Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | JANUAR 2008 www.hafen-zeitung.de

Erwartungsvoll
Elizabeth Lehnen hat viele Pläne für den Krefelder Hafen
Seite 3

Ticker: Land unterstützt Häfen +++ Mekka der Freizeitschiffer +++ Ons Nüss Helau +++ Flughafen stärkt Standort +++ Schelde prägt das Stadtbild +++ Bahn legt Konzept vor +++ Koordinierter Einsatz +++ Preisrätsel

Verdoppelung der Transporte

Institut schätzt die Verkehrsentwicklung in der Bundesrepublik bis 2050

Sowohl das Güterverkehrsaufkommen wie auch die Güterverkehrsleistung werden bis 2050 nicht abnehmen, im Gegenteil: Das Aufkommen wird gegenüber heute von gut 3,7 Milliarden Tonnen um knapp die Hälfte auf dann fast 5,5 Milliarden Tonnen zunehmen. Die Leistung wird sich mehr als verdoppeln, von heute etwas weniger als 600 Milliarden Tonnenkilometer auf dann mehr als 1200 Milliarden Tonnenkilometer. Das ist das Ergebnis eines Gutachtens zur „Abschätzung der langfristigen Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland bis 2050", in dem die ProgTrans AG im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die langfristige Entwicklung des Güterverkehrs abgeschätzt.

Dabei untersuchte das Gutachten den Güterverkehr differenziert nach Aufkommen und Leistung und die zukünftige Entwicklung bis 2050 in Zehn-Jahres-Schritten aufgeschlüsselt für die Verkehrsträger Straße, Schiene, Binnenschiff und Rohrfernleitungen sowie differenziert nach Hauptverkehrsrelationen (Binnenverkehr, grenzüberschreitender Versand und Empfang, Transit). Als Grundlage diente ein aus heutiger Sicht plausibles Szenario zur weiteren Güterverkehrsentwicklung. Darüber hinaus führte ProgTrans eine Sensitivitätsbetrachtung mit einem alternativen wirtschaftlichen Entwicklungspfad durch. Das Gutachten bezeichnete das BMVBS als einen Baustein zum „Masterplan Güterverkehr und Logistik".

Die Entwicklung des Güterverkehrs werde von der auch langfristig dynamisch zunehmenden Außenhandelsverflechtung bestimmt; Deutschland produziert eben nicht nur für den eigenen Bedarf, sondern exportiert viele Produkte.

Verstorben

Der ehemalige Krefelder Hafendirektor Alfred Grefen verstarb am 2. Weihnachtstag im Alter von 67 Jahren. Erst Ende Februar 2004 war Grefen nach über 25-jähriger Tätigkeit in den Ruhestand gegangen. Der in Süchteln geborene Diplomkaufmann arbeitete nach dem Studium und einem Praktikum beim damaligen städtischen Nahverkehrsunternehmen, der Krefelder Verkehrs-AG (Krevag), als Direktionsassistent für die Bereiche Nahverkehr, Eisenbahn, Hafen und Reiseveranstaltungen bei der NIAG in Moers. Der Wechsel nach Krefeld als Leiter der Hafen- und Bahnbetriebe erfolgte 1978.

Neusser Eisenbahn macht Dampf

Foto: de.wikipedia.org

Die Neusser Eisenbahn ist derzeit bei Eisenbahnfans in aller Munde: Aus Anlass des fünfjährigen Jubiläums der Firmengründung der Neuss Düsseldorfer Häfen schickt sie eine Woche lang eine historische Dampflok auf die Strecke. Für Lokfans eine ganz besondere Attraktion. (Seite 13)

Wintercup

Foto: Photocase.com

Fortuna Düsseldorf lädt am Samstag, 19. Januar, zum zweiten „Stadtwerke Düsseldorf Wintercup" in die LTU arena ein. Neben den Gastgebern nehmen auch die Erstligisten von SV Werder Bremen, Borussia Dortmund und Bayer Leverkusen teil, die in 45-minütigen Partien antreten.

Segel im Wind

Leinen los und Segel hissen, könnte bald schon wieder das Kommando auf Seefrachtschiffen lauten. Ein Hamburger Unternehmen will durch den Einsatz von großen Zugdrachen den Treibstoffverbrauch zwischen zehn und 35 Prozent senken. Ein erstes Schiff wurde zu Testzwecken im vergangenen Jahr auf die Reise geschickt.

Wechselhaft

Während der Gütertransport auf der Saar im vergangenen Jahr auf hohem Niveau stagnierte, zeigen die Bilanzen an der Mosel leicht rückläufige Zahlen. Die rheinland-pfälzischen Binnenhäfen können sich dagegen freuen: Von Januar bis September 2007 wurden an den Kais zwei Prozent mehr Güter umgeschlagen als im Vorjahreszeitraum.

Gemeinsam stark

Hafen ist Teamarbeit, wenn alle mit anpacken. Das ist nicht das geistlose Drehen von Zahnrädern, die zwar sauber ineinander greifen, aber beim kleinsten bisschen des sprichwörtlichen Sandes knirschen. Sondern Frauen und Männer mit allen ihren Schwächen und Stärken, die Hand in Hand an einem Ziel arbeiten: Eine gute Dienstleistung zu bieten und für ihre Kunden mitzudenken. Die nicht nur stumpf eine Aufgabe erfüllen, „ihren Job machen", sondern auch mitdenken, sich Neues einfallen lassen, weiter schauen, die Augen offen halten. Nicht immer, aber immer wieder.

Das Prinzip Teamarbeit gilt auch in der Logistikbranche – oder sollte es zumindestens. Um die rasant wachsenden Mengen an Gütern für die Bürger schnell, sicher, sauber und auch kostengünstig zu den Zielorten zu transportieren, ist nicht Konkurrenz um jeden Preis, sondern eben Teamarbeit gefragt. Bei der sich jeder der Beteiligten seiner individuellen Stärken und Möglichkeiten bewusst ist, ohne überheblich zu sein. Und seine Schwächen anerkennt, ohne sich ihrer schämen zu müssen. Sich aber auf jeden Fall nach besten Kräften und mit all seinen Möglichkeiten kreativ einbringt. Nur so lässt sich eine funktionierende Logistikkette aufbauen, die es schafft, auch schwierigen Aufgaben Stand zu halten.

Denn nach wie vor hat der Volksmund recht, wenn er behauptet: Jede Kette ist nur so stark wie ihr schwächstes Glied. Und um noch ein Klischee zu bemühen: Eine Kette funktioniert, weil und wenn ein Glied ins andere greift. ULRICH GROSS

Unterstützung

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalens war in den vergangenen Jahren ein starker und verlässlicher Partner der Binnenhäfen – egal unter welcher politischen Flagge. Bestes Beispiel für das Engagement der Landesregierung ist das Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept. Ein komplizierter Titel für ein richtungsweisendes Werk, in dem die Landesregierung nicht nur klar Position bezog, sondern auch Aufgaben für die zukünftige Entwicklung verteilte und selbst annahm. Und es ist gut, dass dieses Konzept auch unter der neuen Regierung weiterentwickelt wurde und in seiner Neufassung in den kommenden Monaten vorgestellt wird. Wir dürfen gespannt sein.

