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

**Engagiert**
Spaß bei der Arbeit: NDH-Geschäftsführer Ulrich Gross
**Seite 3**

**Ticker:** Mitarbeiter halten sich fit +++ Jonges spenden Sonnenuhr +++ Binnenschiffe im Abfalltransport +++ Kanalstrecke wird ausgebaut +++ Hafenverein engagiert sich +++ Verkehr erfolgreich verlagert +++ Preisrätsel

# Im Rhein leben wieder 62 Arten

Experten stellen dem Fluss einen gutes Gesundheitszeugnis aus. Es bleibt viel zu tun.

Eine positive Bilanz der Zusammenarbeit zogen die für den Schutz des Rheins verantwortlichen Staaten und die Europäische Kommission während einer Konferenz in Bonn.
Ein Ergebnis ihrer Bemühungen: Inzwischen leben wieder 62 Fischarten, darunter auch Aal, Lachs und Meerforelle in dem großen Fluss. Auch die Zahl der Pflanzenarten, so das erfreuliche Fazit des Treffens, habe in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen.
Die Wasserqualität und der biologische Zustand des Rheins und vieler seiner Nebengewässer haben sich nach Ansicht der Delegierten deutlich verbessert. Die laufende Umsetzung des Aktionsprogramms „Rhein 2020" zeige bereits Wirkung. „Der Lachs kann den Fluss von der Nordsee bis Straßburg wieder durchwandern. Die Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie wird den Gewässerzustand des Rheins und seiner Nebenflüsse weiter verbessern", betonte Bundesumweltminister Sigmar Gabriel.
Bei allen positiven Ergebnissen bliebe jedoch noch viel zu tun, mahnten Politiker und Wissenschaftler in ihren Berichten. „Der Rhein und seine Nebenflüsse gehören zu den am stärksten genutzten Fließgewässern in Europa. Wir wollen, dass künftige Generationen im gesamten Rhein-Einzugsgebiet ein vielfältiges und dynamisches Ökosystem genießen und nutzen können", so Gabriel.
Die 14. Rheinministerkonferenz beschloss deshalb Leitlinien, um den Rhein für wandernde Fischarten wie den Lachs durchgängiger zu machen und den Hochwasserschutz zu verbessern. Neben Deutschland sind Belgien, Frankreich, Liechtenstein, Luxemburg, die Niederlande, Österreich und die Schweiz in der Konferenz vertreten.

## Richtig wichtig

Über 37 Millionen Tonnen Güter wurden im vergangenen Jahr auf den deutschen Wasserstraßen für die Stahlindustrie transportiert; ein Anteil von knapp 27 Prozent. Beim Gütereingang, also der Rohstoffversorgung, beträgt der Anteil sogar 40 Prozent. Die Binnenschifffahrt ist und bleibt damit ein unverzichtbarer Logistikpartner für die Stahlindustrie. Hierauf wies der Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), Dr. Gunther Jaegers, im Rahmen des „Stahldialogs" in Düsseldorf hin. Mit dem Schiff sei es möglich, große Mengen kostengünstig zu bewegen.

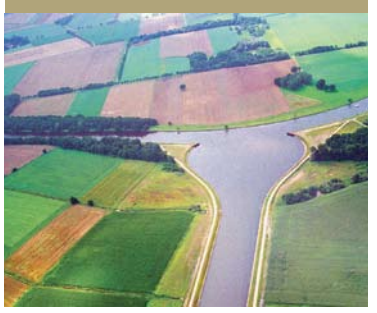
# Werkstatt der Feuerlöschboote

**Die deutschen Binnenwerften** befinden sich nach schwierigen Jahren und einigen Schließungen wieder im Aufschwung. Die verbesserte wirtschaftliche Gesamtsituation, vor allem aber hohe Qualität und guter Service haben sich durchgesetzt. Wir besuchten die Meidericher Schiffswerft in Duisburg, die auch das Düsseldorfer und Neusser Feuerlöschboot betreut. (Seite 14)

## Zugenommen

**Kräftig gestiegen** ist der Warenumschlag in Schleswig-Holsteins Häfen im ersten Halbjahr. Mit 20,5 Millionen Tonnen wurden 13,2 Prozent mehr Güter transportiert als im Vorjahreszeitraum, wie das Statistikamt Nord mitteilte. Größter Hafen ist nach wie vor Lübeck mit 11 Millionen Tonnen, das ist ein Plus von fünf Prozent.

## Eröffnet



**Eurohafen Emsland** ist der Name des neuen Umschlagplatzes, der Ende Oktober am Dortmund-Ems-Kanal offiziell eröffnet wurde. In der Nähe des Hafenbeckens mit vier Umschlagliegeplätzen liegt ein Industriegebiet mit 43 Hektar Fläche, außerdem besteht Anschluss an das Schienenetz.

## Filmreif

**Darsteller** der Fernsehserie „Verbotene Liebe" standen im vergangenen Monat im Düsseldorfer Hafen vor der Kamera. Drehort war unter anderem die Kaistraße bis Haus Nummer 18. Passanten und Anlieger nahmen es gelassen. Die Intervallsperrungen für den Straßenverkehr während der Aufnahmen führten nur zu geringfügigen Behinderungen.

## Die Idylle trügt

**Würden Sie** neben eine Autobahn ziehen? Oder in ein Industriegebiet? Sicher nicht. Trotzdem entdecken nicht nur in Deutschland Planer und Architekten die Lage am Wasser. Kein Wunder, von Häfen geht eine unbestrittene Faszination aus. Das war immer schon so.

Aber der Schein trügt: Auch wenn heute allein zahlenmäßig deutlich weniger Schiffe an den Kais festmachen, so brummt es bei den Hafenfirmen. Und – auch das ist eine unbestrittene Tatsache – wo gearbeitet wird, fallen Späne, entstehen manchmal Lärm, Staub und Gerüche. Im täglichen Leben mag uns das meist gar nicht so auffallen. Doch das sieht schon ganz anders aus, wenn man den Frühstückskaffee genießen möchte oder nach der Arbeit Ruhe und Erholung sucht. Auch als Arbeitsplatz sind die Häfen nur begrenzt geeignet: Wenn ein paar hundert Meter weiter Container umgeschlagen werden, kann es schon mal ein bisschen rumsen – egal wie sachte und behutsam der Kranführer mit seiner kostbaren Fracht umgeht.

Denn in den Häfen wird meist rund um die Uhr gearbeitet. Und dann wird aus der malerischen Kulisse schnell eine Belastung.

Das heißt nicht, dass die Häfen nicht offen sind für neue Ideen oder alternative Nutzungen oder eine ausgewogene Nutzung generell ablehnen: Aber man muss sich klar werden, was machbar ist. Dazu müssen alle Beteiligten die Karten auf den Tisch legen und sich fair miteinander unterhalten. Dann können die Unternehmen im Hafen weiter erfolgreich arbeiten und neue Nutzer glücklich werden.

ULRICH GROSS

## Keine Bescheidenheit

**Die Binnenschifffahrt** ist das sicherste, umweltfreundlichste und für uns alle nervensparendste Verkehrsmittel. Das belegen zahlreiche Untersuchungen und Zahlen. Und: Schon heute transportiert die Binnenschifffahrt über die Häfen mehr Fracht als die Bahn. Deshalb sind der Verkehrsträger und die Häfen auch bei zahlreichen Logistikern und Verladern die erste Wahl. Und die Zahlen weisen auch in diesem Jahr deutlich nach oben, mit einer Abschwächung ist derzeit nicht zu rechnen.

Trotzdem tun sich Schifffahrt und Häfen traditionsgemäß schwer, diese starke Position geltend zu machen. Sie leisten wichtige Dienste, schaffen Arbeitsplätze investieren unter dem Strich Milliarden – hängen dies jedoch nicht an die große Schiffsglocke.

Eigenlob, gar Prahlerei waren noch nie das Ding von Häfen und Schifffahrt. Das ist löblich – aber unter Umständen auch sehr gefährlich, eventuell sogar fatal. Wer unauffällig arbeitet wird leicht vergessen. Aktuell sind gleich mehrere Häfen in der Bundesrepublik in ihrem Bestehen gefährdet, weil die Planer und Visionäre sie schlicht und einfach übersehen oder vergessen hatten. Das ist nachlässig. Aber es nützt nichts, immer nur mit dem Finger auf andere zu zeigen, wenn es um die eigene Zukunft geht. Da ist Anpacken gefragt. Und eben auch Trommeln. Ohne zu übertreiben oder Probleme zu beschönigen. Ein Umdenken hat bereits eingesetzt. Hoffen wir, dass es nicht zu spät kommt.

RAINER SCHÄFER

# London setzt aufs Schiff

Probetransporte zur Belieferung Londoner Einzelhandelsfilialen der Sainsbury's-Kette mit großem Erfolg abgeschlossen

*Einst war die Themse die Lebensader Londons. Eine Funktion, die die Menschen heute wieder entdecken.*

Die anhaltenden Verkehrsprobleme auf Londons Straßen veranlassten das traditionsreiche Handelsunternehmen „Sainsbury's" die Auslieferung aus dem Distributionscenter im Süden der Metropole neu zu gestalten, wie Christian Betchen berichtet, Projektmanager Binnenschifffahrtssysteme beim ShortSea-Shipping Inland Waterway Promotion Center (SPC).

Erprobt wurde die Versorgung des Supermarktes in West-London mit zeitkritischen Lebensmitteln via Binnenschiff. Die Ergebnisse waren so positiv, dass man sich gemeinsam mit der Port of London Authority nun um zusätzliche Anliegeplätze bemüht, um eine Ausweitung für das gesamte Londoner Filialnetz vornehmen zu können.

Auf diese Weise könnte Sainsbury´s die eigenen $CO_2$-Emmissionen bis 2012 um 25 Prozent reduzieren und gleichzeitig 350.000 Straßenkilometer vermeiden, ohne die Servicequalität zu beeinträchtigen.

Das Unternehmen greift mit den Transporten übrigens eine eigene Tradition wieder auf, wie Parveen Johal von der Sainsbury's-Pressestelle erklärt: Bereits 1869 hatten die Mitarbeiter Lebensmittel per Schiff in die Metropole transportiert.

Auch Richard Everitt, Chef der Londoner Hafengesellschaft, ist mit dem Ergebnis zufrieden: „In den vergangenen Jahren wurde die Themse benutzt, um Schwer- oder Massengut wie Baustoffe zu bewegen. Der Versuch von Sainsbury's war insofern eine Premiere, als dass die Potenziale des Flusses für den Transport von zeitsensiblen Gütern ausgelotet wurden."

Es stellte sich heraus, dass der Transport über das Wasser tatsächlich schneller war als vorher über die verstopften Straßen.

## Fluss erfüllt zahlreiche Aufgaben

**Zur Umsetzung** des „Aktionsplans Hochwasser" seien entlang des Rheins beträchtliche Anstrengungen unternommen worden. Das bilanzierten jetzt die Delegierten auf der 14. Rheinministerkonferenz. Die bisherigen Maßnahmen hätten vor allem zur Reduzierung möglicher Schäden durch Hochwasser beigetragen.

Die Minister bekräftigten, dass eine Vielzahl zum Teil konkurrierender Interessen und der Schutz des Ökosystems Rhein in Einklang gebracht werden müssen. Das Wasser im Rhein-Einzugsgebiet diene der Schifffahrt sowie Freizeitaktivitäten und werde als Trink-, Kühl- und Brauchwasser oder zur Energiegewinnung genutzt. Daher müsse der Gewässerschutz noch stärker in andere Politikbereiche wie Landwirtschaft, Verkehr und Tourismus eingebracht werden. Die Konferenz formulierte die Grundlagen für abgestimmte Programme, um die Durchgängigkeit für Wanderfische kontinuierlich zu verbessern sowie bei der weiteren Umsetzung des „Aktionsplans Hochwasser" alle realistischen Rückhaltemöglichkeiten zur Minderung der Extremhochwasserstände und von Hochwasserschäden zu prüfen.

Im Rhein-Einzugsgebiet sollen gemeinsam Anpassungsstrategien für die Wasserwirtschaft entwickelt werden, um auf den Klimawandel zu reagieren sowie der neuen Herausforderung durch Mikroverunreinigungen durch bestimmte Arzneimittel und Haushaltschemikalien angemessen zu begegnen.

