstandorten rechts und links der Wasserstraße. Deren Blau sich dann auch wieder als beherrschende Farbe im Entwurf wieder findet.



Im Design spiegelt sich die geographische Lage der Neuss Düsseldorfer Häfen wider

NEUSS DÜSSELDORFER HÄFEN

Name, Logo und Farbe des neuen Unternehmens passen perfekt zueinander und machen Eindruck

mehr Infos unter: www.palmer-jurk.de/

Eine traditionsreiche Verbindung

Die Kirmesfähre befördert während des Düsseldorfer Volksfestes viele Gäste von und zur Altstadt

Eine alte Verbindung, die Hans Schäfer wieder hat aufleben lassen: Während der Kirmestage setzt er mit seinen zwei Fähren zwischen Altstadt und Oberkassel über

Zunächst war es nur eine ausgefallene Idee, für die der Meerbuscher Hans Schäfer von vielen belächelt wurde. Doch inzwischen kommen seine beiden Kirmes-Fähren nicht nur bei den Besuchern des großen Düsseldorfer Volksfestes hervorragend an, sondern sind auch fester Bestandteil des Programms. Und nebenbei eine hervorragende Werbung für die Binnenschifffahrt.

Seit 20 Jahren betreibt Schäfer mit seinem gleichnamigen Unternehmen die Fähre in Kaiserswerth. Und führt damit eine uralte Tradition fort: Vor rund 800 Jahren ist hier die erste Verbindung über den Rhein urkundlich erwähnt. Bis in die 50er Jahre setzte die Rheinbahn zur Kirmes über. „Die Fähre ist nicht mehr wegzudenken. Die Leute sagen mir immer, Kaiserswerth ohne Fähre, das ist wie ein Hund ohne Schwanz", erzählt der Unternehmer.

Schon vor mehr als 40 Jahren hatte Schäfer die Idee, während der Kirmestage doch die Altstadt mit dem Festplatz auf dem gegenüber liegenden Ufer zu verbinden. „Mir kam der Gedanke, als ich mir die Kirmes angesehen habe. Aber wir hatten zunächst nicht die richtigen Schiffe." Die besitzt er inzwischen. Zum einen die Autofähre „Michaela II", die den Kaiserswerthern so ans Herz gewachsen ist. Das 1993 in den Niederlanden gebaute Schiff ist 44 Meter lang, 11 Meter breit und hat einen Tiefgang von bis zu 1,28 Metern. Der in neun wasserdichte Räume unterteilte Schiffskörper bewegt sich mit bis zu 15 Stundenkilometern. Angetrieben wird er dabei von zwei MAN-Motoren Typ D2866E mit je 205 PS, sechs Zylindern, wassergekühlt. An Bord passen 72 Tonnen oder maximal 250 Personen oder 26 Pkw.

Das zweite Schiff ist die „Maria-Franziska", die am Fernsehturm/WDR-Haus in Düsseldorf fest macht. Schäfer erwarb die ehemalige Personenfähre 1994, baute sie 1995 komplett um und ergänzte sie 2000 noch einmal um einem schmucken Wintergarten. So können bis zu 120 Gäste an Bord nicht nur wettergeschützt die Aussicht genießen, sondern auch feiern: Hochzeiten, sogar Trauungen an Bord sind möglich, Firmenfeste oder private Partys.

Die Fahrt geht auch über die Grenzen Düsseldorfs hinaus. „Durch die vorhandene Bugklappe und den Seiteneinstieg des Partyschiffes gibt es viele Anlegemöglichkeiten. Die Preise für Fahrt- und Liegestunden sind gleich", wirbt der einfallsreiche Unternehmer. Als dann auch der Kirmesarchitekt auf ihn zukam und fragte, ob er nicht eine Fährverbindung aufbauen wolle, war für Schäfer der Entschluss klar. 2000 machte er die Probe: „Natürlich war es ein Wagnis und ein riskantes Manöver." Zumal viele, die von dem Plan hörten, ihn belächelten. Doch schon am ersten Tag strömten die Menschen, standen teilweise Schlange.