Es stimmt aber mehr als hoffnungsvoll, wenn Staatssekretär Günter Kozlowski ankündigt, dass sich die Landesregierung an die Seite derer stellen werde, die sich gegen eine Umnutzung von Hafenflächen aussprechen. Denn auch die Landesregierung sieht die mittel- und langfristigen Chancen, die die Häfen als trimodale Standorte bieten – und die weiter reichen als kurzfristige Effekte durch andere Nutzungen. Und es ist gut zu wissen, dass die Politik erkannt hat, welche existenzielle Bedeutung die Logistik auch für Gewerbe, Handel und Industrie in unserem Land hat. Aber am wichtigsten ist es vielleicht, dass sie sich an unsere Seite stellt, um all die vielleicht nicht zu überzeugen, aber immerhin zum Nachdenken zu bewegen, die in den Häfen nur eine hübsche Kulisse und nicht einen wichtigen Wirtschaftsstandort sehen. RAINER SCHÄFER

Alternativen aufzeigen

NRW-Landesregierung stellt sich auf die Seite der Häfen.

Mittelfristige Chancen für die Standorte unbedingt nutzen

Foto: MHVG

Die Landesregierung will die Binnenhäfen im Lande (hier Mülheim an der Ruhr) besser schützen.

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalens werde sich unterstützend an die Seite von denen stellen, die weitsichtig genug seien, sich gegen Pläne zur Umnutzung von Hafenflächen zu wenden. Das kündigte Günter Kozlowski, Staatssekretär im Ministerium für Bauen und Verkehr in Nordrhein-Westfalen, an.

„Ein Medienhafen ist natürlich ganz toll, aber es besteht nun einmal die Notwendigkeit, bestehende Möglichkeiten zu nutzen und Potenziale zu erhalten", erklärte er während der Feier zum 60. Geburtstag der NRW-Kanalhäfen. „In den Häfen mit ihren immer wichtiger werdenden trimodalen Möglichkeiten geht mittelfristig die Post ab, und es ist für die Kommunen sinnvoll, an dieser Entwicklung zu partizipieren", spielte er auf die erwarteten Mengenzuwächse im Transportbereich und die wirtschaftlichen Chancen dieser Entwicklung an. Es müsse dem Land gelingen, die Chancen zu nutzen und an den Häfen nicht nur Güter umzuschlagen, sondern aktiv Logistikketten zu gestalten und dabei Mehrwert und damit auch neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Eine Aufgabe, die auch für den Industriestandort NRW von größter Bedeutung sei, da die Unternehmen auf eine funktionierende, effektive und kostengünstige Ver- und Entsorgung angewiesen seien: „Wo es uns nicht gelingt, NRW mittelfristig zu positionieren – und wir sind ja gut in Logistik – können wir alles andere vergessen. Deshalb sagen wir, dass wir das wollen. Und wir nehmen auch den Ärger in Kauf." Wo es zu einer Umnutzung von Hafenflächen komme, müssten mindestens Alternativen aufgezeigt und Ausweichlösungen gefunden werden.

Eisenbahn legt bis 2050 zu

Nutznießer der Güterverkehrsentwicklung bis 2050 wird laut einer Studie von ProgTrans (siehe Seite 1) die Eisenbahn – auch wenn sich grundsätzlich die Veränderungen beim „Modal split" (den Anteilen der Verkehrsträger am Güterverkehr) sowohl beim Aufkommen wie auch bei der Leistung mit Verschiebungen in Höhe von circa drei Prozentpunkten in Grenzen halten. Sowohl beim Aufkommen wie auch bei der Leistung wird die Bahn die höchsten Wachstumsraten verzeichnen. Dieses Bild verstärkt sich noch leicht ab 2030.

Im Straßengüterverkehr macht sich ab 2030 der Rückgang der Binnenverkehrstonnage bemerkbar. Hier muss der Lkw circa anderthalb Prozentpunkte am Modal split abgeben, während er aufgrund der Bedeutungszunahme der Fernverkehre bei der Güterverkehrsleistung bis 2030 seinen Vorsprung im Modal split so weit ausbaut, dass er insgesamt bis 2050 immer noch um rund zwei Prozentpunkte zulegen kann. Absolut betrachtet wird auch die Binnenschifffahrt bei Aufkommen und Leistung wachsen. Relativ gesehen bleibt der Anteil der auf deutschen Wasserstraßen beförderten Transportmenge am Gesamtaufkommen bis 2050 stabil. Die nur geringfügigen Zunahmen der Transportweiten können jedoch den Leistungszuwachs nicht über den der anderen Landverkehrsträger heben; somit gibt das Binnenschiff bis 2050 knapp drei Prozentpunkte am leistungsbezogenen Modal split ab.

Der Standort ist ein typischer Industriehafen, den zahlreiche wichtige Vorteile auszeichnen, mit großen Chancen für die Zukunft, wie die Geschäftsführerin der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG, Elisabeth Lehnen, erklärt.

Zahlreiche Vorteile und viel zu tun

Nach den besonderen Vorteilen des Krefelder Hafens gefragt, muss Elisabeth Lehnen nicht lange nachdenken: „Auf jeden Fall gehören dazu die Hafengrundstücke mit ihrer grundsätzlichen trimodalen Anschlussmöglichkeit." Alle Flächen am Fluss und rund um das Becken verfügen über Gleisanschluss, so dass die Unternehmen die verschiedenen Transportmöglichkeiten ganz nach ihren Ansprüchen auswählen und nutzen können.
Zudem seien im Hafen noch Flächenreserven vorhanden, „in einem Maß, wie man sie fast nirgendwo im Bereich von Emmerich bis Bonn findet."

Sicherer Anschluss

Als zweiten Vorteil nennt die Krefelderin die besondere Lage an der wichtigsten Wasserstraße Europas: Die Fahrrinne des Rheins ist bis Krefeld auf eine Tiefe von 2,80 Metern ausgebaggert: „Dadurch ergibt sich auch bei in Zukunft eventuell häufiger eintretenden Niedrigwasserperioden weithin die Möglichkeit, das Binnenschiff mit seinen Vorteilen beinahe uneingeschränkt nutzen zu können. Selbst bei geringem Wasserstand können wir eine relativ sichere Transportmöglichkeit anbieten und anschließend von hier aus die Güter verteilen."

Daneben sind es die 38 Mitarbeiter und ihre hohe Identifikation mit „ihrem Hafen", die Elisabeth Lehnen Vertrauen geben: „Ich freue mich über die außergewöhnlich hohe Zustimmung bei den Mitarbeitern, die auf ihr Widerspruchsrecht verzichtet haben und beinahe alle mit in das neue Unternehmen gehen werden."
Der hohe Identifikationsgrad habe Tradition: „Es hieß immer schon ‚Ich bin bei der Hafenbahn'." Das Unternehmen führte als städtischer Eigenbetrieb ein Leben als Exot, abseits des typischen Verwaltungsapparates. Nicht zuletzt, weil die Hafen- und Bahnbetriebe als wirtschaftliches Unternehmen geführt wurden und die Mitarbeiter daran gewöhnt waren, dass am Ende jeden Jahres ein Ergebnis mit Gewinn und Verlustrechnung stand. Und so auf den Punkt genau Erfolg oder Misserfolg abzulesen waren.
„Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit unter kaufmännischen Gesichtspunkten galten bei uns schon immer. Was heute in Stadtverwaltungen im Rahmen der neuen Kommunalfinanzierung erst eingeführt werden muss, ist bei uns schon lange gang und gebe." Die Bilanz der Geschäftsführerin: „Wir haben eine motivierte Mitarbeiterschaft, die den Neubeginn in klarer Aufbruchstimmung mit geht." Aber auch die Kunden und Firmen, für die sie arbeiten, seien ein klares Plus, das für den Standort spreche. „Ich denke, dass wir auf einem interessanten Branchenmix aufbauen können."

Elisabeth Lehnen kann auf einen attraktiven Standort und engagierte Mitarbeiter bauen.