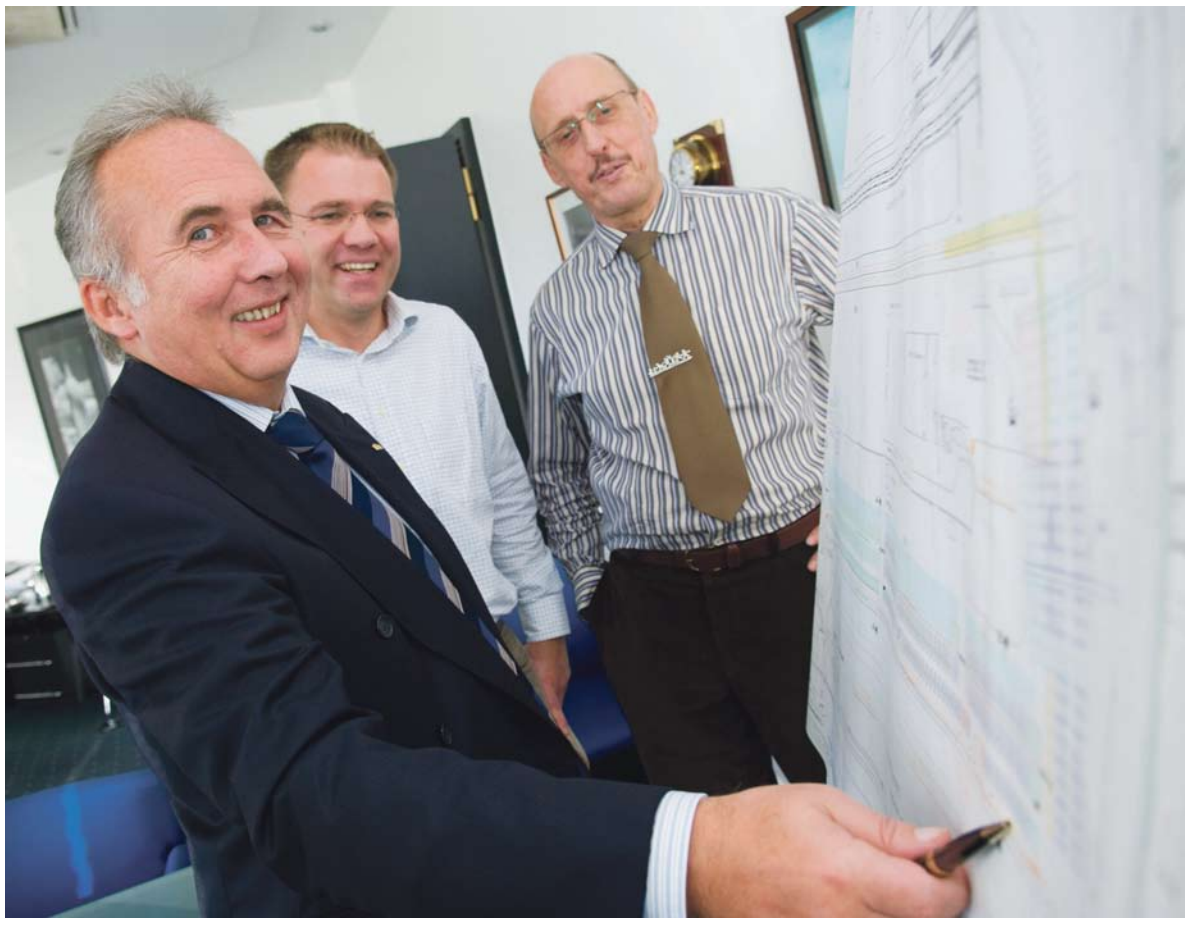
Was macht eigentlich ein Geschäftsführer eines Hafens den ganzen Tag? Die Hafen-Zeitung hat Ulrich Gross, zuständig für „Geschäftsführung Betriebswirtschaft, Service und Technik", begleitet.

# Guter Partner der Hafenfirmen

Wenn Ulrich Gross morgens, meist zwischen 8 und 8.15 Uhr, in seinem Büro an der Hammer Landstraße eintrifft, liegt da erstmal ein dicker Stapel Post auf dem Schreibtisch: „Briefe, E-Mails, Rechnungen, Zeitungen, der allgemeine Eingang", berichtet er. 100 verschiedene Nachrichten kommen am Tag schnell zusammen und wollen sorgfältig abgearbeitet werden. Nicht das einzige Mal übrigens, dass seine Assistentin Nicole Faustmann ihm die pralle Mappe vorlegt.

Die Erledigung der ersten „Fuhre" dauert meist bis 10 Uhr. Bei manchen Vorgängen greift Gross gleich zum Telefonhörer. Daneben beantwortet er die eine oder andere E-Mail. Zum Morgenpensum gehört auch die Lektüre diverser Tages- und Wirtschaftszeitungen sowie Fachpublikationen – damit der Geschäftsführer über alle aktuellen Entwicklungen immer im Bilde ist. Und eine Kanne Kaffee, die er quasi nebenbei leert: „Pro Halbtag eine Kanne, Minimum", addiert er.

Spätestens ab 10 Uhr schließen sich Termine an. Am Montag, 24. September, ist Gross gemeinsam mit Werner Hillermann, dem Leiter der Kaufmännischen Abteilung, und Alexander Voigt von der Immobilienabteilung zur „mündlichen Verhandlung über die sofortige Beschwerde im Vergabenachprüfungsverfahren" bezüglich des PPP-Projektes Hafen Krefeld beim Oberlandesgericht Düsseldorf. „Dort haben wir die NDH als Beigeladene vertreten." Wie es gelaufen ist? „Das werden wir am 21. November mit der schriftlichen Urteilsverkündung erfahren", gibt sich der Geschäftsführer verschlossen. „Denn wie heißt der Spruch, vor Gericht und auf hoher See sind wir allein in Gottes Hand. Aber ich habe ein gutes Gefühl."



*Karl-Heinz Cremerius und Michael Endom bringen Ulrich Gross (v.r.n.l.) auf den aktuellen Stand*

## Besprechung statt Essen

Nach Verhandlungsschluss um 12 Uhr fährt die Gruppe zurück ins Büro. Das Mittagessen muss – wieder einmal – ausfallen. Denn um 13 Uhr steht die nächste Besprechung an: Mit dem Mitgeschäftsführer Rainer Schäfer, der für die Geschäftsführung Vertrieb verantwortlich zeichnet, Saskia von Bülow, der Leiterin der Abteilung Recht und Personal, und Werner Hillermann bereitet Gross die Unterlagen für die nächste Aufsichtsratssitzung vor: „Wer kümmert sich um was. Ein noch intensiveres Gespräch als sonst, da wir in der Sitzung auch die Planung für 2008 und darüber hinaus vorzulegen haben."

*Bei jedem Gespräch macht sich der Geschäftsführer Notizen.*

Von 14 bis 15 Uhr gehen die beiden Geschäftsführer mit von Bülow verschiedene Personalangelegenheiten durch. So wird Anna Rothenbächer einige Tage später die ersehnte Nachricht erhalten, dass sie in der Personalabteilung ein Praktikum absolvieren kann.

Daneben sind die Strategie der NDH im Umgang mit Leiharbeitern und die künftige Ausbildung Themen. „Wir bilden neben Azubis in den klassischen Lehrberufen auch Lokführer und Rangierbegleiter aus. Wir haben besprochen, wie die Ausbildung auszurichten und zu organisieren ist." Im Hinausgehen geben um 15 Uhr Schäfer und von Bülow die Klinke Henryk Stobernack, Abteilungsleiter Technik bei NDH, in die Hand. Auf seinem Gesprächsprogramm: Wie weit sind die Arbeiten bei den verschiedenen Bauvorhaben der Hafengesellschaft vorangeschritten? Wie entwickeln sich die Kosten?

Es sieht gut aus im Hafen, um 16 Uhr ist das Gespräch beendet. Für Gross die Gelegenheit, sich erneut auf die aktuelle Post zu stürzen. Mehr als genug Stoff, bevor er sich ab 17 Uhr ausgiebig auf den nächsten wichtigen Termin des Tages vorbereitet.

## Ehrliches Interesse

Der Geschäftsführer trifft sich um 19 Uhr mit einem Kunden, der sich für eine Ansiedlung im Hafen interessiert. Auf den ersten Blick ein angenehmes Treffen in einem Restaurant bei einem guten Glas Wein – tatsächlich eine angestrengte, konzentrierte und vielschichtige Bemühung. Oft kommen Interessenten mit klaren Ideen, die dann aber erst in langen Gesprächen konkrete, umsetzbare Formen annehmen.

Gross versteht sich als Partner. „Ob wir uns näher gekommen sind? Das wird sich in den nächsten Tagen oder Wochen zeigen. Es gibt Geschäfte, da läuft die Sache nach drei Gesprächen. Und es gibt Vorgespräche, da ist man sechs bis acht Monate dran und wir wissen immer noch nicht, ob der Kunde unterschreibt", erklärt er ganz ohne Vorwurf.

„In der Diskussion findet auch ein Bewusstwerdungsprozess statt. Viele Projekte entwickeln sich aus der ersten, sicherlich guten und einleuchtenden Idee erst im Laufe des Gespräches. Und nicht immer realisiert ein Interessent am Ende, was er sich vorgestellt hat, weil wir miteinander eine andere, eine bessere Lösung gefunden haben", so Gross. „Es bedarf manchmal zahlreicher Schleifen, bis das rauskommt, was alle als optimal ansehen. Und das funktioniert nur, wenn man sich wirklich Zeit nimmt, ohne Druck immer wieder kritisch hinterfragt."

Aber als Ulrich Gross um 22 Uhr wieder in seine Wohnung zurückkehrt, hat er ein gutes Gefühl – nicht nur, weil er für einen ganz normalen Arbeitstag ziemlich früh dran ist.

# Sportliche Erfolge und gesellige Feste

## Betriebssportgemeinschaft schweißte die Mitarbeiter zusammen.

## Breites Spektrum: Fitness, Tischtennis und Fußball-Pokalehren

Die Mitarbeiter der Neuss Düsseldorfer Häfen sind nicht nur fit im Kopf und schnell im Handeln, sie sind auch sehr sportlich. Bestes Beispiel dafür sind die rund 75 Mitglieder der Betriebssportgemeinschaft, in der neben aktiven Hafen-Mitarbeitern auch einige Stadtwerker und Rentner aktiv sind.

Die agile Truppe geht auf das Jahr 1978 und auf den Düsseldorfer Hafen zurück, wie der Vorsitzende Ralf Kammermeyer (Foto oben, rechts)erzählt.

Damals sei es auch vorgekommen, dass männliche Bewerber für eine Hafenstelle schon einmal gefragt wurden, ob sie auch Fußball spielen könnten.

Unterstützt vom damaligen Personalratsvorsitzenden Toni Irsigler und Hans Becker wurde 1976/77 die Idee einer Betriebssportgemeinschaft geboren. Als Unterstützer konnten die Mitarbeiter den damaligen Personalchef und Leiter des kaufmännischen Bereiches, Horst Rademacher, gewinnen.

### Schnell neue Mitglieder

Die erste Versammlung mit etwa 20 Anwesenden fand am 14.11.1977 statt. Eine Idee, die auf Begeisterung stieß: In kürzester Zeit wuchs die Gruppe auf 80 Mitglieder. Wie Kassiererin Angelika Bähr (Foto oben, links) meint, nicht nur mit weitreichenden sportlichen Auswirkungen: „Die alte Cliquenwirtschaft der einzelnen Betriebszweige wurde schnell von einem ‚Wir-Gefühl' abgelöst." Aber auch der sportliche Erfolg konnte sich sehen lassen: Die Fußballmannschaft spielte erfolgreich im Pokal der Stadtverwaltung wie auch im Stadtsportbund im Durchmarsch bis zur A-Gruppe. Daneben gehörten wöchentliche Treffs mit Schwimmen und Sauna am Unterbacher See, Training in der Turnhalle an der Friedenstraße sowie am Faustballplatz Hamm zum Programm. An der Weizenmühlenstraße 16 entstand ein Mehrzweckraum mit Fitness-Geräten, Solarium, Sauna und Tischtennisplatte.

Zudem pflegten, so viel verschweigen die beiden Vorstände nicht, die Mitglieder auch das gesellige Beisammensein: Halloween- und Karnevals-Feten wurden ebenso organisiert wie Weihnachtsfeiern für Kinder. Zudem beteiligten sich die Hafenmitarbeiter mit einem Stand inklusive Bier, Würstchen und Glühwein sowie einer Gruppe mit selbstgenähten Kostümen am Straßenkarneval.

1982 entstand unter der Federführung von Toni Irsigler, Hans Kasper, Georg Bützer und Manfred Abels die Steganlage an der Speditionsstraße. Unter eigener Regie wurden Kurse für den Segelschein angeboten und die gemeinsamen Segeltouren sind noch heute manchmal Gesprächsthema.

Toni Irsiger rief 1983 zudem die Bowling-Gruppe ins Leben. 1986 entstand daraus das Toni-Irsiger-Bowlingturnier in Andenken an den leider viel zu früh verstorbenen Kollegen.

Die Eingliederung des Städtischen Eigenbetriebes Hafen in die Düsseldorfer Stadtwerke geriet für die erfolgreiche, manchmal jedoch ein wenig lockere Gruppe zur Belastungsprobe. Eine Lösung war schnell gefunden: Die Hafenmannschaft firmierte in der BSG-Stadtwerke, Sektion Wassersport, als Untersektion Hafen.

Auch heute noch können die Sportler viele Erfolge vorweisen: Die Fussballmannschaft zum Beispiel siegte im vergangenen Jahr beim Turnier der Stadtwerke, dieses Jahr wurde sie Vizemeister „und hat auch bei anderen Turnieren gut abgeschnitten", wie die Kassiererin schnell anfügt.

Daneben stehen das Eierskat-Turnier am Karfreitag, eine mehrtägige Tour für Mitglieder, eine Beteiligung an der Drachenbootmannschaft sowie Frühschoppen an Bord der „INA" im Hafenbecken A und verschiedene Feste auf dem Jahresprogramm. Und natürlich ein umfangreiches Sportangebot, über das Kammermeyer unter (0 21 31) 31 53 - 1 56 und Bähr unter - 3 54 gerne informieren.