„Die Gäste waren begeistert es ist für die meisten ein Erlebnis, Düsseldorf und die Kirmes vom Wasser aus zu erleben." Und heute ist die Kirmesfähre aus dem Stadtbild und vom Volksfest nicht mehr weg zu denken. Warum? „Wir zeigen den Gästen, warum ist es auf dem Rhein so schön ist."

Ein gefragter Beruf

Die Zahl der Ausbildungsverhältnisse in der deutschen Binnenschifffahrt erreichte im Jahr 2006 einen neuen Höchststand. Nach einer Auswertung des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK) stieg die Zahl der jungen Menschen, die eine Ausbildung zur Binnenschifferin oder zum Binnenschiffer absolvieren, auf 356 Personen. Das bedeutet eine Zunahme um 16 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnisse stieg sogar um über 26 Prozent auf jetzt 137 an. „Die Zahlen belegen eindeutig, dass der Beruf des Binnenschiffers und der Binnenschifferin in Deutschland weiterhin attraktiv ist", resümierten Dr. Gunther Jaegers, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB), und Dr. Wolfgang Hönemann, Präsident des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschiffahrt e.V. (AdB).

Siegeszug hält an

Diese Kiste hat die Welt verändert: Schätzungsweise 19 Millionen Container sind derzeit rund um den Globus unterwegs. Sie werden pro Jahr 360 Millionen Mal auf ein Schiff ge- oder entladen – Tendenz steigend. Den Durchbruch erlebte die Erfindung aus den 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts während des Vietnamkrieges, als sie half, große Mengen Güter schnell in den Häfen umzuschlagen. Am 2. Mai 1966 erreichte erstmals ein Containerschiff mit Rotterdam einen europäischen Hafen, vier Tage später legte es in Bremen an.

Foto: Photocase.com

Gestaltende Kraft des Standortes

Die IHK Mittlerer Niederrhein ist das gemeinsame Unternehmen von rund 60.000 Unternehmen aus Industrie, Handel und Dienstleistung der Region Mittlerer Niederrhein sowie gestaltende Kraft des Wirtschaftsstandortes zwischen Rhein und Maas.
Die IHK agiert als kritischer Partner der Politik, als unabhängiger Anwalt des Marktes und als kundenorientierter Dienstleister der Wirtschaft. Dabei verfolgt sie das Gesamtinteresse der Wirtschaft. Die IHK produziert gleichermaßen individuelle Dienstleistungen für Mitgliedsunternehmen wie auch öffentliche Güter, von denen alle Mitglieder profitieren. Sie übernimmt zudem gesetzliche Aufgaben. Dies macht den besonderen Charakter der IHK aus und begründet ihren öffentlich-rechtlichen Status. Ihr Credo lautet: „Wir machen uns stark für Ihren Erfolg und erbringen Leistungen für eine starke Region."

Innovativer Dienstleiter

Hafen ist ein wichtiger Standortfaktor

Über eine „natürlich" enge Zusammenarbeit mit den Unternehmen im Neusser Hafen freut sich Bernd Neffgen, Geschäftsführer der Abteilung Standortpolitik bei der Industrie- und Handelskammer (IHK) Mittlerer Niederrhein. Ein Schulterschluss, der sich seit einigen Jahren noch enger gestaltet, da eine beabsichtigte städtebauliche Entwicklung in Neuss, die Existenz wie die Entwicklungsmöglichkeiten der Hafenfirmen einzuschränken drohte. Deshalb habe die IHK in Absprache und enger Zusammenarbeit mit den Hafenfirmen das Gutachten „Die wirtschaftliche Bedeutung des Neusser Hafens" bei Professor Rüdiger Hamm von der Fachhochschule Niederrhein in Auftrag gegeben. Themen sind unter anderem Arbeitsplätze, Umsatzentwicklungen und Leistungen aus dem Umland. „Der Hafen ist ein ganz wichtiger Standortfaktor auch für die Unternehmen im Umland, die für den Hafen selbst und die dortigen Unternehmen Vorleistungen erbringen", so Neffgen.