Interessanter Branchenmix

Denn auf die Hafenmannschaft warten einige Aufgaben: Zwar sei der Hafen als Ganzes gut erschlossen – aber die Anbindung könne in einigen Bereichen noch verbessert werden. Zudem gelte es, den Containerterminal mit einem strategischen Partner kurzfristig wieder in Betrieb zu nehmen.
Die Lage gleich am Ufer des Rheins biete dann den enormen Vorteil, dass längere Anfahrtswege entfallen und sich deshalb auch für kleinere Umschlagmengen das Anlegen lohnt. „Dass es einen Bedarf gab, ist daran abzulesen, dass das Terminal seinerzeit durchaus stark genutzt wurde", bekräftigt Elisabeth Lehnen.
2002 gelang es der Betreibergesellschaft, in kurzer Zeit 18.500 TEU (die Maßeinheit für Standardcontainer) umzuschlagen. „Ich bin zuversichtlich, dass eine große Nachfrage auf dem Markt vorhanden ist – vor allem vor dem Hintergrund der Entwicklung an den Küstenstandorten", sagt Lehnen.
„Ich denke, dass wir in fünf bis zehn Jahren durch die verstärkte Ausrichtung auf Eigenumschlag durch die Hafenmannschaft insbesondere im Massengutbereich sowie durch Aktivitäten im Containerterminal und die Ansiedlung von interessanten und zukunftsträchtigen Unternehmen auf den freien Flächen uns und Krefeld als einen wesentlicher Player in der nordrhein-westfälischen Hafenszene etablieren können. Denn man muss sich im Klaren sein, dass die Top 3 gesetzt sind."
Die Hafen-Geschäftsführerin ist sich zudem sicher, dass der Hafen weitere Impulse – auch in Zusammenarbeit mit dem strategischen Partner – für die wirtschaftliche Entwicklung des Standortes und der Region geben kann. Denn das Unternehmen könne als Standort und als Dienstleister sehr attraktive Umschlagsmöglichkeiten bieten.

Kurzfristig und zügig

„Auch Unternehmen, die diese Möglichkeit noch gar nicht erwägen, finden bei uns Möglichkeiten, kurzfristig und zügig ihre Güter zu transportieren", so Lehnen. „Denn Fakt ist eins – wir sehen uns steigenden Güterströmen und einem enorm wachsenden Transportsektor gegenüber. Mengen, die als zusätzliches Aufkommen von allen Verkehrsträgern zu bewältigen sein werden und das System Straße überlasten könnten. Und das eben auch hier in Krefeld."

Der Hafen Krefeld bietet zahlreiche Möglichkeiten und Chancen für die Zukunft.

Wassersportler aus aller Welt kommen zur „boot 2008“

Messe verspricht, alle Rekorde zu brechen – mehr als 600 ausländische Aussteller

alle Fotos dieser Seite: boot/Messe Düsseldorf

Rund 1.650 Aussteller aus 55 Ländern werden vom 19. bis 27. Januar 2008 zur 39. Ausgabe der weltgrößten Yacht- und Wassersportmesse erwartet und in 17 Messehallen auf 220.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche ihre Premieren, Produkte und Dienstleistungen rund um den Yacht- und Wassersport vorstellen.

Das positive Branchenklima im Ausland und die anziehende Inlandskonjunktur haben die Nachfrage der ausstellenden Wirtschaft nach Standfläche kräftig beflügelt. Die Messe Düsseldorf rechnet bei optimaler Auslastung der verfügbaren Hallenkapazitäten mit einem neuen Rekordergebnis bei der vermieteten Ausstellungsfläche und einer top internationalen Angebotsstruktur.

Boote und Superyachten

Mehr als 600 Aussteller kommen aus dem Ausland und belegen fast die Hälfte der Ausstellungsfläche der „boot 2008“. Größte Ausstellernation nach Deutschland sind die Niederlande mit 140 Beteiligungen. Es folgen Italien (90), Frankreich (65) sowie Großbritannien und Österreich mit jeweils 25 Ausstellern. Stärker als in den Vorjahren vertreten sind der skandinavische Raum, die USA und Polen.

Die Anbieter von Booten und Yachten sind traditionell die größte Ausstellergruppe der boot. Über elf Messehallen erstreckt sich auf 140.000 Quadratmetern eine Vielfalt von rund 2.000 Bootstypen aller Größenordnungen, die unter Hallendächern konkurrenzlos ist. Ob Jolle, Kanu oder Superyacht, in Düsseldorf findet jeder sein ganz persönliches Traumschiff.

Dem Segelsport und dem motorisierten Boots- und Yachtsport gehören allein neun Messehallen. 400 internationale Werften und Händler laden darin zu einer Reise durch die Welt der großen Marken und Namen ein, von Ferretti bis Sunseeker, von Bénéteau bis zur Yachtwerft Greifswald. 120.000 Quadratmeter, gut 55 Prozent der gesamten Ausstellungsfläche, belegt dieses Angebotssegment.

Vor den Hintergrund florierender internationaler Märkte sowohl für Motor– als auch für Segelyachten haben viele Aussteller ihr Angebot noch einmal deutlich erweitert. Die Motorboot-Hallen 6, 10 bis 12 und 15 sind mit 250 Werften, Importeuren und Händlern bis in den letzten Winkel belegt. Erfreulich: Auch die kleinen und mittleren Einheiten sind bei Motorbooten wieder im Kommen. Boote US-amerikanischer Herkunft profitieren vom günstigen Wechselkurs des Euro.

Ihrem Markenzeichen, den luxuriösen Großyachten, wird die „boot“ natürlich auch 2008 wieder alle Ehre machen: In der Messehalle 6 gehen 70 Yachten bis 31 Metern Länge vor Anker. Rund 30 kommen auf dem Wasserweg zur Messe und werden mit aufwendigen Sondertransporten in die Halle verbracht.

Um die starke Nachfrage nach Standfläche zu bedienen, steht den rund 150 Ausstellern von Segelbooten und Segelyachten neben den traditionellen Hallen 16 und 17 zur „boot 2008“ zusätzlich die Halle 2 zur Verfügung. Damit verbunden sind einige Umplatzierungen. Das Segel-Center räumt seinen Platz in der Messehalle 17 und zieht zusammen mit Anbietern von Jollen und Cats in die Halle 2.

Anhaltendes Wachstum kennzeichnet die Superyacht-Show der „boot“-Düsseldorf in den Hallen 7 und 7a. 110 führende Repräsentanten dieses exklusiven Segments – Werften, Konstrukteure, Designer, branchenrelevante Ausrüster – sind dort mit Plänen, Modellen und Mustern an Informationsständen vertreten, darunter Gemeinschaftspräsentationen aus Deutschland, Frankreich und dem Nahen Osten.

Anfahrt mit dem VRR

Die „boot 2008“ öffnet ihre Türen vom 19. bis 27. Januar täglich von 10 bis 18 Uhr. Die Tageskarte kostet 14 Euro, das Zwei-Tage-Ticket 23 Euro. Schüler und Studenten zahlen 10 Euro.

Ein Kurzbesucherticket, das an den Wochentagen ab 15 Uhr angeboten wird, ist für 9 Euro erhältlich. ADAC-Mitglieder bekommen die Tageskarte bei den ADAC-Geschäftsstellen für 12 Euro. Für Familien gibt es Sonderkonditionen: Erwachsene Familienmitglieder zahlen für den „boot“-Bummel nur 12 Euro, Kinder bis 12 Jahre in ihrer Begleitung 6 Euro.