# Auf dem Mississippi

**Der Rhein** und die Binnenschifffahrt sind jeweils ab 19 Uhr in der Gaststätte „Laterne" im Obergeschoss des Düsseldorfer Schlossturms am Rheinufer Thema einer kleinen und feinen Reihe des Schifffahrtsmuseums: Am Donnerstag, 29. November, stellt Karina Girsch „Die Stadt Düsseldorf im Bild – Der Wandel von der Provinz- zur Industriestadt" vor. Die „Schifffahrt auf dem Mississippi – Vom Raddampfer zum modernen Schubverband" ist am Donnerstag, 20. Dezember, Thema von Dr. Ingo Steller.

Jeweils sonntags um 15 Uhr lädt das Museum zudem zu besonderen Führungen ein. Am 25. November stellt Peter Stahnke, M.A., den „Schlossturm - Geschichte eines Düsseldorfer Wahrzeichens" vor. Am 2. Dezember sind Kids bis zehn Jahren unter dem Motto „Kinder zuerst an Bord - Eltern herzlich willkommen" mit Rüdiger Knoth eingeladen.

# Rheinpegel im Internet

**Informationen** rund um den Pegelstand des Rheins finden sich ab sofort im Internetangebot der Landeshauptstadt Düsseldorf unter www.duesseldorf.de. Diagramme mit den aktuellen Verläufen der Wasserstände des Stromes in Düsseldorf und weiteren Städten finden sich ebenso wie historische Hoch- und Niedrigwasserereignisse sowie weiterführende Links zum Thema. Diesen Service ermöglichte die Kooperation mit der Wasser- und Schifffahrtverwaltung des Bundes, die die Rheinpegel betreibt: www.duesseldorf.de/aktuell/pegel.

# Sonnenuhr zeigt Zeit und Datum

## Düsseldorfer Jonges beschenken die Stadt anlässlich ihres Geburtstages

*An der neuen Sonnenuhr können die Passanten am Schatten die genaue Zeit ablesen.*

Die Sonnenuhr auf der Rheinuferpromenade nimmt Gestalt an. Der 7,5 Meter hohe Schattenwerfer steht und lässt nun die Dimensionen erkennen, die das Geschenk der Düsseldorfer Jonges anlässlich ihres 75. Geburtstages an die Stadt und ihre Bürger hat. Die Sonnenuhr wird, wie Baas Gerd Welchering vor der Presse bekannt gab, am Samstag, 1. Dezember, an Oberbürgermeister Joachim Erwin und damit in die Obhut der Stadt übergeben.

Schon jetzt sorgt die von Dipl.-Math. Willy Bachmann und Dipl.-Ing. Rolf Töpfer erdachte und entworfene Sonnenuhr für Aufsehen in der Fachwelt. Sie gilt als eine der größten Sonnenuhren weit und breit. Da sie zudem zwei Funktionen in sich vereint – die Anzeige der Stunden und des Datums – ist sie einmalig. Das bestätigt die Deutsche Gesellschaft für Chronometrie (DGC) in Nürnberg, die das Register der Sonnenuhren in Deutschland und der Schweiz führt. Die DGC registriert das Düsseldorfer Instrument gleich zwei Mal: Unter der Kennung DGC 13.999 die Sonnenuhr und unter DGC 14.000 die Datumsangabe mit Hilfe des Mittagsmeridians.

7,5 Meter hoch ist der Schattenwerfer, ein nach Norden geneigtes Stahlrohr – Gnomon genannt nach dem griechischen Wort gnomein für erkennen. Der Schatten fällt auf sieben im Halbkreis angeordnete Stundenbänke, die so platziert sind, dass dies im Abstand von zwei Stunden geschieht. Da eine Sonnenuhr nicht die gesetzlich definierte mittlere Zeit, sondern stets die wahre Sonnenzeit – oder die wahre Ortszeit – zeigt, geht sie im Jahresverlauf unterschiedlich vor oder nach (Zeitgleichung). Da zudem die gesetzliche Zeit nach Sommer- und Winterzeit unterscheidet, die Sonne sich darum aber nicht kümmert, bieten die Zeitbänke die Stundenangabe in römischen Ziffern für den Winter und in arabischen für den Sommer.

Die Mittagslinie bildet ein rund 25 Meter langer, in Süd-Nord-Richtung ausgerichteter horizontaler Streifen. Der Schatten, den die Sonne dort bei ihrem täglichen Höchststand wirft, entspricht dem jeweiligen Datum. Die Schattenlänge differiert zwischen dem höchsten Sonnenstand, der den kürzesten Schatten wirft (21. Juni, kürzeste Nacht, Sommersonnenwende, Sommeranfang) und dem niedrigsten Sonnenstand, der den längsten Schatten wirft (21. Dezember, längste Nacht, Wintersonnenwende, Winteranfang). Zwischen diesen beiden Extremen findet sich eine weitere besondere Markierung: Sie zeigt an, wann Tag und Nacht gleich lang sind (21. März und 23. September, Frühjahrsanfang und Herbstanfang).

Das Material der Schattenwerfer, Stundenbänke und Datumsmarkierungen ist Edelstahl. Die wichtigsten Informationen, die zum Verständnis der Sonnenuhr erforderlich sind, erläutern Tafeln.

Der Heimatverein „Düsseldorfer Jonges" zählt mehr als 2.700 Mitglieder. Sie haben sich verpflichtet, heimatliche Geschichte, Eigenart, Brauchtum und Mundart zu pflegen sowie an dem Schutz und der Gestaltung der Stadt- und Heimatlandschaft mitzuwirken.

Weitere Ziele sind, für die Erhaltung charakteristischer Bauten, Baudenkmäler und Brunnen einzutreten sowie heimatverbundene Gedenkstätten zu errichten. Und schließlich ist es ihr Bestreben, den Landschaft- und Umweltschutz zu fördern, die Weltoffenheit der Heimatstadt zu pflegen und im sozialen Bereich Düsseldorfs tätig zu werden.

Die Neuss Düsseldorfer Häfen unterstützten das Geschenk der Jonges mit einer Spende.

*mehr Infos unter: www.duesseldorferjonges.de/*

Foto: Photocase.com

## Fischmarkt

Am Sonntag, 9. Dezember, öffnet zwischen den Hafenbecken II und III im Hafen wieder der „Neusser Fischmarkt" mit vielen Angeboten rund um das Thema Fisch. Livemusik und ein eigenes Programm für Kinder rund um die Eventhalle runden das Programm der Veranstaltung ab.

# Hier ist was los

## Termine in Düsseldorf und Neuss

### 29. November 2007

**Milchbar**
Mit den DJ's: Michael Wolf, Chriss Ortega und anderen, 20 Uhr, 3001, Düsseldorf

### 1. Dezember 2007

**Das historische Neuss**
- zu Fuß durch die Neusser Innenstadt,
10 Uhr, Besichtigungstour zu den Zeugnissen Neusser Geschichte. Karten sind bei der Tourist Information, Büchel 6, Neuss, erhältlich

**Vom neuen Stadttor über die Gehry-Bauten bis zur Living Bridge**
Rundgang mit Arnulf Pfennig, 14.30 Uhr, Treffpunkt: Rheinturm, Stromstr. 20, Anmeldung erforderlich unter der Rufnummer (02 11) 63 52 59

### 2. Dezember 2007

**Medienmeile. Der kreative Hafen**
Rundgang mit Marlies Lenz, 15 Uhr, Treffpunkt: Apollo-Theater, Apollo-Platz, Anmeldung unter (02 11) 6 91 32 85

### 8. Dezember 2007

**Gänse & Co. – vogelkundliche Exkursion**
Leitung: Dr. W. Höhnen, 9 Uhr, Treffpunkt: Parkplatz An St. Swidbert/Ecke Niederrheinstraße, Düsseldorf, www.nabu-duesseldorf.de

**Vom Neuen Stadttor über die Gehry-Bauten bis zur Living Bridge**
Rundgang mit Marlies Lenz, 15 Uhr, Anmeldung erforderlich unter (02 11) 6 91 32 85

**Weihnachten auf hoher See**
Konzert mit Shantys zur Advents- und Weihnachtszeit, 19 Uhr, Christuskirche, Breite Straße 121, Neuss

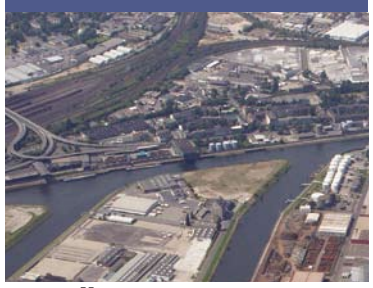
### 9. Dezember 2007

**Trödelmarkt**
auf dem Parkplatz Galopprennbahn, Hammer Landstraße, Neuss, 11 bis 18 Uhr

**Medienhafen**
Repräsentative Architektur für neue Arbeitswelten, Rundgang mit Arnulf Pfennig, 15 Uhr, Treffpunkt: Rheinturm, Stromstraße 20, Anmeldung erforderlich unter der Rufnummer (02 11) 63 52 59

**Durch die Ausstellung des Schifffahrtsmuseums**
führt ein Rundgang mit Peter Stahnke, 15 Uhr, Schifffahrtsmuseum, Düsseldorf

## Ausbau



**Die Ölmühle** wurde 1890 von den Brüdern Otto und Ludwig Sels gegründet - daher auch die beiden Kürzel im Firmennamen. Der Betrieb lag zunächst noch in der Landgemeinde Heerdt, das Gelände wurde im Rahmen einer Gemeindereform jedoch 1909 Neusser Stadtgebiet zugeschlagen. In der Firmengeschichte nicht die einzige Veränderung: Kontinuierlich wurde die Ölmühle erweitert. So wurde die Extraktionsanlage mehrmals erneuert. Seit den 20er Jahren wird das hergestellte Öl in einer eigenen Raffinerie zu Speiseöl verfeinert.

## Automobile

**Ein Teil** der Rapsölproduktion aus der Neusser Mühle wird nicht abgefüllt und abtransportiert sondern fließt stattdessen in einer Rohrleitung über das Wasser: Am Hafenbecken 4 steht seit 2002 eine hochmoderne Anlage zur Biodieselherstellung – denn auch die Automobilindustrie weiß den natürlichen Brennstoff inzwischen zu schätzen.

## Ausbildung

**Derzeit beschäftigt** die O. & L. Sels GmbH & Co. Kommanditgesellschaft rund 65 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Neuss, weitere 20 arbeiten in Düsseldorf. Und das Unternehmen bildet auch aus: Aktuell lernen drei junge Menschen den Beruf des Industriemechanikers. Seit 2002 führt Julian Sels als geschäftsführender Gesellschafter das Familienunternehmen in der inzwischen vierten Generation. Er setzt im täglichen Geschäft neben langjährigen Kundenbeziehungen vor allem auf sehr gute Produkte: „Die Qualität muss stimmen."

# Raffinierte Öle aus dem Hafen

### Traditionsreiche Mühle produziert und verfeiert Rapsöl für Großabnehmer

Ganz schön raffiniert: Eine der größten Rapsmühlen Deutschlands steht in Neuss gleich am Hafenbecken 1: Bei der O. & L. Sels GmbH & Co. KG werden jedes Jahr 500.000 Tonnen Rapssaat verarbeitet. Dabei wird das Öl aus der Saat herausgepresst und extrahiert und dann teilweise weiter raffiniert, also für den Genuss veredelt.

Mit Binnenschiffen gelangt die Rapssaat aus den europäischen Anbaugebieten nach Neuss. Hier wird die Fracht mit einer Sauganlage zunächst in die großen Silos gesaugt. Bis zu 40.000 Tonnen können für die Weiterverarbeitung eingelagert werden.

### Ölanteil von 40 Prozent

Von den Silos geht es zunächst in die Presserei: Die Körner enthalten einen Ölanteil von etwa 40 Prozent. Die erste Hälfte wird durch mechanischen Druck frei gepresst. Übrig bleibt der Ölkuchen, der in einen Extrakteur wandert. Hier wird mit Hexan auch der Rest des Öls frei gewaschen. Diese Flüssigkeit wird anschließend destilliert, wobei sich das Lösungsmittel und Öl voneinander trennen. Während das Rapsöl dann in die Tanks fließt, kann das Hexan erneut verwendet werden und geht zurück in den Produktionskreislauf.

Rapsöl ist ein gefragter Stoff: es dient vor allem zur Herstellung von Margarine und Feinkostsalaten. Außerdem wird es in unveränderter Form als Speiseöl genutzt.

Zuvor muss es jedoch raffiniert werden, denn die dunkelgelbe Rohware enthält noch absetzbare Stoffe und ist noch nicht lebensmitteltauglich. Dazu wird es in mehreren Schritten entsäuert, gebleicht und gedämpft beziehungsweise auf 230° C Grad unter Vakuum erhitzt, so dass die letzten flüchtigen Stoffe entweichen.

Das Endprodukt wird dann bei der Düsseldorfer Tochtergesellschaft für Großverbraucher in Behältern von bis zu 10 Litern abgefüllt . Alternativ wird das Öl per Tanklastwagen oder Schiff ausgeliefert.

*Mit großen Kranen wurde das neue Aggregat in die Anlage gehoben*

## Hafen unverzichtbar

**„Im Prinzip** ist die Hafenlage für die Ölmühle unverzichtbar, da führt bei den Mengen kein Weg dran vorbei", bekennt Julian Sels, geschäftsführender Gesellschafter. Wegen der Wasseranbindung hat sich die Mühle 1890 an ihrem Standort gegründet, auch heute noch verschaffen die Kais dem Unternehmen gegenüber anderen Standorten „auf der grünen Wiese" Vorteile: Nicht nur, dass ein Großteil der Rapssaat per Schiff angeliefert wird: Auch mehr als die Hälfte des Schrots und teilweise das Öl verlassen Neuss wieder über das Wasser. Im Jahr sind das mehr als 800.000 Tonnen Umschlag: „Überlegen Sie mal, wie viele Lkw das wären."