Paradebeispiel für Innovation

Der Hafen sei „als logistisches Dienstleistungszentrum ganz hervorragend aufgestellt und ein Paradebeispiel für innovative, logistische Dienstleistungen. Man siehthalt, dass im Hafen völlig neue Wege gegangen werden, dass die Bahn ganz hervorragend integriert wurde und dass der Hafen über die besten Voraussetzungen für Wertschöpfung und logistische Dienstleistungen verfügt." Als ein Beispiel nennt Neffgen die Kalk-Transporte zwischen den Kraftwerken der Braunkohle und der weiterverarbeitenden Industrie. „Auch das ist ein Paradebeispiel, wie man Infrastruktur sinn- und gewinnbringend für die Ver- und Entsorgung einsetzen kann."
Der Geschäftsführer lobt auch die Hafenmannschaft für ihre Flexibilität und Weitsichtigkeit, wenn es darum geht, neue Dienstleistungen anzubieten und zu entwickeln.

Die Häfen sind ein wichtiger Standortfaktor, deren Bedeutung weit in die Region hinausstrahlt

mehr Infos unter:
www.mittlerer-niederrhein.ihk.de

Eine ausgezeichnete Lage

NDH liegen zentral an den Schnittstellen der Infrastruktur

Die Neuss Düsseldorfer Häfen profitieren von ihrer ausgezeichneten wirtschaftspolitischen Lage an den Schnittstellen großer verkehrstechnischer Infrastrukturen. Meint Bernd Neffgen, Geschäftsführer der Abteilung Standortpolitik bei der IHK Mittlerer Niederrhein: „Auch hier analysiert die Hafenmannschaft, wie sie von den Austauschbeziehungen zwischen den Nordseehäfen und dem Hinterland, das wir nun mal sind, profitieren können." Deshalb sei es erforderlich, sich um den Eisernen Rhein, eine Eisenbahntrasse zwischen Antwerpen und dem Ruhrgebiet, zu kümmern. Schließlich ermögliche sie die Verlagerung des Verkehrs weg von den völlig überfüllten Straßen. Neffgen: „Deshalb liegen von allen IHKen Beschlüsse vor, dass die Schienenanbindung kurzfristig realisiert werden sollte. Das kann nur über die historische Trasse erfolgen."
In dem Zusammenhang plädiert er für eine enge Zusammenarbeit mit dem Hafen Krefeld, der nicht nur über eine hervorragende Anbindung an die Bahnstrecke, sondern zudem bei Entwicklungsflächen über sehr große Potentiale verfüge. Um die Zukunftsentwicklung zu sichern, legt Neffgen zudem sehr großen Wert auf die Anhebung des Wasserstandes des Rheins nicht nur von der niederländischen Grenze bis Duisburg. Vielmehr möchte er großen Schiffen die Fahrt bis Köln ermöglichen.
„Im Rahmen des neuen Ansatzes des Landes, ‚Stärken stärken', stellen wir fest, dass wir am Niederrhein hervorragende Logistikzentren finden, die es verdienen, sie zu stärken.

Eine einmalige Chance genutzt

Helmut Baur wechselte von der Eisenbahn auf das Wasser und verwirklichte damit einen Traum

„Morgens in den Hafen zu kommen, das ist für mich jedes Mal etwas Besonderes. Der Geruch des Wassers, das Geräusch der Krane, einfach alles." Helmut Baurs Stimme klingt fast verträumt, wenn er von seinem Beruf erzählt.

Der 45-Jährige aus Erkelenz ist Hafenmeister im Bereich Düsseldorf, zuständig für den täglichen Ablauf an den Kais. Und konnte bei den Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH) einen beruflichen Traum verwirklichen – sogar den zweiten in Folge.