Alle Eintrittskarten berechtigen zur Hin- und Rückfahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR).

Tickets sind bei der Messe Düsseldorf auch im Online-Vorverkauf unter http://www.boot.de/ und bei vielen VRR-Verkaufsstellen erhältlich.

Urlaub am und im Wasser

Den idealen Einstieg in den großen maritimen Reisemarkt der boot bietet der Themenpark „Blaue Urlaubswelt“ in der Halle 13. Wie und wo kann man für erholsame, familienfreundliche oder auch spannende Ferien am und auf dem Wasser verbringen? Im Vordergrund stehen dabei Informationen über verschiedene Formen des Bootsurlaubs: das führerscheinfreie Hausboot, Kanuwandern, das Chartern von Segel- oder Motorbooten oder von Kajüten auf Großseglern bis hin zum komfortablen Kreuzfahrttourismus. Weitere Informationen zum Thema Wassersporturlaub gibt es zudem in Halle 14.

Den Frohsinn leben und feiern

Jecken haben nur vier heiße Wochen.

Karnevalisten laden Bürger zum Feiern ein.

Foto: Michael Jörgens/Sportpressedienst

Die Neusser Karnevalisten bereiteten dem Prinzenpaar im Zeughaus einen begeisterten Empfang.

Tolle Atmosphäre, viel Stimmungsmusik, Bützchen, zahlreiche donnernde „Ons Nüss Helau"-Rufe und das eine oder andere Bierchen – keine Frage, zur Prinzenproklamation im Zeughaus zeigten sich die Neusser Karnevalisten in Bestform und Hochstimmung. Und das aus gutem Grund: Die Session ist kurz – angeblich die kürzeste in diesem Jahrtausend. Und da gilt es, keine Minute zu verschenken. Das signalisiert schon das diesjährige Sessions-Motto „Et presseet" – es drängt.

Dicht gedrängter Terminkalender

Für die Proklamation des Paares Richard I. und seiner Siglinde I. nahmen sich die Jecken aber doch Zeit, einen ganzen rauschenden Abend lang. Denn schließlich, so Hoppeditz Peter Rüttgers in seiner launigen Rede, markierte der Abend den Beginn der heißen Phase. Auch wenn er zugestand, dass ob des dicht gedrängten Terminkalenders die jecken Herrscher besser flögen, als mit dem Auto zu fahren. Der mit Zepter, Ketten und Federn an der Mütze ausgestattete Prinz bedankte sich in seiner Rede: „Was ich bis heute erlebt habe, war schon unbeschreiblich. Und ich weiß, es kann nur noch schöner werden." Der Präsident des Neusser Karnevalsausschusses Alfons Buschhüter bedankte sich mit dem ersten Schunkellied des Abends – und es sollte nicht das letzte bleiben.

„Mehr als jedes andere Brauchtum ist der Rheinische Karneval ein Familienbrauchtum und die Gesellschaften bieten auch in diesem Jahr wieder viele Gelegenheiten, den Frohsinn zu leben und zu feiern", erklärte Buschhüter.

„Die Nöte am Arbeitsplatz, Gedanken um Gesundheit und die Zukunft dürfen jetzt einmal Pause haben. Atmet tief durch und freut Euch des Lebens. Mit Gottvertrauen und ein bisschen Humor ist das Leben gleich lebenswerter", lädt Buschhüter die Bürger ein, den Zauber des Karnevals zu erleben.

Am 18. Juni 1970 gründeten einige Karnevalisten aus den Neusser Karnevalsgesellschaften „Blaue Funken e.V. 1954", „Grün-Weiss-Gelb e.V. 1950" und „Blau-Rot-Gold e.V. 1960" den Karnevalsausschuss der Stadt Neuss e.V. Nach § 2 der Satzung, die sich die Vereinsgründer gaben und die auch heute noch in ihren wesentlichen Bestandteilen unverändert gilt, ist der Karnevalsausschuss (KA) der Dachverband der ihm beigetretenen Mitglieder und dient der Vertretung der gemeinsamer Interessen der ihm angeschlossenen Karnevalsgesellschaften.

Nach und nach traten andere Vereine dem Zusammenschluss bei. Zu den weiteren Mitgliedern gehören heute „Edel-Reserve Rot-Gelb", „Erste Kaarster Narrengarde Blau-Gold 2000 e.V.", „NCC Fidelitas e.V.", „KG Grün-Weiß Reuschenberg", „BKG Heimatfreunde", „KG Müllekolk e.V.", „KK Närrische Pudelbande", „KG Närrischer Sprötz-Trupp Gustorf 1884 e.V.", „KG Narrenkappe Neuss 2003 e.V.", „Neusser Karnevalsfreunde", „KG Norfer Narren Club von 1995", „KG Nüsser Rode Husare", „Prinzenclub Neuss", „NKG Schnedde Jonge 1973" und die „Stadt- und Prinzengarde Neuss".

So richtig rund geht es am ersten Februar-Wochenende: Von Altweiberdonnerstag, 31. Januar, bis Kappessonntag, 3. Februar, steigt erstmals das „Zeughaus Festival". Im Straßenkarneval steht der Neusser Markt vom Altweiberdonnerstag bis zum großen Umzug am Kappessonntag im Mittelpunkt des jecken Treibens und der Karnevalskirmes. Sicherlich einer der besten Zeitpunkte, sich vom Neusser Karneval begeistern zu lassen. Los geht es am Altweiberdonnerstag mit einem Programm auf der Open-Air-Bühne. Zum Umzug am Sonntag ab 13 Uhr werden wieder 200.000 Zuschauer erwartet. Und wie der Hoppeditz schon versprochen hat: Das Wetter wird gut.

Die Neuss Düsseldorfer Häfen unterstützen den Karnevalsausschuss Neuss mit einer Spende.

Schifffahrtsgeschichtlicher Vortrag

Am Donnerstag, 24. Januar, beginnt um 19 Uhr in der Abteilung Schifffahrtsmuseum des Stadtmuseums Düsseldorf der reich illustrierte Vortrag „Schwimmende Hotels auf Europas Strömen – Die Geschichte der Flusskreuzfahrten". Dr. Ingo Steller wird über die Vielzahl von Kabinenschiffstypen im Langstreckenverkehr, ihren Verwendungen sowie Fahrgebieten referieren und damit die historische Entwicklung bis hin zum modernen Flusskreuzfahrtschiff nachzeichnen. Treffpunkt ist die „Laterne" des Schlossturms in der Düsseldorfer Altstadt.

Hier ist was los

Termine in ihrer Umgebung

20. Januar 2008

Der Rhein von unten ...
oder: Was sich unter der Wasseroberfläche abspielt,
15 Uhr, Rundgang mit Celine Chauvet, SchiffffahrtMuseum Düsseldorf.

26. Dezember 2008

Vom Neuen Stadttor über die Gehry-Bauten bis zur Living Bridge
Rundgang mit Anke Pfennig,
13 Uhr, Treffpunkt: Rheinturm, Stromstr. 20, Anmeldung erforderlich unter Telefon (02 11) 6 35 25 92.

27. Januar 2008

Der Medienhafen
– Architektur, Medien, Event,
11 Uhr, Rundgang, Treffpunkt: Rheinturm, Anmeldung erforderlich unter (02 11) 63 52 59.

Kinder zuerst an Bord
– Eltern herzlich willkommen,
15 Uhr, Führung für Kinder bis 10 Jahre, mit Ulrike Stursberg im SchifffahrtMuseum Rheinturm in der Altstadt.

30. Januar 2008

Winterlicher Spaziergang durch die Urdenbacher Kämpen
14 Uhr, Anmeldung erforderlich unter Telefon (02 11) 74 66 95.