# 5 Mio. Euro für den Ausbau

### Aggregat vermeidet Emissionen und verbessert Produktion

Mehr als 5 Mio. Euro investiert die Neusser Ölmühle derzeit, um noch umweltfreundlicher zu werden, wie Julian Sels, geschäftsführender Gesellschafter, berichtet: Derzeit werden die einzelnen Teile der Anlage unter anderem noch mit Transportbändern und –schnecken verbunden. Das soll bald der Vergangenheit angehören: In der ersten Novemberwoche hoben große Kräne, darunter ein 500 Tonnen-Raupenkran, ein neues Aggregat ein, das den bisher zweigliedrigen und in verschiedenen Teilen organisierten Produktionsstrang vereint: Toaster, Trockner und Kühler werden dann in einem Aggregat mit mehreren Ebenen untergebracht. Hierfür wurde ein neuer Stahlbau errichtet, der bis zum Jahresende verschlossen sein wird. Ist ein Produktionsschritt beendet, fallen die Stoffe „nur" eine Stufe weiter nach unten. Das soll zum einen die Emissionen noch weiter verringern: Die Anzahl der diffusen Quellen wird deutlich verringert. Zudem werden alle anfallenden Dämpfe gesammelt, zum Teil vorbehandelt und dann in dem neuen Kamin auf 86 Meter über den Meeresspiegel gehoben: Weit über die Köpfe der Neusser und Düsseldorfer. Die Abluft der Presserei wird ebenfalls gesammelt und im Kesselhaus bei der Dampfherstellung verbrannt. „Durch die Verbrennung werden die Gerüche fast vollständig beseitigt. Ein Ölmühlenbetrieb sowie andere geruchsbehaftete Industrien werden in den Gerüchen leider nicht auf Null kommen; wir werden aber in der Summe die Anforderungen einhalten."

*Geschäftsführer Julian Sels vor den hohen Silos*

Wie der Geschäftsführer hofft, lassen sich in dem neuen Aggregat auch die einzelnen Produktionsschritte dann Dank modernster Technik noch besser überwachen und steuern.

# Stadtversorgung über das Wasser

## Lille verlagert in einem Versuch Mülltransporte erfolgreich auf das Binnenschiff.

Der kreative Einsatz des Binnenschiffs im Dienste der urbanen Logistik bietet manchmal überraschende Möglichkeiten, wie Dominique Drapier, der Vorsitzende des Verbandes der Französischen Binnenhäfen auf einem Seminar des Europäischen Verbandes der Binnenhäfen (EFIP) vorstellte.

Der Sprecher des Hafens Lille wusste nicht nur vom einem sehr erfolgreichen Einsatz der Wasserstraße bei der Abfallentsorgung der französischen Stadt zu berichten. Er leitet auch eine Arbeitsgruppe des EFIB, die genauer untersucht, welche Lehren andere Städte aus den französischen und anderen Beispielen ziehen können.

Um es vorweg zu nehmen: Die in den Innenstädten immer mehr durch Verkehr belasteten Straßen können durch Abfalltransporte mit dem Binnenschiff deutlich entlastet werden, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Ein Fazit des Experten: Bei der Auswahl von Abfallentsorgungs- oder Recycling-Standorten macht es bereits im Vorfeld Sinn, auf eine möglichst multimodale Anbindung zu achten. Erreichbarkeit sowohl über die Straße als auch über Schiene und Wasserweg stellen sicher, dass die Verkehre über die jeweils günstigste und gleichzeitig den restlichen Verkehr am wenigsten belastende Route geführt werden. Im Zweifel sollte Standorten mit einem Binnenwasseranschluss eindeutig der Vorzug gegeben werden.

Foto: Photocase.com

*Wasserstraßen können Alternativen bieten, wenn es darum geht, die Müllentsorgung zu organisieren.*

Ein weiterer Schluss, so Drapier: „Es ist überaus wichtig, innerstädtische Umschlaganlagen an Kanälen und Flüssen zu erhalten, die für logistische Aufgaben genutzt werden oder genutzt werden könnten." Zu diesen logistischen Aufgaben zähle auch die Abfallentsorgung. Zudem regte er eine enge Zusammenarbeit zwischen den städtischen Behörden oder den Stellen für die Stadtversorgung und den örtlichen Verladern an.

Denn, so zeigt eine Aufstellung, es geht um erhebliche Mengen: Im Jahr 2002 wurden in Europa rund 2,3 Milliarden Tonnen Abfall produziert, der Großteil muss an einen anderen Ort gebracht werden. Experten schätzen den Anteil auf etwa 60 Prozent – allein in Europa 1,4 Milliarden Tonnen.

In Frankreich fielen im Jahr 2004 rund 849 Millionen Tonnen Abfall an, was die Bürger rund 11,1 Milliarden Euro kostete.

Die Stadt Lille mit ihren 1,1 Millionen Einwohnern steuerte 709.074 Tonnen bei. Als die drei Verbrennungsanlagen der Stadt 1998 kurzfristig ausfielen musste schnell eine neue Lösung gefunden werden. Dazu wurde der Hausabfall in einer Sammelstelle in offene Container verladen, per Lkw in den drei Kilometer entfernten Hafen gefahren und dort auf Binnenschiffe verladen. Mit denen ging es in die 63 Kilometer entfernte Deponie in Blaringhem. Auf diesem Weg wurden seit Juni 1999 beinahe 80.000 Container abgefertigt – so erfolgreich, dass das System auch nach der Eröffnung einer neuen Verbrennungsanlage weiter erhalten blieb.

Eine Untersuchung der schweizer Lausanne Polytechnik School ergab, dass sich bei Binnenschifftransporten im Vergleich zum Lkw der $CO_2$-Ausstoß um 56 Prozent, der $SO_2$-Ausstoss um 27 Prozent, der Lärm um 99 Prozent und der Energieverbrauch um 63 Prozent reduzierten.

Im Juni 2003 wurde das Binnenschiff auch erstmals für Altglas-Transporte eingesetzt, bislang wurden mehr als 13.000 Container mit dem Binnenschiff abgefahren.

# See- und Binnenhäfen vernetzen

## Kooperation bietet allen Beteiligten Vorteile – Konzepte gemeinsam entwickeln

Erstmals trafen sich auf Einladung der Seaports of Niedersachsen GmbH und des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BöB) Entscheider aus der Hafenwirtschaft, um Möglichkeiten der Kooperation zu diskutieren und Schnittstellen aufzuzeigen. In der systematischen Vernetzung der See- und Binnenhäfen liegen volkswirtschaftliche Potenziale, die in Zukunft gemeinsam gehoben werden sollen, so das Fazit der Gespräche. Zum Vorteil der Häfen, der verladenden Wirtschaft und der Logistik sowie zum Erhalt und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze in Deutschland.

Es geht um gemeinsame Strategien, die ausländischen Konkurrenten entgegengesetzt werden können. Sie sollen Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland sichern, so die einhellige Meinung. Deshalb wollen die Vertreter der niedersächsischen Seehäfen und die Binnenhäfen in Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt und Berlin die im Niedersächsischen Hafenkonzept geforderte Vernetzung der See- und Binnenhäfen gezielt vorantreiben.

*Die niedersächsischen Seehäfen wie Oldenburg (Foto) wollen enger mit den Binnenhäfen kooperieren.*

Die Politik liefert dazu die entsprechende Unterstützung. Zur Abwicklung der wachsenden Güterverkehre und der damit bereits heute einhergehenden Verkehrsprobleme auf den Straßen müssen die freien Kapazitäten des Systems Wasserstraße stärker genutzt werden. Dazu erläutert Wolfgang Weber vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr die Ausbauplanungen für das Wasserstraßennetz in Norddeutschland.

Alle Beteiligten begrüßten die Initiative zu der Kooperationsveranstaltung. Bevor man in Zukunft vermehrt verladende Unternehmen und Spediteure mit an den Tisch bringen wird, sollen möglichst erste Konzepte vorliegen, die den See- und Binnenhäfen erlauben, logistische Dienstleistungen aus einer Hand anzubieten.

Karl Michael Probst als Geschäftsführer des BöB ist sich sicher, dass die Binnenhäfen im Hinterland in Zukunft so aufgestellt sind, dass gemeinsam mit den Seehäfen eine Aufteilung der Funktionen erfolgen kann, die für beide Partner eine win-win-Situation darstellt. Die Binnenhäfen könnten Hub-Funktionen übernehmen, indem sie geeignete Verkehre nicht über die Seehäfen steuern, sondern in den Binnenhäfen entladen und von dort aus weiter verteilen.

alle Fotos dieser Seite: Photocase.com

# Die Stadt, die Legende wurde

## Einwanderer und die Nähe zum Wasser prägen die Geschichte New Yorks

Die Stadt ist Legende: Gemalt, gezeichnet, besungen in Liedern, die zu Hymnen wurden, Schauplatz von Filmen und Büchern, Hintergrund großer Geschichte und Geschichten. New York.
Dabei war das erste, was die Menschen von der heute „Big Apple" genannten Metropole erlebten, der Hafen. Zielort zahlreicher Einwanderer, die in dem sprichwörtlichen Land der unbegrenzten Möglichkeiten ihr Glück versuchten. Und einer der zentrale Umschlagsorte für die zahllosen Waren und Rohstoffe, die den Erfolg der reichsten Wirtschaftsnation der Welt mitbestimmten.
Kaum verwunderlich, dass auch die Geschichte der Stadt mit der des Hafens begann. Anfangs war die Kolonie sogar nach einer anderen Hafenstadt benannt: New Amsterdam.

### Manhattan für 60 Gulden

Nachdem schon 1524 die erste Entdeckungsreisen Giovanni da Verrazano in das Gebiet an der Hudson-Mündung führten, begonnen die Niederländer ab 1610 einen schwungvollen Fellhandel mit den Einwohnern. Im Jahre 1624 lassen sich erstmals 30 wallonische Familien auf der Insel Manhattan nieder. Zwei Jahre später macht Peter Minuit, ein deutscher Kaufmann aus Wesel, ein Geschäft, dass Legende wurde: Er erwirbt die Insel Manhattan im Tauschhandel offiziell zum Wert von rund 60 Gulden. Minuit wird der erste Gouverneur, neben dem Pelzhandel nimmt der Ackerbau zu, wofür afrikanische Sklaven herangezogen werden. 1639 lässt sich der Däne Johannes Bronck nördlich von Manhattan nieder – und wird somit zum Gründer der Bronx. Ein paar Jahre später lässt der neue Gouverneur Peter Stuyvesant im Norden einen Schutzwall gegen die Indianer. errichten: die heutige Wallstreet.
Gleichzeitig hat er Ärger mit der wachsenden Zahl der Bürger, die aus ganz Europa kommen und in Freiheit leben möchten. 1662 lässt er den englischen Quäker John Bowne verhaften. Zwei Jahre später landen 450 Soldaten im Auftrag von James, Duke of York und Bruder des englischen Königs. Stuyvesant versucht sich den Engländern zu widersetzen, muss sich aber ob der Übermacht und weil ihm die Siedler nicht folgen, kampflos den Soldaten geschlagen geben. Deren Anführer Richard Nicolls wird Gouverneur und nennt die Siedlung „New York".
Heute umfasst die Stadt fünf Stadtteile, die Boroughs Manhattan, Bronx, Brooklyn, Queens und Staten Island. In der gesamten Region, die auch den Staat New York umfasst, leben rund 18,8 Millionen Einwohner. New York ist einer der wichtigsten Finanz- und Börsenplätze der Welt und Sitz von Konzernen und Organisationen wie den Vereinten Nationen.

*mehr Infos unter:*
*www.nyc.gov*

# Immer etwas los

## Kultur und Shopping in der Metropole

New York ist nicht nur die bevölkerungsreichste Stadt der Vereinigten Staaten von Amerika. Sie erwarb sich auch den Ruf, dass hier immer etwas los ist. Eine Stadt, die niemals schläft. Tatsächlich ist das Angebot erschlagend: Rund 500 Galerien und 200 Museen, 150 Theater sowie 18.000 Restaurants teilweise mit Weltruf laden die Besucher ein. Aber auch zum Shopping ist New York mit einer umwerfenden Auswahl von schicken Boutiquen und edlen Geschäften auf der 5th Avenue bis hin zu überwältigenden Shopping Malls ideal.
Das größte Kaufhaus der Welt „Macy's Herald Square" erstreckt sich über zehn Stockwerke und bietet eine halbe Million Warenartikel zum Verkauf an. Am Samstagnachmittag gehen die New Yorker vorzugsweise ins Bloomingdale's, das auch liebevoll „Bloomie's" genannt wird.
Auf jeden Fall einen Besuch wert ist der Central Park. Denn New York City ist die grünste Stadt in Amerika mit über 21.000 Hektar Grünflächen.
Der Central Park, Manhattans berühmte Oase, nimmt von der Größe her nur den fünften Platz unter New Yorks grünen Lungen ein. In den Stadtteilen sind zusammen über 750 verschiedene Tier- und Pflanzenarten beheimatet.
Sogar Strände bietet die Stadt, an denen sich im Sommer Sonnenanbeter und Surfer tummeln. Wer selbst aktiv werden möchte, kann aus einer großen Anzahl an Sportarten, Orten und Wellness Centern wählen. Wer lieber nur zuschaut, besucht stattdessen eines der zahlreichen American Football-, Basketball- oder Baseball-Spiele.