Vor 20 Jahren begann Baur sein Berufsleben auf festem Boden – und mit der Schiene. „Ich habe als Kind immer mit der Eisenbahn gespielt", erklärt er. Dann wurde vor drei Jahren die Stelle des Hafenmeisters ausgeschrieben – und Baur erinnerte sich, dass er als Kind auch gerne mit Schiffen gespielt hatte. Er beschloss, die einmalige Chance zu nutzen. „Natürlich musste ich einige Überzeugungsarbeit leisten, warum ausgerechnet ein Eisenbahner Hafenmeister werden soll" erinnert er sich.

Die Hafenmeister Helmut Baur (li.) und Thomas Gewald kennen sich in Düsseldorf am Wasser aus

Wenn er mit dem Arbeitsschiff der NDH, der „Jan Wellem", unterwegs ist, dann steht ihm noch Thomas Gewald zur Seite. Der 41-jährige Neusser ist quasi geborener Binnenschiffer. Schon sein Vater war Schiffer, manchmal hat ihn Gewald begleitet. Mit 16 wechselte er zur Schifferberufsschule, machte dann nicht nur sein Patent, den „Schiffsführerlehrgang", sondern das Rheinschifferpatent, darf also Frachter auf Europas meistbefahrener Wasserstraße führen.

Was er auch viele Jahre erfolgreich tat. Bis die Unsicherheit und Unstetigkeit des Schifferlebens zu einem Wechsel führte. 1992 kam er in den Hafen. Und musste nach den teilweise monatelangen Fahrten auf dem Fluss umlernen: „Es war anfangs schon ungewohnt, morgens um 7.30 Uhr den Dienst zu beginnen und um 16.30 Uhr Feierabend zu haben", erzählt er mit einem Lächeln. „Zumindest meistens."

Denn die Aufgabe der beiden ist ebenso vielfältig wie unberechenbar. Mal sind sie unterwegs und kontrollieren die Hafenbecken von Land aus, dann wieder peilen sie mit der „Jan Wellem" das Hafenbecken, um zu sehen, ob die zahlreichen Schiffe überall gut durch kommen.

Oder sie fahren Gäste über das weitläufige Areal. Bürgermeister, ausländische Delegationen und Wirtschaftsbosse waren schon an Bord – und auch Models für ein Fotoshooting. „Die Arbeit im Hafen ist eben abwechslungsreich", sagt Gewald und lacht. Und für einige der Mitarbeiter die Erfüllung eines Traums.

Die richtige Stelle gefunden

Jennifer Mehlhose: „Inzwischen sehe ich das Unternehmen mit anderen Augen"

„Ich habe sehr viel mit den Menschen zu tun und erlebe mit, was sich im Hafen bewegt." Ihre Entscheidung, bei den Neuss Düsseldorfer Häfen eine Ausbildung als Kauffrau für Bürokommunikation mit dem Schwerpunkt im Bereich Personal zu beginnen, hat Jennifer Mehlhose nicht bereut. „Hier ist immer etwas los."

Um mehr berufliche Praxiserfahrung zu sammeln, hatte sich die 23-jährige Krefelderin im Anschluss an ihre erste Lehre als Fremdsprachenassistentin nach einer weiteren Ausbildung umgesehen. Dabei stieß sie auch auf eine Stellenausschreibung der NDH. Sie bewarb sich und wurde vor einem Jahr angenommen.

Es folgten zwölf bislang sehr abwechslungsreiche Monate, wie sie berichtet: „Ich sehe den Hafen jetzt mit ganz anderen Augen." Natürlich informierte sie sich vor ihrer Bewerbung auf der Internetseite der NDH sehr ausgiebig. Trotzdem wurde und wird sie im Tagesgeschäft immer wieder überrascht: „Ich hätte nicht gedacht, dass die Aufgaben hier so vielfältig sind."

In der Personalbteilung ist sie unter anderem für die Urlaubs- und Krankenstatistik zuständig, prüft die Stundenzettel der Zeitarbeitsfirmen und gibt die Stunden der Kolleginnen und Kollegen des Schichtdienstes in das Computersystem ein. „Mir liegt die Arbeit mit dem Computer und ich habe sehr viel mit Menschen zu tun." Daneben machte sie auch schon in der Abteilung Marketing/IT, in der Eisenbahninfrastruktur sowie in den Vorzimmern der beiden Geschäftsführer Station und lernte die jeweilige Arbeit dort kennen.