3. Februar 2008

Durch die Ausstellung
des Schifffahrtsmuseums,
15 Uhr, ein Rundgang mit Julia von Winterfeld, Düsseldorf.

6. Februar 2008

Hoppeditz-Beerdigung
mit Fischessen,
Karnevalsausschuss Neuss e.V.
19 Uhr, Münsterplatz vor dem Vogthaus, Neuss.

Arbeitgeber

Mit den Passagierzahlen wächst auch die Zahl der am Flughafen beschäftigten Menschen: Innerhalb eines Jahres nahm die Anzahl der Arbeitnehmer um rund 700 zu, so die jüngste Erhebung. Damit waren zum Ende des ersten Halbjahres 2007 rund 16.500 Menschen am Flughafen beschäftigt, eine Steigerung von über vier Prozent innerhalb von zwölf Monaten. Im kommenden Jahr werden durch den Einsatz von drei neuen A340 rund 450 neue und zusätzliche Lufthansa-Arbeitsplätze an Bord und am Boden entstehen.

Anbindung

Der Flughafen ist auch ein erstklassiger Standort für Luftfracht: Inmitten einer der größten Exportnationen bietet er Nähe zur Kundschaft und zur Produktion sowie eine optimale Anbindung an das Autobahnnetz – ideale Voraussetzungen für die Logistikwirtschaft. Das Cargozentrum verknüpft die Potenziale der Region durch hochwertige Logistikdienstleistungen mit Wirtschaftsräumen in der ganzen Welt, wie zum Beispiel mit der boomenden Drehscheibe Dubai.

Aufkommen

Das jährliche Steueraufkommen der Unternehmen am Flughafen beträgt laut einer RWI-Studie mindestens 205 Millionen Euro. Die Einkommenswirkung in der Region beläuft sich auf 1,2 Milliarden Euro. Die Wirtschaftskraft von Regierungsbezirken mit einem leistungsfähigen Flughafen liege zudem deutlich über dem deutschen Durchschnitt.

Internationales Drehkreuz

Rekord: Düsseldorf International begrüßte 2007 rund 17,8 Millionen Passagiere

Der Flughafen Düsseldorf International konnte im vergangenen Jahr so viele Passagiere wie nie zuvor begrüßen: Rund 17,8 Millionen Fluggäste nutzten NRWs größten Airport. Der Flughafen zählte damit 1,2 Millionen Passagiere mehr als im Vorjahr, was einem Wachstum von 7,5 Prozent entspricht. Die Verkehrsentwicklung liegt erneut über dem durchschnittlichen Passagierwachstum der deutschen Flughäfen. Die Zahl der Starts und Landungen erhöhte sich gegenüber 2006 um rund sechs Prozent auf rund 228.000 Flugbewegungen – ebenfalls ein historisches Hoch.

Attraktiver Standort

Damit ist Düsseldorf der drittgrößte deutsche Airport nach Frankfurt und München. Ein überdurchschnittliches Wachstum verzeichnete erneut der Interkontinentalverkehr. So reisten auf den außereuropäischen Verbindungen über 1,9 Millionen Fluggäste – fast 17 Prozent mehr als im Vorjahr.

„Düsseldorf International ist auf einem hervorragenden Kurs", betont Christoph Blume, Sprecher der Flughafengeschäftsführung. „Es ist uns gelungen, unsere Position als wichtigster Flughafen NRWs weiter zu stärken."

Die strategische Ausrichtung Düsseldorfs ist von drei Schwerpunkten gekennzeichnet: die direkte Vernetzung starker Wirtschaftsstandorte, Non-Stop-Verbindungen in bedeutende Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und die Weiterentwicklung zum Drehkreuz. „Der Drehkreuzverkehr bringt dem Wirtschaftsstandort die benötigte globale Anbindung", erklärt Blume. Der Flughafen wird mit einem dreistelligen Millionenbetrag dementsprechend weiter ausgebaut. Für schnellen und komfortablen Umsteigeverkehr ist beispielsweise ein neuer Verbindungsgang zwischen den Flugsteigen B und C notwendig. Auch Investitionen in zusätzliche Gepäcksortier-Kapazitäten und neue Wartungshallen für Fluggesellschaften stehen an.

alle Fotos dieser Seite: Flughafen Düsseldorf

Sehr gut vernetzt

Die Neuss Düsseldorfer Häfen und der Düsseldorfer Airport sind die Tore zur Welt für Nordrhein-Westfalen und seine Landeshauptstadt", lobt Christoph Blume, Sprecher der Flughafengeschäftsführung. „Die Gesamtheit der logistischen Möglichkeiten vom Flughafen bis zu den Häfen macht den Standort Düsseldorf so attraktiv. Luft, Straße, Schiene und Wasser gehen eine hervorragende Symbiose ein, die Business im größten Wirtschaftsraum Europas ermöglicht. Die optimale Erreichbarkeit trägt in höchstem Maße zum wirtschaftlichen Erfolg der Region bei", hebt er die gute Intermodalität – die Verbindung der verschiedenen Verkehrssysteme untereinander – hervor.

65 Geschäfte laden ein

Düsseldorf International weist beeindruckende Zahlen auf

77 Luftverkehrsgesellschaften flogen im vergangenen Jahr Düsseldorf im Linien- und Charterverkehr an. Sie bedienten weltweit 180 Destinationen, zwölf inländische und 168 ausländische Ziele in insgesamt 50 Ländern. Klarer Spitzenreiter der beliebtesten Airlines ist die Lufthansa mit rund vier Millionen Passagieren, gefolgt von der LTU (2,7 Mio.) Air Berlin (2 Mio.), dba (980.000) und Hapag Fly (920.000).

Den ersten Eindruck erhalten die Besucher von dem für 400 Millionen Euro neu errichteten Terminalgebäude, das ein bis zu 20 Metern hohes Glasdach überspannt. In dem 400 Meter langen und 90 Meter breiten Bereich sind 142 Check-In-Stationen der Airlines untergebracht. An den Bereich schließen sich die drei Flugsteige an, die zwischen 202 und 162 Metern lang sind. Insgesamt können im Terminal bis zu 22 Millionen Passagiere im Jahr abgefertigt werden. Bis zum Start oder nach der Landung können sie in einem der 65 Geschäfte shoppen, die auf insgesamt 7.000 Quadratmetern untergebracht sind. Alternativ laden 33 Restaurants, Bars und Cafés ein.

Geschäfte, Restaurants, Bars und Cafés laden zu einem Besuch ein.

Die mehrstufige, 100-prozentige Gepäckkontrolle hat eine Kapazität von 6.200 Koffern, Taschen und anderen Stücken pro Stunde. Verteilt werden sie über 20 Gepäckausgabebänder.

Für die Fluggesellschaften stehen drei Start- und Landebahnen zur Verfügung: die Südbahn mit 3.000 Metern, die Nordbahn mit 2.700 Metern und schließlich die Querwindbahn mit 1.650 Metern Länge.

Insgesamt verfügt der Flughafen über ein Betriebsgelände von sechs Millionen Quadratmetern Fläche, auf der Vorfeldfläche von 760.000 Quadratmetern ist Platz für 86 Vorfeldpositionen.