*Der Central Park in Manhattan ist die grüne Lunge New Yorks.*

*Ideal zum Ausgehen und Einkaufen: der legendäre Times Square..*

*mehr Infos unter:*
*www.newyork.de*

# Mehr als eine Hafenbehörde

## Port Authority kümmert sich um die Verkehrsinfrastruktur zweier Staaten

alle Fotos dieser Seite: en.wikipedia.org

*Zum Aufgabenbereich der Hafenbehörde gehören auch sechs Flughäfen wie der Kennedy Airport.*

Die Port Authority of New York and New Jersey ist als Hafenbehörde nicht nur für die Kais am Wasser zuständig, sondern betreut in einem Umkreis von 25 Meilen um die Freiheitsstatue einen Großteil der regionalen Verkehrsinfrastruktur.
Dazu gehören unter anderem Brücken, Tunnel, Busbahnhöfe, Flughäfen und die Seehafen-Terminals. Daneben verwaltet die Hafengesellschaft ein umfangreiches Portfolio mit mehr als 48,5 Quadratkilometern Land und 4,25 Millionen Quadratmetern Büros, Lagerräumen, Terminals und Werkstätten. Dazu gehörte bis zu den Anschlägen des 11. September auch das World Trade Center. „Durch unsere Anlagen und Dienste sind die Menschen in der Lage wichtige Kontakte zu knüpfen und die Wirtschaft kann wachsen", lautet die Devise des Dienstleisters.
Höchste Priorität habe, den Menschen eine sichere und schnelle Reise zu ermöglichen und zum Wohlbefinden eines jeden, der in der Region lebt, arbeitet oder reist, beizutragen.

### Logistisches Netzwerk

Der Hafen von New York und New Jersey ist mit mehr als 25 Millionen Tonnen, darunter 4,5 Millionen Container, der größte Umschlagsplatz an der amerikanischen Ostküste und nach Houston und South Louisiana drittgrößter der USA. Er liegt als Verteilzentrum in einem der größten und wirtschaftsstärksten Verbrauchermärkte der Welt.
Die Mitarbeiter sind für sieben verschiedene Terminals zuständig. Dazu gehören der Brooklyn Port Authority Marine Terminal in Red Hook, Brooklyn, NY, der Auto Marine Terminal in Bayonne und Jersey City, der Howland Hook Marine Terminal auf Staten Island und der Port Newark-Elizabeth Marine Terminal in Elizabeth, der erste Terminal der USA, der für den Umschlag von Containern gebaut wurde.
Die Hafenbehörde unterhält für die Sicherheit mit 1600 Beamten in Uniform und zivil auch eine der größten Polizeibehörden der USA. Einen Schwerpunkt der Arbeit bildet die Sicherheit der U-Bahn „Path-System", bei der die Beamten auch mit der städtischen Polizei zusammen arbeiten. All diese Aufgaben erledigen die Mitarbeitern übrigens ohne auf Steuern zurückzugreifen: Die Behörde bestreitet ihren Haushalt allein aus Gebühren und Mieteinnahmen.

*mehr Infos unter:*
*www.panynj.gov*

*In New York wurde der erste Terminal der USA für den Umschlag mit Containern gebaut .*

## Private Betreiber

**Neben der staatlichen** Hafenbehörde wird ein Teil der Fracht auch von privaten Terminals umgeschlagen. Größter unter ihnen ist der Global Marine Terminal, der einzige private Containerterminal auf dem Gelände von New York und New Jersey.
Auf dem mehr als 40 Hektar großen Terminal können an den 550 Metern Kai gleich mehrere Frachter mit Hilfe von sechs Containerbrücken, vier davon ausgelegt für die große Post-Panamax-Klasse, entladen werden.
Daneben stehen für den Umschlag einige weitere Terminals privater Betreiber bereit, die sich auf den Umschlag von Massengut wie Kohle, Sand und andere spezialisiert haben.

## Schnelle Verbindung

**29 ständige** und saisonale Fährverbindungen stellen sicher, dass die New Yorker schnell und sicher über den Hudson nach Manhattan oder von der Halbinsel in den Stadtteil Brooklyn kommen.
Am bekanntesten ist sicherlich die Staten Island Ferry, die seit einigen Jahren sogar kostenlos benutzt werden kann. Jährlich etwa 20 Millionen Menschen oder rund 60.000 Passagiere pro Tag nutzen die schnelle Verbindung zwischen dem St. George-Terminal in Staten Island und der Whitehall Street in Manhattan.

## Beliebt bei Kreuzfahrern

**Nicht nur Einwanderer** vergangener Jahrhunderte kamen mit dem Schiff nach Amerika und damit in vielen Fällen nach New York. Auch heute noch schätzen Touristen die Anreise über das Wasser – zumal die Reisebedingungen in modernen Ozeandampfern deutlich komfortabler sind als um 1800 oder 1900.
Kapitänen stehen drei Terminals zur Verfügung: Der New York Cruise Terminal gehört der Stadt und wird von P&O Ports North America im Herzen Manhattans betrieben. Fünf Kais sind darauf ausgerichtet, auch die größten Schiffe zu empfangen.
Ganz auf die Bedürfnisse des boomenden Kreuzfahrtmarktes ist das Brooklyn Cruise Terminal ausgerichtet. Die Investition von 52 Millionen Dollar schuf hier 330 neue Arbeitsplätze.
Der Cape Liberty Hafen, betrieben von der Stadtverwaltung, liegt in Bayonne New Jersey.

# Im Fluss statt im Stau

## Büro half, 300 Millionen Tonnenkilometer zu verlagern

Foto: Photocase.com

*Das SPC zeigt neue Wege, wie Transporte von der Straße auf Wasserwege und Schienen zu verlagern sind.*

Alle Prognosen über die Verkehrsentwicklung lassen das Schlimmste befürchten. Die zu erwartenden Staus auf den Autobahnen belasten nicht nur die Nerven, sie bereiten Unternehmern ernste Kopfschmerzen. Wie die Produktionsprozesse, bei denen es teilweise auf Minuten ankommt, sichern, wenn die dringend benötigten Einzelteile auf der Straße feststecken?

Abhilfe verspricht seit Anfang 2001 das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC). Das Team von Georg Waischnor, Christian Betchen und Karim Tönnes weist als „Navigator from Highway to Waterway" den Weg vom Asphalt auf die Wasserstraße.

Und das bislang mit großem Erfolg. „Im Dialog mit Industrie, Handel und Spediteuren schaffen wir beste Voraussetzungen für zukunftssichere Verkehrskonzepte, von denen alle profitieren: das Unternehmen, die Kunden und unsere Umwelt", wirbt SPC-Geschäftsführer Georg Waischnor. Und das mit klaren und verständlichen Konzepten, die die zahlreichen englischen Begriffe zunächst gar nicht vermuten lassen. Aber Logistik ist eben ein internationales Geschäft.

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center, betrieben vom Verein zur Förderung des Kurzstrecken-Seeverkehrs, ist ein Public Private Partnership des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Bundesländer Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein sowie von Reedereien, Spediteuren, Hafenumschlagbetrieben, Häfen, Schiffsmaklern und der deutschen Binnenschifffahrt.

Mit dabei sind auch die Neuss Düsseldorfer Häfen durch ihre Mitgliedschaft im Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen, der mit den Mitgliedshäfen ebenfalls dem SPC beigetreten ist.

Die operative Arbeit nahm das SPC am 2. Juli 2001 in den Räumen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Bonn auf.

### Individuelle Beratung

Zielgruppen sind Unternehmen aus der verladenden Wirtschaft, Speditionen und Logistik Provider, wie Christian Betchen, Projektmanager Binnenschifffahrtssysteme, erklärt.

„Wir bieten individuelle Beratung bei Industrie, Handel und Spedition und betreiben Werbung zur stärkeren Nutzung der europäischen Küsten- und Binnenschifffahrt. Gemeinsam mit Verladern und Dienstleistungsunternehmen entwickeln wir intermodale Logistik-Konzepte, welche die Nutzung von Wasserstraßen einschließen", so Betchen. „Wir bieten unsere Dienste kostenlos, neutral und ohne kommerzielle Interessen – das ist der große Anreiz für die Unternehmen", betont der Projektmanager die Grundlagen für den Erfolg.

Zu den Kompetenzen des Teams gehören die Entwicklung ganzheitlicher Logistikkonzepte auf europäischen Wasserstraßen ebenso wie die Bereitstellung von Informationen über Short Sea- und Binnenschifffahrt in Europa sowie kurze Wege zu Politik und Verwaltung zwecks Unterstützung bei der Realisierung von Projekten.

Waischnor: „Gern informieren wir Interessenten über die konkreten Vorteile einer Mitgliedschaft und dem von uns betriebenen Wissensmanagement zwischen verkehrspolitischen Institutionen, der verladenden Wirtschaft und unseren Mitgliedern."

*mehr Infos unter:*
*www.shortseashipping.de*

# Ausbau für 165 Millionen Euro

## Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals wird zügig für größere Schiffe fit gemacht

Um eine der wichtigsten Wasserstraßen zukünftig noch leistungsfähiger aufzustellen, kann die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) West in den kommenden Jahren 165 Millionen Euro investieren.

„Das Geld dient dem Ersatz der großen Schleusen im südlichen Abschnitt der so genannten Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals, die im Moment mit einer Breite von zehn Metern einen Engpass darstellen. Sie werden wir für das Großmotor-Güterschiff anpassen", so Michael Wempe, Leiter der WSD West in Münster.

Foto: Seaports of Niedersachsen GmbH

*Niedrige Brücken stellen Binnenschiffer und Logistiker immer wieder vor Probleme.*

Die Planungen sehen vor, dass zwei Schleusen, Rodde und Hesselte, ganz wegfallen. Die restlichen drei in Bevergern, Venhaus und Gleesen werden entsprechend den Anforderungen auf 12,5 Meter Breite, 140 Meter Länge und vier Meter Tiefe über dem Drempel erweitert. Das erfordert eine Absenkung des Wasserspiegels im Kanal zwischen Bevergern bis Rodde sowie eine Anhebung von Hesselte bis Gleesen durch den Wegfall der Schleusen.

Die Brücken auf der gesamten Nordstrecke sollen langfristig auf eine Durchfahrtshöhe von mindestens 5,25 Meter angehoben werden.

Je nach Verkehrsentwicklung wird der Kanalquerschnitt an einzelnen Punkten ebenfalls sukzessive erweitert. Den Planungen für die Baumaßnahmen der DEK-Nordstrecke lag zunächst ein erstes Gutachten zu Grunde, das auf der Basis der Verkehrszahlen von 1997 die voraussichtliche Güterverkehrsleistung für das Jahr 2015 prognostiziert. Diese ist bereits heute auf Teilstrecken erreicht. Das daraufhin in Auftrag gegebene Folgegutachten geht von weiteren kontinuierlichen Steigerungen auf der Strecke aus.

Der jetzt beschlossene Ausbau stellt die Direktion vor eine große Herausforderung, wie Wempe betont: Da die Verkehrsfreigabe zwischen Bevergern und Gleesen bereits im Dezember 2017 erfolgen soll, stehen die Mitarbeiter unter einem erheblichen Zeitdruck.

Zudem wird die Ertüchtigung bei laufendem Verkehr mit möglichst geringen Einschränkungen für die Binnenschifffahrt stattfinden.

Bis 2015 soll auch die uneingeschränkte Befahrbarkeit mit Großmotor-Güterschiffen und Schubverbänden auf der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals bis Bergeshövede fertig gestellt sein. Dieser Teil wird dann rund 900 Millionen Euro gekostet haben.

# Piepmätzen gezielt Hilfe leisten

Frierende Vögel freuen sich in der kalten Jahreszeit über Futterspenden – wenn es die richtigen sind.

Mit den ersten dunklen Tagen kommt in vielen Menschen der Wunsch auf, wild lebenden Tieren das Leben ein bisschen zu erleichtern und ihnen mit einem Vogelhaus und ein paar Körnern das schreckliche Wetter ein wenig erträglicher zu gestalten.
Doch es gibt dabei einige wichtige Regeln zu beachten, warnt der Naturschutzbund Deutschland (NABU), sonst werde die vermeintliche Hilfe für die putzigen Piepmätze zu einer Gefahr.
So sollten Wildvögel erst bei Frost oder Schnee gefüttert werden, da sie zuvor noch alleine Futter finden. Wenn der Boden vereist ist, geht es jedoch schnell an die Substanz: Die Vögel finden nun kaum Futter und verbrauchen viel Energie, um ihre Körpertemperatur von rund vierzig Grad gegen die Kälte der Umgebung aufrecht zu erhalten.