Das Fazit von Jennifer Mehlhose: „Ich habe immer gedacht, dass der Hafen ein Ort ist, an dem Schiffe anlegen und Container umgeschlagen werden. Inzwischen sehe ich den Betrieb mit anderen Augen, erlebe wie viele Menschen hier arbeiten, wie neue Arbeitsplätze geschaffen werden und die Dynamik, die ein Außenstehender so gar nicht mit bekommt."

Vor allem aber beeindruckt sie die „super Atmosphäre" bei NDH. „Die Kollegen sind alle sehr nett", lobt sie. Und deshalb würde sie sich auch freuen, wenn sie nach der Ausbildung eine feste Stelle im Hafen bekommen könnte.

Impressum

Herausgeber: *Rainer Schäfer (verantwortlich) ■ Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG ■ Hammer Landstr. 3 ■ 41 460 Neuss ■ Telefon: (0 21 31) 53 23 - 0 ■ Fax: (0 21 31) 53 23 - 1 05 ■ info@nd-hafen.de*
Redaktion und Produktion: *Schrift-Steller, A. Fröning u. S. Ondrazek GbR ■ Bredeneyer Straße 77 ■ 45 133 Essen ■ info@schrift-steller.de* Chefredakteur: *Andreas Fröning ■ Telefon: (01 60) 91 11 65 53 ■ 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*

„Weil es der schönste Fluss der Welt ist ...“

Friedbert Barg ist vom Rhein begeistert - und der Journalist hat schon viele Flüsse bereist

Friedbert Barg ist Chefredakteur der Zeitschrift „Binnenschifffahrt“. Das Fachmagazin richtet sich seit 1894 an das gesamte Binnenschifffahrtsgewerbe inklusive Reedereien, Partikuliere und Kapitäne in Deutschland und Europa, sowie an Verlader, Logistik-Unternehmen, Speditionen und Befrachter. Weitere Zielgruppen sind Häfen und Hafenbetriebe, Schiffbau- und Zulieferindustrie sowie Leser aus Hafen- und Wasserbau. Es ist unter anderem das Mitteilungsblatt für den Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt, den Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen, die Hafentechnische Gesellschaft und den Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen.

Der 60-jährige Journalist lebt mit seiner Frau im Zooviertel in Düsseldorf und hat nach einer Ausbildung als Schiffsjunge weitere berufliche Stationen bei der Polizei in Duisburg, als Redakteur der Neuen Ruhr/Rhein Zeitung (NRZ) in Essen und als Fachbuchautor hinter sich.

Friedbert Barg

Am Rhein ist es so schön, weil ...

... ich seinen Geruch mag und weil er einfach der schönste Fluss der Welt ist.

Wenn ich mich nicht gerade mit Ihnen unterhalten würde, wäre ich ...

... an meinem Computer und würde eine Geschichte für meine aktuelle Ausgabe schreiben.

Eine Redewendung, die ich viel zu häufig verwende, ist ...

... macht nichts, kriegen wir schon hin.

Mein Lieblingsplatz im Hafen Düsseldorf ist ...

... zum einen ganz vorne am Parlamentsufer, von da aus kann man so schön Schiffe gucken; und zum anderen die Terrasse des Marriott-Hotels, weil sie neben der ehemaligen Mühle liegt, an der wir in den 1960er Jahren mit unserem Schiff „Winschermann 62“ Getreide aus Rotterdam gelöscht haben.

Sie sollten sich unbedingt einmal ansehen ...

... wie toll unser Hafen oben vom Rheinturm aus betrachtet aussieht und wie prächtig die Silhouette unserer Altstadt von Bord eines Schiffes gesehen wirkt.

Ich wünschte mir, Menschen würden mehr darauf achten ...

... und wissen, dass unsere Stadt einen so leistungsfähigen Hafen hat, was er für ihren Wohlstand und ihre Versorgung bedeutet und wie viel Ladung auf ein Binnenschiff geht.