Raum für kreative Entwicklungen

Zahlreiche Firmen und Partner nutzen die günstige Lage in Krefeld-Uerdingen.

alle Fotos dieser Seite: Bayer

Neben Leverkusen und Dormagen ist Krefeld-Uerdingen einer von drei Chempark-Standorten die die Currenta, als kompetentes Dienstleistungsunternehmen managt und betreibt. Ganz nach dem Motto: „Wir wollen Raum schaffen – um unternehmerische Ideen zu verwirklichen." In Uerdingen arbeiten insgesamt 7.200 Mitarbeiter verschiedener Firmen auf einer Fläche von 3,3 Quadratkilometern. Das Areal umfasst 25 Kilometer Straßennetz, 30 Kilometer Schienenstrang, 250 Kilometer Energie- sowie 180 Kilometer Produktleitungen. Durchschnittlich verbrauchen die hier ansässigen Unternehmen 350.000 Kubikmeter Wasser, 12.000 Tonnen Dampf und 4,5 Mio. Kilowattstunden Strom pro Tag.

Eine breite Produktpalette

Zu den Firmen in Uerdingen zählen namhafte Unternehmen wie Currenta, die 24 Prozent der Fläche nutzen, verschiedene Bayer-Konzerngesellschaften (35 Prozent), Unternehmen der Lanxess AG (26 Prozent) und weitere Partner (15 Prozent) wie der amerikanische Pigmenthersteller Tronox, die Chemion Logistik GmbH und die Firma Lehnkering. Bayer MaterialScience stellt Desmodur und Polycarbonat (Makrolon) her und ist der weltweit größte Bayer-Produktionsstandort für Makrolon, das unter anderem bei Bedachungen wie für das Pekinger Olympia-Stadion und den Krefelder Hauptbahnhof, für Datenspeicher wie CDs, DVDs und die neuen Blu-Ray Discs sowie Brillen, Getränkeflaschen und viele andere Produkte eingesetzt wird. Die rund 1.700 Mitarbeiter von Lanxess produzieren anorganische Farbpigmente, Materialschutzmittel, Geschmackstoffe, Weichmacher für Kunststoffe und Polyamid (Durethan). Rund 600 Mitarbeiter des amerikanischen Pigmentherstellers Tronox produzieren hier Titandioxid.

Ein Standort mit Zukunft – das belegen auch die Investitionen: 2006 90, im vergangenen Jahr mehr als 100 Millionen Euro.

mehr Infos unter: http://www.uerdingen.bayer.de

Wettbewerbsvorteil

Die Lage an den verschiedenen Verkehrsträgern verschafft dem Chempark-Standort Krefeld-Uerdingen wichtige Vorteile: Der Chempark liegt nicht nur nahe von gleich mehreren Autobahnen, sondern hat auch Anschluss an das Gleisnetz der Bahn und verfügt vor der eigenen Haustür an der verkehrsreichsten Wasserstraße Europas über eigene Umschlagsanlagen. Das multimodale Verkehrsangebot rundet der Flughafen Düsseldorf ab.

Zudem ist Nordrhein-Westfalen als Standort mit 59 Hochschulen, mehr als 50 Technologiezentren und 60 hochschulexternen Forschungseinrichtungen Vorreiter in Bildung und Forschung.

Fusionen und Expansion

Bereits 1890 Lager in Russland, England und Nordamerika

1877 gründet der 25-jährige Dr. Edmund ter Meer in Uerdingen mit zunächst nur zwei Mitarbeitern die Firma „Dr. E. ter Meer & Cie" zur Herstellung von Azofarbstoffe.

Schon drei Jahre später kann er das Geschäft auf das Ausland erweitern: In Österreich, in der Schweiz, in Frankreich, England, Polen, Russland, Spanien und in den USA richtet ter Meer Farbstofflager ein.

1882 folgt eine Ausweitung der Produktion: Durch Übernahme der Geschäftsaktivitäten von Heinrich Tillmanns werden zusätzlich Triphenylmethanfarbstoffe hergestellt. 1892 erweitert das Unternehmen die Produktpalette nochmals um die Öle Dimethyl- und Diäthylanilin. Inzwischen arbeiten in Uerdingen 149 Arbeiter und 32 Angestellte, darunter sechs Chemiker. Zwei Jahre später wird die Werkfeuerwehr gegründet. Bis zum Ersten Weltkrieg steigt die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kontinuierlich auf rund 1.600. In den 50er Jahren geben mehrere Entwicklungen dem Standort eine entscheidende Wende. Uerdingen wird 1951 Teil der neu gegründeten „Farbenfabriken Bayer A.G.". Die Produktpalette wird um Titandioxid erweitert: Noch heute ist der Standort der größte Produzent weltweit, das Produkt geht in mehr als 100 Länder.

In der Makrolon-Produktion.

1953 entwicklen die Mitarbeiter Makrolon, ein hochbelastbares Polycarbonat, das seit 1959 auch in Krefeld produziert wird. Zudem wird in dieser Zeit – damals ein durchaus revolutionärerer Gedanke – eine Abteilung für Umweltschutz aufgebaut. 1977 feiert der Standort am Rhein ein großes Jubiläum: 100 Jahre Werk Uerdingen. Mit 10.000 Mitarbeitern, die rund 1.000 Produkte herstellen.

Ausbildung

Der Chempark Krefeld-Uerdingen ist ein wichtiger Ausbildungspartner für die Region. 547 junge Menschen werden derzeit in 13 verschiedenen Berufen im naturwissenschaftlichen, technischen und kaufmännischen Bereich ausgebildet.

360 von ihnen für die verschiedenen Chempark-Unternehmen, weitere 43 in der Initiative „Starthilfe" sowie 144 Jungen und Mädchen über den direkten eigenen Bedarf hinaus in der Ausbildungsinitiative Rheinland (AIR), der sich der Standort angeschlossen hat.

Neue Marke

Currenta ist Manager und Betreiber des Chempark an den drei Standorten Leverkusen, Dormagen und Krefeld-Uerdingen. Mit einer Gesamtfläche von 13,3 Quadratkilometern ist Chempark der größte europäische Chemiepark. An den drei Standorten arbeiten rund 50.000 Menschen – noch einmal so viele arbeiten zudem im Umfeld der Standorte. Ein Drittel der chemischen Industrie in Nordrhein-Westfalen produziert mit Unterstützung von Currenta.

Umsatzstark

Currenta, so erklärt Dr. Klaus Schäfer, Vorsitzender der Geschäftsführung, hat sich als junges Unternehmen sehr hohe Ziele gesetzt. „Mit 13,3 Quadratkilometern wertvoller Fläche ist der Chempark, den wir betreiben, einer der größten Chemieparks Europas. Jetzt wollen wir zudem einer der attraktivsten sein und Marktführer werden."