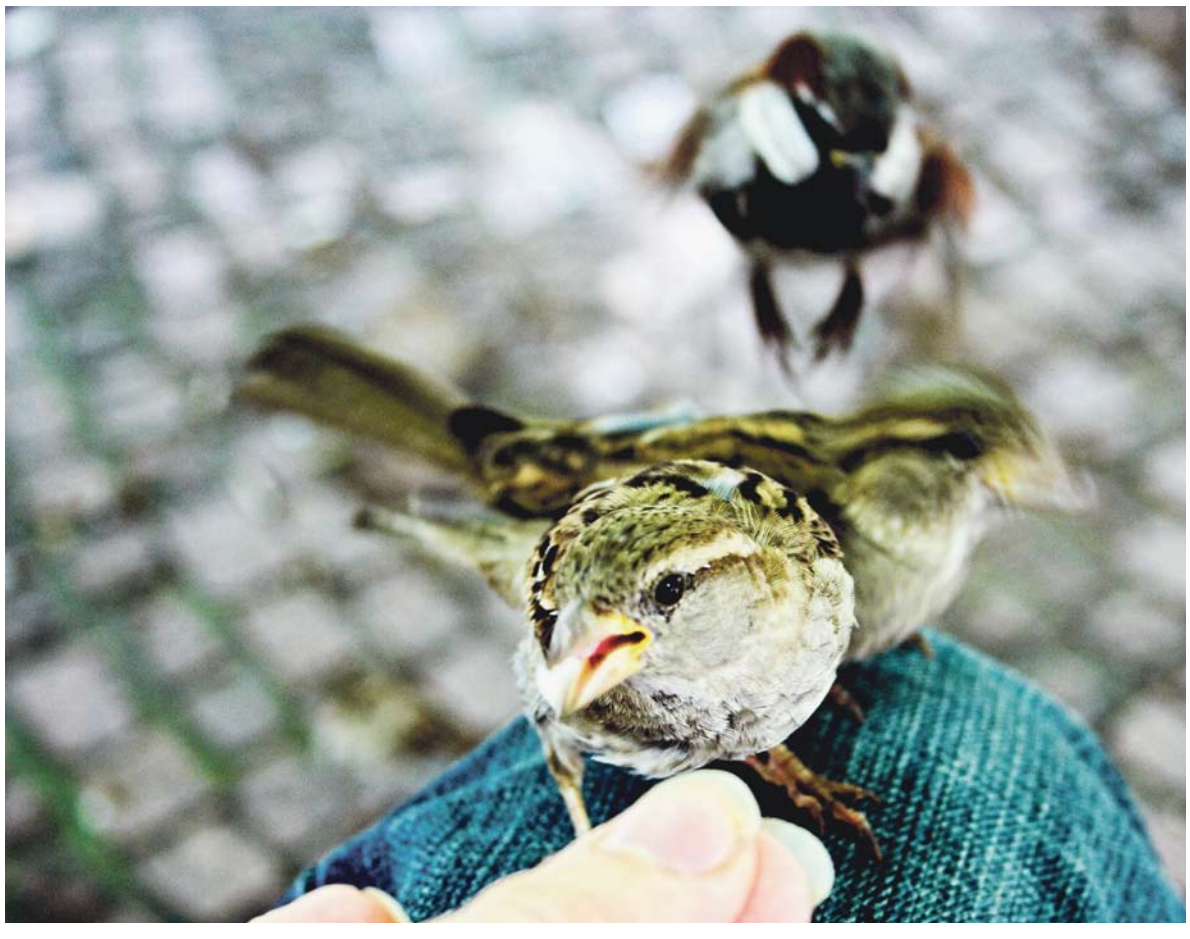


Foto: Photocase.com

*Ein paar Körner oder feine Sämereien richtig angeboten helfen den Vögeln durch einen strengen Winter*

## Enormer Gewichtsverlust

Labormessungen haben ergeben, dass zum Beispiel Meisen in einer einzigen Kältenacht bis zu zehn Prozent ihres Gewichtes verlieren. Wichtig ist deshalb auch: regelmäßig füttern.
Um Krankheiten zu vermeiden, sollten Futterstellen gewählt werden, an denen die Tiere nicht im Futter herumlaufen und es mit Kot verschmutzen können. Saubere Futterstellen minimieren die Übertragung und Ausbreitung von Krankheitserregern. Also nicht einfach Körner auf die Fensterbank streuen.
Ideal geeignet sind kleine Futtersilos, da hier die Gabe nicht verdirbt und sich keine Nahrungsreste sammeln können. Die Futterspender sollten so gebaut und angebracht sein, dass das Futter auch bei starkem Wind, Schnee und Regen nicht durchnässt werden kann. Sonst verdirbt oder vereist es.
Der Rat der Naturschutzexperten: Platzieren Sie Futterspender mit genügend Abstand zur nächsten Glasscheibe, mindestens zwei Meter, und an einer übersichtlichen Stelle, so dass sich auch keine Katzen anschleichen können.
Herkömmliche Futterhäuschen sollten regelmäßig mit heißem Wasser gereinigt werden. Dabei sollte man aus hygienischen Gründen Handschuhe tragen.
Bei aller Tierliebe: Legen Sie täglich nur wenig Futter nach. Und auch das nur ganz gezielt, denn jeder Vogel mag – wie wir Menschen – ganz unterschiedliche Speisen.
Keinesfalls sollte man gewürzte oder salzige Speisen wie Speck oder Salzkartoffeln anbieten. Auch Brot ist nicht zu empfehlen, da es im Magen der Vögel aufquillt.
Weichfutterfresser suchen sich ihre Nahrung bevorzugt am Boden. Zu den reinen Weichfutterfresser zählen Rotkehlchen, Heckenbraunelle, Zaunkönig, Amsel und Star. Sie fressen tierische Kost oder nur sehr feine Sämereien. Ihnen ist mit grobem Körnerfutter nicht geholfen. Bieten sie ihnen daher Haferflocken, Mohn, Kleie, Rosinen und Obst oder das in Zoofachgeschäften erhältliche Mischfutter an. Ein besonderer Leckerbissen sind in heißem Öl getränkte Haferflocken.
„Allesfresser" wie Meisen, Spechte und Kleiber stellen sich im Winter auf Körner um und nehmen auch Sonnenblumenkerne, Hanf und Mohn an. Zu den Körnerfressern zählen beispielsweise Finken, Sperlinge und Ammern. Sie sind mit einem kräftigen Schnabel ausgerüstet und fressen Sonnenblumenkerne, Hanf sowie die handelsüblichen Freiland-Futtermischungen.
Für die Weichfutter- und Allesfresser eignen sich auch Fett-Körner-Mischungen wie „Meisenknödel" oder Ringe, sofern sie gut zu erreichen sind. Die meisten reinen Weichfutterfresser nehmen die Talgmischungen aber bevorzugt zerbröselt vom Boden auf.

*mehr Infos unter:*
*www.nabu.de/m05/m05_03/01898.html*

# Schwergewicht im Rhein

Barben stellen den größten Gewichtsanteil des Fischbestandes

Mit einem Gewicht von vier bis acht Kilogramm auf einer Länge bis zu einem Meter gehört die Barbe zu den Schwergewichten unter den Bewohnern des Rheins.
Sie ist eine von 43 Arten, die sich in Nordrhein-Westfalen nach den Erfolgen der Gewässerreinhaltung wieder im Rhein tummeln. Und zwar in so großer Anzahl, dass sie dort den größten Gewichtsanteil des Fischbestandes ausmachen. Sie wurden von den Umweltämtern in Kittelbach, Brückerbach, Urdenbacher Altrhein und Garather Mühlenbach nachgewiesen. Außerdem fühlen sie sich auch in verschiedenen Bächen wieder wohl. Allein die Stadt Düsseldorf wandelte in den vergangenen 25 Jahren 17 Kilometer kanalartige Bäche in naturnähere Gewässer um.
Dort hält sich der Fisch meist am Boden des Gewässers auf und sucht nach Insektenlarven und Kleinkrebsen, seiner Lieblingsnahrung. Dabei setzt er seine vier Bart-Fäden, die so genannten Barteln, geschickt ein. Der strömungsliebende Fisch gilt als Streuner und unternimmt häufig Wanderungen. Besonders aktiv ist die Barbe zur Laichzeit, in der sie Strecken von bis zu 300 Kilometern zurücklegt. Sie legt ihre Eier auf Kiesbänken bei Wassertemperaturen von 14 bis 20 Grad ab.
Noch in den 20er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurde die Barbe als Speisefisch gehandelt. Heute ist sie dagegen bei Fischliebhabern nicht mehr so gefragt, da ihr Fleisch grätenreich ist.

Foto: de.wikipedia.org

# Dem Hafen verpflichtet

## Verein vertritt Interessen der Firmen: Mehr Umsatz, mehr Arbeitsplätze und mehr Investitionen möglich machen

*Die Firmen im Hafen hätten gerne die Möglichkeit zu Investitionen.*

Wenn sich jemand im Düsseldorfer Hafen auskennt, dann sind es die Mitglieder des „Hafenvereins". Der Zusammenschluss wurde in den 50er Jahren unter dem Namen Verein zur Förderung der wirtschaftlichen Interessen des Düsseldorfer Hafens e.V. gegründet.
Wie Ernst Lamers, Vorsitzender des rund 40 Mitglieder zählenden Vereins, erklärt, fast alles Unternehmen, die auf den wasserseitigen Umschlag angewiesen sind. Der Verein führt sowohl mit den Hafengesellschaften – zunächst dem Düsseldorfer Hafen, heute den Neuss Düsseldorfer Häfen – als auch mit der Stadt Gespräche und artikuliert die Interessen der Firmen. „Und da wurden und werden unter anderem Dinge wie Pacht, Mieten, Entgelte für Kran- und Kainutzung oder Bahnfrachttarife besprochen", so Lamers.
Schon in den 70er Jahren war der Verein auch in die Planungen zur Umnutzung von Hafenteilflächen eingebunden. Die Stadt wollte nicht nur den Landtag an den Fluss legen, sondern auch einen Fernsehturm errichten und den Zoll- und Handelshafen in einen schmucken neuen Stadtteil mit Ansiedlungsmöglichkeiten für Gewerbe, Dienstleistungen und Medien verwandeln.
Ideen, denen sich die Hafenfirmen nicht verschlossen, wie sich Lamers erinnert: Die Wirtschaft, so erklärt der Geschäftsführer der Fortin Mühlenwerke, hatte längst erkannt, dass sich im Stückgutumschlag eine immer schneller werdende Verlagerung hin zum damals noch relativ neuen Container abzeichnete.

*Nicht nur malerische Kulisse, sondern ein Ort, an dem gearbeitet wird.*

### Offen für Neunutzung

„Wir sahen ein, dass diese Flächen auch anderweitig genutzt werden könnten, da der Umschlag der Container an anderer Stelle abgewickelt wurde."
Vehement sträubt sich Lamers mit den anderen Mitgliedern jedoch gegen Bebauungspläne für den gesamten Hafen, die vorsehen, Wohnraumbebauung bis in etwa 100 Meter Luftlinie an die Unternehmen zuzulassen.
„Der Abstandserlass NRW lässt gar nicht zu, dass Wohnbebauung so nah an die Mühlenindustrie heranrücken kann. Das Gleiche gilt auch für das Kraftwerk Lauswart mit einer in der Diskussion stehenden Erweiterung."
Zudem stützt er sich auf die bestehenden Regelungen: Die Erbbaurechtsverträge der Firmen auf der Weizenmühlenstraße laufen bis maximal 2036. „Dann kann die Stadt natürlich machen, was sie will." Auch ein Lärm- und Geruchsgutachten der Stadt verneine eine Wohnnutzung, ein Standpunkt, den auch das staatliche Umweltamt teile. Kein reines Querschießen, wie Lamers beteuert: Die Firmen möchten die Möglichkeit haben, zu investieren, auszubauen, Kapazitäten zu erweitern. Aber auch das sei wegen des Bestandsschutzes und der 2006 für die Weizenmühlenstraße erlassenen Veränderungssperre nicht möglich: „Der Status quo wird eingefroren." Während die Firmen gerne mehr möchten: Mehr Umsatz, mehr Arbeitsplätze, mehr Investitionen, und auch mehr Einnahmen für die Häfen und die Stadt.
Zudem sprechen, so Lamers weiter, zahlreiche andere Argumente für den Hafen: Neben den zahlreichen Arbeitsplätzen, die direkt oder indirekt von den Kais abhängen, sind das die ökologischen Vorteile des Verkehrsträgers Wasserstraße, die Ver- und Entsorgungsleistungen, die für die Stadt und Region erbracht werden, sowie die rund 22.000 Lkw-Fahrten jährlich, die anfallen würden, müssten nur die Unternehmen im Massengutsektor ihre Verkehre vom Rhein auf die Straße verlagern.
Der Hafenverein will jetzt erst einmal die Entscheidung des Rates abwarten und dann beim Votum pro Wohnen die nächsten Schritte mit den juristischen Beratern abstimmen.
Sollte es jedoch zu einer Wohnnutzung kommen, ist sicherlich mit den neuen Eigentümern und Mietern Arger vorprogrammiert, da fast alle Betriebe 24 Stunden arbeiten. Hinzu kommen Gerüche, Staub und Lärm, die den Vorgaben der staatlichen Umweltämter entsprechen, aber doch stören können.