Der überraschendste Moment in meinem Leben war ...

... als mir mein Verleger vor 14 Jahren die Position des Chefredakteurs der Fachzeitschrift „Binnenschifffahrt“ anbot. Damit hat sich für mich ein Kreis geschlossen, schließlich war ich mal Schiffsjunge und Matrose in der Binnenschifffahrt.

Ich kann ziemlich gut ...

... unter Druck arbeiten.

Ich kann nicht ...

... tatenlos herumsitzen und habe kein Verständnis für Antriebslosigkeit.

Ein idealer Abend beginnt ...

... wenn mir tagsüber etwas Ordentliches gelungen ist, meine Frau und ich mit Freunden zusammen sind oder wir gemütlich vor dem Fernseher sitzen.

Das beste Alter ist ...

... das, in dem man sich gerade befindet. Ich freue mich, dass ich gerade 60 geworden bin.

Kurz gefasst glaube ich, ...

... dass Älterwerden Spaß macht, weil viele Sorgen und Probleme aus jüngeren Jahren nicht mehr vorhanden sind.

Wenn ich schwach werde ...

... wird das daran liegen, dass ein Schweinebraten mit Klößen vor mir steht.

Erfolgreicher Messebesuch

„transport logistic“ zog so viele Besucher an wie nie

Auch für die Neuss Düsseldorfer Häfen war die „transport logistic 2007“ in München ein gerne wahr genommener Pflichttermin. Am Gemeinschaftsstand des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) präsentierten die Mitarbeiter das umfangreiche Logistik-, Service- und Leistungsangebot der Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH). Zur weltweit größten Fachmesse für Verkehrsexperten kamen 47.000 Fachbesucher, das ist ein plus von 18 Prozent, und 1.580 Aussteller präsentierten – eine Steigerung um 19 Prozent. Die 11. Internationalen Fachmesse für Logistik, Telematik und Verkehr zog Besucher aus 113 Ländern an. Dies bedeutet im Vergleich zur Vorveranstaltung ein Plus von 18 Prozent.

Die NDH präsentierten sich auf dem Gemeinschaftsstand des Bundesverbandes zusammen mit zahlreichen anderen Standorten. Der Messeauftritt „Binnenhäfen – logistics inside“ positionierte die öffentlichen Binnenhäfen deshalb als Netzwerk der Logistik.

An über 100 Standorten sind rund 35.000 Menschen in der Logistik beschäftigt. Die öffentlichen Binnenhäfen werden damit zu nachhaltigen räumlichen Logistikknoten, die sie gemeinsam mit den Verbänden aus Spedition, Logistik und Binnenschifffahrt im System Wasserstraße bilden.

Kritik ist sehr erwünscht

Die Hafen-Zeitung baut auf Ihre kritischen Briefe und Emails

Liebe Leser,

was Sie in den Händen halten ist ein Versuch. Ein Versuch, die Neuss Düsseldorfer Häfen mit ihrem Charme, ihrer Leistungsfähigkeit, ihrer Einmaligkeit, ihrer Vielfalt, ihrer Geschichte, ihrer Innovationsfähigkeit, ihren Menschen, den Kunden, Partnern, Besuchern und Mitarbeitern, vorzustellen.

Natürlich ist die Hafenzeitung nicht perfekt. Das wissen wir. Schreiben Sie uns vor allem auch, wenn Ihnen etwas nicht gefällt. Das hilft uns weiter.

Geben Sie uns Anregungen: Kennen Sie interessante Menschen im Hafen? Gibt es ein Thema, das Ihrer Meinung nach einmal behandelt werden sollte? Und vor allem: Halten Sie uns auf dem Laufenden, informieren Sie uns, wenn Ihrer Meinung nach etwas Spannendes, Interessantes, Neues oder Ungewöhnliches im Hafen passiert.

Schicken Sie Ihre Post an: Schrift Steller, Andreas Fröning & Sascha Ondrazek GbR, Bredeneyer Straße 77, 45 133 Essen. Oder mailen Sie uns: leserbrief@hafen-zeitung.de.