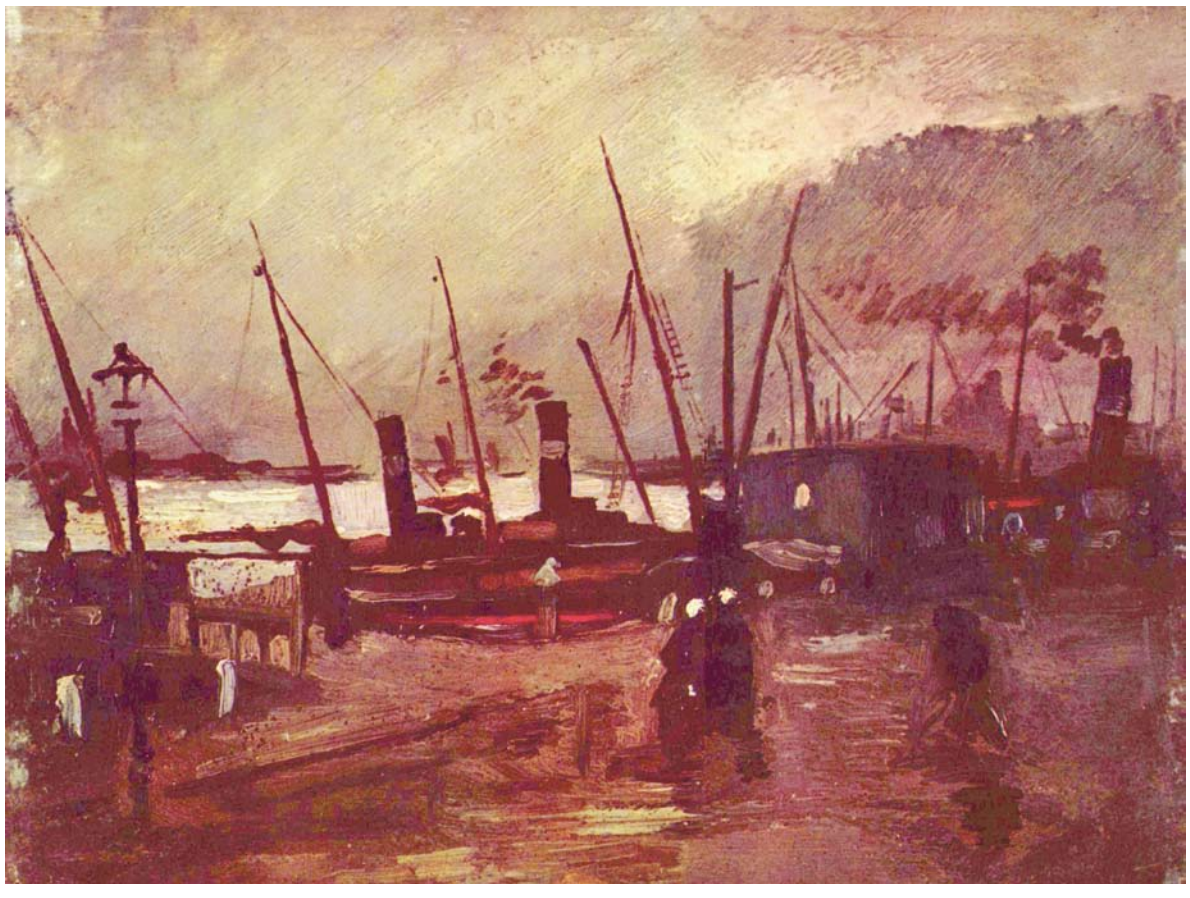
Eine Stadt geprägt von der Schelde

Antwerpen: pulsierender Wirtschaftsstandort und Anziehungspunkt für zahlreiche Künstler

Die Hafenstadt Antwerpen überrascht ihre Besucher immer wieder mit ihrer Vielfalt: erwärmend und ungekünstelt, aber auch lebhaft und kosmopolitisch; eine Stadt zum Leben, gesegnet mit atemberaubender Architektur, stilvollen Geschäften, imponierenden Monumenten, Jazzklubs, Kneipen und Restaurants, in denen man belgische und internationale Gerichte genießen kann.

Antwerpen ist auch die Stadt des Barockmalers Rubens, reich an außergewöhnlichen Museen, malerischen Galerien, Straßenzügen mit reich skulptierten Häusern und entspannenden Grünflächen und Oasen der Ruhe. Kultur, Geschichte, ein brausendes Nachtleben und Geschäfte von Weltklasse unmittelbar erreichbar: über Luft, Schiene, Straße und Wasser.

Die Rubensstadt ist gleichzeitig ein blühender Wirtschaftsstandort: das Weltzentrum für Diamanten, die Stadt der Modeschöpfer, ein Welthafen, eine überschäumende, lebensfrohe Stadt, ein abwechslungsreiches Einkaufsparadies ohne seinesgleichen, eine Stadt familien- und kinderfreundlicher Attraktionen, eine gastfreundliche und multikulturelle Metropole. Die Bürger sind mit Recht stolz auf die historische Vergangenheit mit weltberühmten Künstlern wie Rubens, Van Dyck, Jordaens und Breughel. Im Laufe der Jahrhunderte baute die Stadt ein Kulturerbe von einzigartigem Wert auf. Die Museen und historischen Kirchen sind die Schatzkammern, in denen viel von diesen Reichtümern bewahrt und gezeigt werden. Ebenso bewundernswert sind die historischen Patrizierhäuser, die denkmalgeschützten Monumente, die Standbilder und zahlreichen Madonnenstatuen, die das Straßenbild schmücken.



Auf Künstler übte der Hafen stets große Anziehungskraft aus: Kai in Antwerpen von Van Gogh (1885).

Und Antwerpen besitzt auch heute eine rauschende Kultur- und Kunstszene. Mit weltberühmten und weniger bekannten Künstlern, großen und kleinen Kulturtalenten. Mit vielen Theatern, Kinos, Galerien und Tanz- und Konzertpodien. Mit großen etablierten Kulturhäusern und experimentellen Freihäfen.

Seine Existenz und den Wohlstand verdank Antwerpen der Schelde. Über Jahrhunderte bestimmte die Schifffahrt das tägliche Leben. Wenn die Besucher am Scheldekai entlang spazieren, entdecken sie eine ganze Reihe neuer Gebäude, deren moderne Architektur oft mit einem Augenzwinkern auf das maritime Leben von einst hinweist. Der Weg erlaubt aber auch einen Blick über den Fluss und die großen Schiffe, die ihn täglich befahren.

mehr Infos unter:
www.antwerpen.be

Goldenes Zeitalter

Blüte und Elend im 16. Jahrhundert

Ausgrabungen belegen, dass es bereits in galloromanischer Zeit um 200 nach Christus eine Ansiedlung gab, die Normannen 836 verwüsteten. Doch schon bald danach zogen wieder Bewohner zum „aanwerp", das Antwerpen seinen Namen gab, an die Stelle, an der heute noch die Burg „Het Steen" steht. Aus diesem Kern entstand die heutige Stadt.

Als Antwerpen 970 ein Grenzort des deutschen Reiches wurde, baute man eine Befestigung aus Holz. Sie wurde später durch eine Burg aus Stein („Het Steen") und eine Stadtmauer ersetzt, und Antwerpen durfte sich Markgrafschaft (Grenzgrafschaft) des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation nennen. Die Schelde war die Grenze und auf der gegenüberliegenden Seite lag die Grafschaft Flandern.

In der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts kam es zu einer ersten wirtschaftlichen Blüte. Antwerpen entwickelte sich damals zum bedeutendsten Handelszentrum und finanziellen Herzen Westeuropas, vor allem bekannt für seinen Seehafen und Wollmarkt. 1356 ging die Stadt an die Grafschaft Flandern und verlor zahlreiche Privilegien.

50 Jahre später wendete sich das Schicksal abermals zum Guten: Es begann das „Goldenen Zeitalter", eine Epoche, in der Antwerpen auf jedem Gebiet eine Weltstadt wurde, sozusagen das New York des 16. Jahrhunderts. 1531 errichtet Dominicus de Waghemakere die allererste Handelsbörse, die unter anderem den Börsen von Amsterdam und London Modell stand. Der Florentiner Lodovico Guicciardini beschrieb das Handels- und Kulturzentrum als „die schönste Stadt der Welt."