# Infrastruktur ausbauen

## Baudezernent informierte über Pläne für Medienhafen

*Foto: Photocase.com*

Selbst über die Bundesgrenzen hinaus ist der Medienhafen inzwischen eine nicht nur bekannte, sondern auch gefragte Adresse wie Düsseldorfs Bau- und Planungsdezernent Dr. Gregor Bonin beim „get together" im Medienhafen vor rund 200 interessierten Zuhörern erklärte: „Das internationale Echo an der Entwicklung des Standortes ist vor allem bei japanischen und chinesischen Interessenten außerordentlich groß."
Insgesamt wurden die Erwartungen der Planer aus der Startphase weit übertroffen. Ein Ende des Booms ist nicht in Sicht, und die verschiedenen Projekte machen gute Fortschritte: Mit dem Bau der Zwillingstürme an der Spitze der Speditionsstraße soll im Januar 2008 begonnen werden, beim „sign" ist der Baubeginn bereits erfolgt, an der späteren Anmietung des geplanten Projektes „streamer" an der Franziuastraße zeigt das NRW-Innenministerium Interesse. Entsprechend soll auch die verkehrliche Anbindung des Hafens für die neuen Anforderungen „fit" gemacht werden.
Als nächstes werde laut dem Planungsdezernenten auch neuer Wohnraum Priorität erhalten. Die Pläne für rund 750 Wohnungen in der Speditions- und Kesselstraße sind auf den Weg gebracht. Den ansässigen Unternehmen sagt er umfassenden Bestandsschutz zu, der natürlich auch angemessene Entwicklungsmöglichkeiten einschließe. Bei allen Möglichkeiten und Plänen, eins soll der Medienhafen nicht werden: eine Party- und Rummelmeile. „Der neue Stadtteil soll mit dem Thema ‚Wohnen am Wasser' eine eigene Identität herausbilden", betonte Dr. Bonin.

Foto: Photocase.com

## EU will den Güterverkehr stärken

**Die Europäische Kommission** hat Maßnahmen verabschiedet, die den Güterverkehr in der Union effizienter und nachhaltiger gestalten sollen. Das Paket umfasst Vorschläge zur Verbesserung der Logistik, zu einem am Güterverkehr orientierten Bahnnetz und zur europäischen Hafenpolitik sowie zwei Arbeitspapiere zum europäischen Meeresraum ohne Grenzen und zu Hochgeschwindigkeitsseewegen. Die gleichzeitige Verabschiedung der Maßnahmen sei ein Hinweis auf den Zusammenhang zwischen der Logistik und den verschiedenen Verkehrsträgern. Gemeinsam haben diese Initiativen das Ziel, innovative Technologien und Verfahren zu fördern, die Weiterentwicklung der Verkehrsträger voranzutreiben, das Güterverkehrsmanagement zu optimieren, den Aufbau von Ketten zu erleichtern, Verwaltungsverfahren zu vereinfachen und die Qualität in der gesamten Logistikkette zu verbessern.

# Ansprechpartner für das „nasse System"

### Verein stellt sich neu auf – Mitglieder zukünftig mehr fordern - als Interessenvertreter den Dialog suchen

Eine neue, moderne und zukunftsgerichtete Ausrichtung beschlossen die 360 Mitglieder des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) auf ihrer diesjährigen Versammlung in Duisburg. Der VBW will sich, so das einhellige Votum für das vom Präsidium erarbeitete Konzept, als europäisch ausgerichtete, neutrale und gesamtwirtschaftliche Plattform für alle am „nassen Verkehrssystem" Beteiligten profilieren. Das sind nach dem Verständnis der Mitglieder interessierte sowie am System beteiligte Verbände, Firmen und Einzelpersonen aus Binnenschifffahrt, Häfen, Verladewirtschaft, Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, aber auch Verwaltung und Justiz.

## Ideen- und Normgeber

Der VBW will zukünftig, so der von den Mitgliedern gebilligte Vorschlag des Präsidiums, noch stärker als bisher als Ideen- und Normgeber für das „nasse Verkehrssystem" agieren. Bereits in der Vergangenheit waren wesentliche Impulse für die Fortentwicklung des „nassen Systems" von den Fachausschüssen ausgegangen.

Der zukünftige Schwerpunkt wird weiter bei den vier Fachausschüssen Binnenschiffe, Wasserstraßen und Häfen, Binnenschifffahrtsrecht sowie Verkehrswirtschaft liegen. In ihnen sollen die Mitglieder Themen und Probleme auf den Tisch bringen, die sie besonders interessieren.

„Wir wollen mehr für die Mitglieder tun und mehr auf sie hören", kündigte Präsident Dr. Philippe Grulois an. Gleichzeitig will er die Mitglieder auch zu mehr Engagement verpflichten und auffordern, ihre Fachkenntnisse und Kompetenzen einzubringen: „Das ist kein Top-Down-Prozess."

Ein erstes Treffen der Strategiegruppe zur Themenfindung ist für Dezember diesen Jahres anberaumt. Dann ist geplant, in den Fachausschüssen Arbeitsprogramme zu erstellen, sie anschließend zu fokussieren und an Arbeits- und Projektgruppen unter Beteiligung von Kooperationspartnern weiter zu geben sowie von Präsidium und Geschäftsführung zu einem Jahresarbeitsprogramm zusammenfassen zu lassen. Gleichzeitig soll die Internetseite zu einem Serviceportal ausgebaut werden. Des Weiteren will der Zusammenschluss in Zukunft noch wesentlich stärker als Interessenvertreter der Mitglieder in Erscheinung treten. „Im Rahmen dieser Aufgabenstellung wird der Austausch der VBW mit relevanten Entscheidern in Politik und Wirtschaft auf der nationalen und der europäischen Ebene ausgebaut", kündigte Dr. Grulois nach der Versammlung an.

*Noch mehr für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen will sich der VBW künftig einsetzen*

*mehr Infos unter:*
*http://www.vbw-ev.de/*

## Konjunktur läuft positiv

**Die Konjunktur** in der Region Düsseldorf/Mittlerer Niederrhein hat weiter an Schwung gewonnen. „Im Spätsommer 2007 meldeten insgesamt 70 Prozent aller Unternehmen eine gute Geschäftslage, verglichen mit 60 Prozent zu Jahresbeginn", fasst Dr. Udo Siepmann, Hauptgeschäftsführer der IHK Düsseldorf, das Ergebnis der gemeinsamen Konjunkturumfrage der IHKs Düsseldorf und Mittlerer Niederrhein zusammen. Beteiligt hätten sich 750 Betriebe zwischen Viersen und Velbert mit rund 110.000 Beschäftigten. Da die regionale Wirtschaft auch für das kommende Jahr zuversichtlich sei, steige der IHK-Konjunkturklimaindex nach einer kurzen Verschnaufpause zu Jahresbeginn um fast zehn Punkte auf den neuen Rekordwert von 151 Punkten. „Damit zeigen die Turbulenzen an den Finanzmärkten in unserer Region bislang keine konjunkturellen Auswirkungen."

## Ausbildungsmarkt im Plus

**Mit insgesamt** 5.273 registrierten Ausbildungsverhältnissen konnten wir bis zum 30. September 2007 erneut ein deutliches Plus von 8,7 Prozent bei den Neueintragungen gegenüber dem Vorjahr verbuchen – und das im vierten Jahr in Folge", freut sich Düsseldorfs IHK-Präsident Hermann Franzen. Besonders positiv hätten sich nach Angabe der IHK in diesem Jahr die industriell-technischen Ausbildungsverhältnisse mit 1.252 Verträgen (Vorjahr: 1.146 Verträge), einem Plus von 12,6 Prozent, entwickelt. Der gesamte Bereich der kaufmännischen Berufe habe mit 4.021 Verträgen (Vorjahr: 3.736) um 7,5 Prozent zulegen können. „Das enorme Plus bei den industriell-technischen Berufen resultiert ganz klar aus dem konjunkturellen Hoch: Die großen Industrieunternehmen investieren jetzt wieder verstärkt in die Ausbildung in den Metall-, Elektro- und IT-Berufen", so Franzen.

# Reparaturen schnell erledigt

## Auch ein Löschboot muss zum Schiffs-TÜV

Foto: Ralf Scheer

*Neben der Erneuerung des Unterbodenanstriches standen am Löschboot zahlreiche kleiner Arbeiten an.*

Einen dreiwöchigen geplanten Werftaufenthalt brachte das Düsseldorfer Feuerlöschboot im Oktober hinter sich. Auf dem Programm stand unter anderem die turnusmäßige Erneuerung des Unterbodenanstrichs, wie Heinz-Gerd Schroeder, Leiter der Feuerlöschbootstation, erklärt. „Es ist üblich, dass wir mit dem Schiff alle zwei Jahre in die Werft gehen. Ein Aufenthalt, der auch genutzt wird, um kleinere Arbeiten mitzumachen, die aufgespart werden konnten."

So wurden zwei neue Poller angebracht, kleinere Löcher im Rohrleitungssystem ausgebessert und eine neue Pumpe installiert: Die alte Hochdruckpumpe für die Schnellangriffsausrüstung kam langsam in die Jahre. Sie ersetzt nun eine Normaldruckpumpe.

Daneben wurden auch einige Kabel ausgewechselt und andere Wartungsarbeiten durchgeführt. Das erledigten die Mitarbeiter der Meidericher Schiffswerft GmbH & Co. KG in Duisburg. Sie lieferte das beste Angebot ab. Vor allem aber sind die Mitarbeiter von vorhergehenden Aufenthalten mit dem Boot vertraut und betreuen auch die Feuerlöschschiffe aus Köln, Duisburg und Neuss. „Wir haben gute Erfahrungen gemacht, die Zusammenarbeit ist hervorragend – da kam alles zusammen", freut sich Schroeder, der auch mit den diesjährigen Arbeiten zufrieden ist.

### Vertrauensvolle Zusammenarbeit

Die Vertretung übernahmen derweil die Neusser Kollegen, mit denen sich die Düsseldorfer abgesprochen hatten. „Auch das Neusser Schiff war ursprünglich ab dem 29. Oktober für einen Werftaufenthalt in Duisburg vorgesehen. Aber wir haben uns verständigt, so dass sich die Termine nicht überschneiden", erklärt der Leiter der Feuerlöschbootstation.

Sicher ist sicher, auch wenn während des Aufenthaltes keine größeren Einsätze vorlagen. Zwar mussten die Männer zwei, drei Mal ausrücken, um Personen aus dem Wasser zu holen, doch erledigen sie solche Aufgaben mit dem Rettungsboot.

Die gegenseitige Vertretung über den Rhein hinweg ist gute Tradition. „Zudem gibt es auch noch die Duisburger, Kölner und Krefelder, die angefordert werden können und in der überordentlichen Hilfe ist das ganz schnell gemacht", berichtet Schroeder von der guten Zusammenarbeit. Sobald ein Schiff ausfällt, werden die anliegenden Feuerwehren verständigt, dass sie in erhöhte Einsatzbereitschaft gehen und bei Bedarf mit ausrücken.

Auch Feuerwehrschiffe müssen übrigens zum TÜV – nur dass der auf dem Wasser Schiffsuntersuchungskommission heißt und alle fünf Jahre ansteht. Die Düsseldorfer haben ihr Schiff vor einigen Wochen das erste Mal vorgestellt. Schroeder geht davon aus, dass die zweite Präsentation jetzt das gewünschte Ergebnis bringt, nachdem beim Werftaufenthalt die kurze Liste der ersten Inspektion gleich mit abgearbeitet wurde, so dass die leichten Mängel jetzt alle behoben sind.

# Neue Nischen gefunden

## Zeit der Schiffsneubauten aus deutscher Produktion ist vorbei

Reparaturen, kleinere oder größere Schäden nach einer Havarie sowie Maschinenbau oder Sanitärinstallationen – diese Arbeiten stellen heute das Hauptgeschäft einer deutschen Binnenwerft dar, wie Georg Höckels, Geschäftsführer der traditionsreichen Meidericher Schiffswerft in Duisburg berichtet. Derzeit liegt am Hafenbecken A das Feuerlöschboot der Neusser Feuerwehr auf der Helling – so nennen die Experten das Dock, auf das die Schiffe für Arbeiten gezogen werden, damit die Experten an die Unterseite herankommen.

*Auf der Meidericher Schiffswerft in Duisburg brummt es.*

Zudem füllen Umbauten die Auftragsbücher:Verlängerungen oder Verkürzungen von Frachtschiffen zum Beispiel oder neue Laderaumwände. „Wir haben gerade zwei Schiffe verkürzt, weil die Eigner mit ihnen regelmäßig nach Hamburg fahren wollen", berichtet Höckels. Doch liegen auf dem Weg Schleusen, die nur 100 Meter lang sind – zu kurz für die vorher auf dem Rhein eingesetzten Schiffe, die deshalb verkürzt wurden.

Höckels freut sich, dass sich dank der steigenden Transporte auf den Wasserstraßen und der guten Konjunktur die Auftragsbücher wieder füllen. Denn lange Jahre sah es für die deutschen Werften gar nicht gut aus, schloss ein Familienbetrieb nach dem anderen die Tore – teilweise nach Jahrzehnten oder Jahrhunderten. „Aber jetzt geht es ja wieder langsam aufwärts."

### Deutsche Flotte ging zurück

Für das Werftensterben gab es viele Gründe: Zum einen ging und geht die deutsche Binnenschiffsflotte mehr und mehr zurück, weil die ausländische Konkurrenz in vielen Bereichen günstigere Angebote macht und bevorzugt Schiffe aus ihren Heimatländern fährt.

Daneben drängen seit Jahrzehnten billige Konkurrenten aus den Ostblockländern und sogar China auf den Markt: In den dortigen Werften schweißen für vergleichsweise kleines Geld die Mitarbeiter Schiffe schnell und günstig zusammen.

Doch es ist dieser Nachteil, den die deutschen Werften zu ihrem Vorteil gewandelt haben: Die Qualität gerade der osteuropäischen Werften lässt teilweise zu wünschen übrig. Sie sind nicht in der Lage, anspruchsvolle Spezialschiffe zu bauen, die es zum Beispiel ermöglichen, 200 Grad heißen Bitumen zu transportieren. Oder Passagierschiffe zu bauen, die den hohen Qualitätsansprüchen der deutschen Gäste genügen. Und: Die deutschen Werftunternehmen bieten inzwischen den Kunden an, dass sie den Rohbau aus fremder Produktion hier vor Ort mit der hochsensiblen Technik ausbauen. Arbeiten, die sie qualitativ hochwertig, mit einem verlässlichen Service und natürlich mit Garantie ausführen. Dazu gehört auch, dass sie Binnenschiffe mit neuen, effektiveren oder umweltschonenden Motoren ausrüsten. Daneben haben die Duisburger auch die Freizeitskipper für sich entdeckt, bieten einen umfangreichen Yachtservice an, der Interessenten auch von Düsseldorf, Neuss und Oberhausen an die Ruhrmündung bringt. „Deshalb gibt es heute für die Werften auch wieder ein Auskommen, solange Preis und Qualität stimmen", meint Höckels.

*mehr Infos unter:*
*www.meidericherschiffswerft.de*

# Die kreativen Lotsen vom Neusser Hafen

## Volle Kraft voraus, heißt es seit zwei Jahren am Hafenbecken 1 in Neuss bei der Agentur „h1“

Im „Haus am Pegel“ hat die Agentur „h1“ Fahrt aufgenommen. Und die zehnköpfige Mannschaft legt sich schwer ins Zeug: „Wir sind beratungsorientierter Marketingdienstleister mit Schwerpunkt Print, Funk und Web und beraten in Neuss zum Beispiel die Stadt, Terra Umwelt und die Jever Skihalle“ Oder wie Marc Hillen erklärt: „Als inhabergeführte Kommunikationsagentur ‚lotsen‘ wir die Marketing-Kapitäne in den Bereichen Werbung, Corporate Identity und Öffentlichkeitsarbeit und betreuen umfassend: Von der Beratung, über die Konzeption und Kreation bis hin zur Produktion.“

Für den 37-Jährigen mehr als ein augenzwinkerndes Spiel mit Bildern und Assoziationen der Hafenlage. Sein Großonkel hat einst im Hafen gearbeitet – als Lotse. Als Neusser Junge ist er mit dem Hafen groß geworden.

*Inhaber Marc Hillen (rechts) und sein Team segeln mit dem Rückenwind des Erfolges.*

Und derzeit ist es für Hillen der attraktivste Agenturstandort in der ganzen Stadt. „Die direkte Innenstadtnähe, die kurzen Wege, der direkte Blick auf St. Quirinus – da geht einem Neusser das Herz auf“. Und fügt an: „Das Hafenbecken 1 (hiervon leitet sich übrigens auch der Firmenname „h1“ ab) ist ein ganz spannendes Thema, die bauliche und städteplanerische Entwicklung bemerkenswert“, erklärt er, während er in seinem spartanischen und trendigen Büro Pläne und Animationen ausbreitet.

Hillen hat seinen Umzug keinen Tag bereut. „Alle unsere Erwartungen wurden erfüllt und sogar übertroffen. Es ist wunderbar, wenn die Schiffe hier unter unserem Fenster her fahren, die Atmosphäre, die Authentizität Das ist nicht nur ein Schauhafen, hier brummt es.“

Das Flaggschiff „h1“ segelt mit Rückenwind: Die Kampagnen, Broschüren und Konzepte, die die Büros verlassen, sind sehenswert. Wie etwa die Hafenbroschüre, eine hochwertige Publikation über die visionäre Weiterentwicklung des Neusser Stadthafens.

*mehr Infos unter:*
*www.h1com.de*

# Italien am Rheinufer

## Neuer Pächter bringt mediterrane Genüsse in den Golf-Verein

Ungewöhnliche Eindrücke begrüßen seit Monaten die Besucher des Düsseldorfer Golfclubs: italienische Sätze, mediterrane Gerüche, südländische Musik. Das Geheimnis: Seit Beginn des zweiten Halbjahres präsentiert sich das Restaurant „Green Garden“ unter veränderter Leitung. Der neue Pächter ist Raffaele Sancillo, den Düsseldorfern bereits als Hausherr des „Don Sancillo“ auf der Neusser Straße bekannt. In der Küche am Rheinufer führt jetzt sein Bruder Vincente Regie.

Schon lange waren die Geschwister von der einmaligen Atmosphäre des öffentlichen Golfplatzes fasziniert, schließlich ist auch Raffaele seit längerem Mitglied in dem Verein. Als sich dann die Möglichkeit bot, das Restaurant zu pachten, griff die Familie sofort zu. „Es war eine Chance, die wir ganz einfach nutzen mussten.“

Seinen Gästen bietet Sancillo nun alle Köstlichkeiten, die die italienische Küche bekannt und beliebt machten: Pizza, Pasta, Salate, Panini und im Sommer natürlich auch Eis. Dazu Fisch und Fleisch. „Eben alles, was die italienische Küche ausmacht“, fasst er zusammen.

### Kulinarischer Treffpunkt

Neben qualitativ guten Zutaten ist das Team das zweite große Erfolgsgeheimnis: In der Küche und an der Theke helfen vor allem die Mitglieder der ganzen Familie. Gemeinsam möchten sie das „Green Garden“ nicht nur zu einem Treffpunkt für die Mitglieder des Golfclubs, sondern auch für alle anderen Gäste machen, in dem man sich wohlfühlt und bei freundlichem, aufmerksamen Service ausgezeichnet speisen und trinken kann. Und bei aller Liebe zur italienischen Küche weiß die Familie Sancillo auch ein kühles, frisch gezapftes Bier zu schätzen.

Ein Angebot ist zum Beispiel der Mittagstisch: Für 6,50 Euro erhält der Gast Pasta oder Pizza und ein Getränk. Wer mehr Auswahl möchte: Auf der Karte stehen Köstlichkeiten wie Rindercarpaccio mit Rucola und Parmesan, Vitello Tonato (Kalbfleisch mit Thunfischsoße), der Klassiker Tomaten auf Mozzarella, Fischcarpaccio nach mediterraner Art sowie diverse Salate und Suppen. Und natürlich Pasta aus hauseigener Produktion und knusperige Pizza. Dazu reichen die Mitarbeiter gerne feinste aromatische Weine aus Italien.

Das Green Garden steht ab sofort für ein Mittagessen oder ein feierliches Abend-Dinner mit 55 Gästen zur Verfügung.

Zudem bietet das Team auch einen umfangreichen Catering-Service für Familien- oder Firmenfeste an.

*mehr Infos unter:*
*www.donsancillo.de*

**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 51) 52 56 56 34 ■ Fax: (07 21) 1 51 30 59 96 ■ andreas@schrift-steller.de* **Art Direction und Produktion:** *Sascha Ondrazek* **Foto:** *Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)* **Schlussredaktion:** *Stefanie Kurkamp*
**Druck:** *Axel Springer AG ■ Druckerei Essen-Kettwig ■ Im Teelbruch 100 ■ 45 219 Essen ■ (0 20 54) 1 01 - 4 74 ■ helmut.janzen@axelspringer.de*

# „Weil ich Aussicht und Gerüche mag“

## Andreas Galland leitet das Amt für Wirtschaftsförderung der Stadt Neuss – und mag den Hafen

Am 7. November 1966 wurde Andreas Galland in Bonn geboren. Das Leben führte ihn zunächst nach Remagen und ab dem Jahr 1975 nach Neuss langsam in Richtung Norden. Hier absolvierte der heutige Vater eines 12-jährigen Sohnes auch sein Abitur am Humboldt Gymnasium Neuss (1985). Auch wenn es ihn anschließend zum Jura-Studium noch einmal nach Gießen und Köln führte, so blieb er der Heimat erhalten. Nach Etappen als Dozent (Repetitor) und selbstständiger Rechtsanwalt von 1999 bis 2002 begann er am 1. Februar 2003 seinen Dienst für und bei der Stadt. Zunächst als Justiziar im Rechtsamt und seit dem 1. Februar 2005 als Leiter des Amts für Wirtschaftsförderung. Seine knappe Freizeit verbringt er mit der Familie oder seinen Hobbys: Klavier, Gesang, Theater („alles aktiv“, wie er mit Stolz berichtet); Fußball (passiv als Fan des KFC Uerdingen 05), und europäische Geschichte.

*Am Rhein ist es so schön, weil …*

**… er die Menschen am Fluss geprägt hat. Die Toleranz und Integrationsfähigkeit des Rheinländers ist Folge der Lage am Strom. Wie Zuckmayer es genannt hat: die Völkermühle Europas.**

*Andreas Galland kam aus dem Süden nach Neuss und blieb.*

*Eine Redewendung, die ich viel zu häufig verwende, ist …*

**… „Et hätt noch immer jot jejange.“ Weil es einfach nicht stimmt.**

*Mein Lieblingsplatz im Hafen ist …*

**… auf dem Dach des Thomy-Werks auf der Hafenmole I.**

*Weil …*

**… ich die Aussicht und die Gerüche mag.**

*Sie sollten sich unbedingt einmal ansehen …*

**… Christian Brünigs Fotografien von Industrie und Kulturlandschaften. Natürlich bevorzugt die vom Neusser Hafen. (http://www.christian-bruenig.de)**

*Und wenn wir schon mal dabei sind: Unbedingt einmal lesen sollten sie (oder hören/sehen) …*

**… das Buch meines verstorbenen Vaters. Denn ich bekomme die Tantiemen.**

*Meine besten Ideen habe ich …*

**… in meinem Bett.**

*Zum entspannen brauche ich …*

**… mein Bett. Ein (Hör-)Buch. Meine Familie.**

*Ich wünschte mir, Menschen würden mehr darauf achten/mehr Notiz nehmen von …*

**… dem großen Engagement und der echten Identifikation vieler Mitarbeiter der Stadtverwaltung mit „ihrer“ Stadt. Ein in Neuss sehr ausgeprägtes Phänomen.**

*Fälschlicherweise glauben die Menschen immer, ich sei …*

**… streitlustig. Ich habe eine große Sehnsucht nach Harmonie.**

*Ich kann ziemlich gut …*

**… zuhören, wenn jemand wirklich etwas zu erzählen hat.**

*Das beste Alter ist …*

**… 40, ach nein, vielmehr 41. Also jedenfalls im Moment.**

# Preisrätsel

## Neun Fragen beantworten und gewinnen!

**Frage 1:** Welche deutsche Stadt wird auch als das „Tor zur Welt“ bezeichnet?
- H Hamburg
- O Berlin
- F München

**Frage 2:** Welche niederländische Partnerstadt der Neuss-Düsseldorfer Häfen ist etwa 170 Kilometer von Neuss entfernt?
- A Amsterdam
- O London
- F Augsburg

**Frage 3:** Wie viele Ausgaben der informativen und farbigen Neuss-Düsseldorfer Hafen-Zeitung hat die Welt bisher gesehen?
- G Zwei
- F Fünf
- S Viel zu wenig

**Frage 4:** Wann fusionierten die Häfen Neuss und Düsseldorf?
- S 1803
- O 1903
- E 2003

**Frage 5:** Wie groß ist die Fläche der Neuss Düsseldorfer Häfen?
- E 5 ha
- X 50 ha
- N 500 ha

**Frage 6:** Die putzigen Meisen sind?
- L Weichfutterfresser
- M Allesfresser
- F Pflanzenfresser

**Frage 7:** In welche Stadt liegt die Meidericher Schiffswerft?
- D Emmerich
- A Duisburg
- F Köln

**Frage 8:** In welcher Stadt wurden sehr erfolgreich Abfall per Binnenschiff transportiert?
- U Lille
- B London
- F Lünen

**Frage 9:** Wie viele verschiedene Fischarten leben aktuell wieder im Rhein?
- T 22 Arten
- E 62 Arten
- F 82 Arten

**Frage 10:** In welchem Jahr wurde die Betriebssportgruppe Hafen gegründet?
- F 1938
- O 1958
- R 1978

## Lösungswort:

**Eine Hafenrundfahrt** auf einem Schiff der Weißen Flotte Düsseldorf steht auf dem Spiel. Knacken Sie das Rätsel und gehen Sie für ein paar schöne Stunden an Bord!

Die Hafen-Zeitung ist natürlich immer ein Gewinn, das wissen Sie, liebe Leser. Aber ab sofort können Sie mit der Hafen-Zeitung auch schöne Preise gewinnen. In dieser Ausgabe verlosen wir drei mal zwei Karten für eine vorweihnachtliche Fahrt an Bord der Weißen Flotte Düsseldorf.

Einfach die Fragen beantworten (ein kleiner Tipp: manchmal hilft ein Blick in die aktuelle Ausgabe ihrer Hafen-Zeitung oder ins Internet), die entsprechenden Buchstaben der richtigen Antwort nacheinander notieren und das Lösungswort bis zum 1. Dezember (es gilt das Datum des Poststempels) an Hafen-Zeitung, Andreas Fröning, Oststraße 194, 47057 Duisburg auf einer Postkarte oder an die E-Mail info@schrift-steller.de senden. Zudem freuen wir uns über Anregungen, Tipps und Rückmeldungen, wie sie die Hafen-Zeitung finden – und vor allem, was wir besser machen können. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die glücklichen Gewinner werden von uns benachrichtigt. Wir wünschen allen Teilnehmern viel Glück.