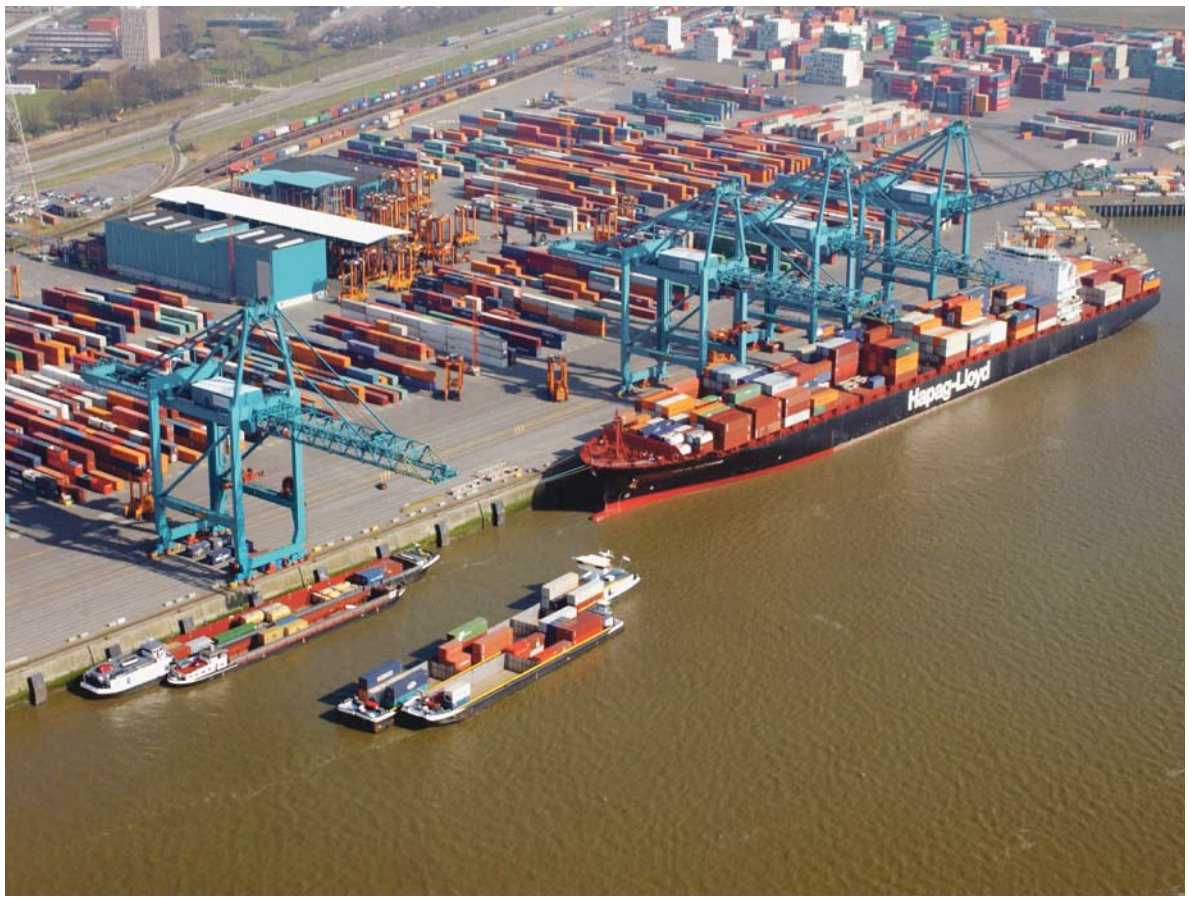
Das Antwerpener Stadhuis (Rathaus) zeugt von der Pracht und dem Reichtum der Handelsstadt.

alle Fotos dieser Seite: de.wikipedia.org

In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts lag die Stadt im Brennpunkt des politisch-religiösen Konflikts zwischen dem protestantischen Norden und dem katholischen Spanien, mit dem Bildersturm (1566), der spanischen Furie (1576) und schließlich dem Fall Antwerpens. Die Stadt kam wieder unter die Herrschaft des spanischen Monarchen Philipps II., woraufhin die nördlichen Niederlande die Schelde schlossen. Wirtschaftlich war dies eine Katastrophe. Protestanten sowie die kaufmännische und intellektuelle Elite verließen die Stadt. Dennoch hielt die kulturelle Blüte noch bis zur Hälfte des siebzehnten Jahrhunderts an, mit Malern wie Rubens, Van Dyck, Jordaens und Teniers, den Bildhauerfamilien Quellin und Verbruggen, mit Druckern wie Moretus und den berühmten Antwerpener Cembalobauern.

1900 Mitarbeiter arbeiten im Hafen

Logistik-Firmen haben sich zu Alfaport Antwerpen zusammengeschlossen



alle Fotos dieser Seite: Port of Antwerp

Um die Liegezeiten für die Seefrachter zu minimieren, werden sie von mehreren Kranbrücken entladen.

Der Hafen von Antwerpen umfasst ein Gelände von mehr als 13.000 Hektar, von denen rund 7.200 Hektar am rechten Ufer und knapp 6.000 Hektar am linken Ufer der Schelde liegen. Hinzu kommen noch einmal rund 2.200 Hektar Wasserfläche.

Der Hafenbetrieb Antwerpen ist eine eigenständige Einheit innerhalb der Antwerpener Stadtverwaltung. Der Hafenverwaltung gehören die Kais und Grundstücke am rechten Scheldeufer sowie teilweise auch die Umschlagseinrichtungen wie Krane und anderes.

Einheitliche Regeln

Zusätzlich managt der Hafenbetrieb die Aktivitäten am linken Scheldeufer und stellt so sicher, dass im gesamten Hafengebiet einheitliche Vorschriften und Regeln herrschen. Das Gelände wird aber von einer anderen städtischen Gesellschaft verwaltet und entwickelt.

Die rund 1.900 Mitarbeiter der Hafengesellschaft sind für die Planung, den Ausbau und die Modernisierung des Hafens zuständig sowie für die Wartung der Hafeninfrastruktur und den Unterhalt der Fahrrinne verantwortlich. Sie stellen zudem den Hafenbenutzern Schleppboote, Schwimm- und Uferkrane zur Verfügung. Auch die Bedienung der Brücken und Schleusen gehören zu ihren zahlreichen Aufgaben.

Der Hafenbetrieb kümmert sich außerdem um den zügigen und sicheren Schiffsverkehr im Hafenbereich. Eine seiner Prioritäten ist die nachhaltige Entwicklung des Hafens. Zudem verleasen die Mitarbeiter Flächen und Grundstücke an Interessenten und versorgen die Anlieger mit Strom.

Die hafengebundenen Unternehmen und Logistik-Firmen des Antwerpener Hafens haben sich zu Alfaport Antwerpen zusammengeschlossen. Zu den Mitgliedern zählen zum Beispiel die Berufsvereinigungen der Antwerpener Privatunternehmen. Durch seine umfassende Struktur überspannt Alfaport alle privaten hafengebundenen Aktivitäten.

Der Verband vertritt die Interessen der Hafenbenutzer auf verschiedenen Ebenen und gegenüber zahlreichen Interessengruppen. Alfaport Antwerpen pflegt Kontakte mit zahlreichen Organisatoren und Behörden, um ein gutes Klima und die bestmöglichen Voraussetzungen für das gute Funktionieren des Hafens im Allgemeinen und der Privatwirtschaft im Besonderen zu schaffen.

Sämtliche Initiativen von Alfaport werden durch eine Reihe von Führungsgremien entwickelt. Dabei beraten sie mehrere Arbeitsgruppen. Ihre Aufgabe es ist, Lösungen für gemeinsame Probleme zu entwickeln.

mehr Infos unter:
www.portofantwerp.com

Binnenschiffe übernehmen den Weitertransport der Güter.

Drei Bereiche

„A port that sets the tone“, auf Deutsch: „Ein Hafen, der den Rhythmus bestimmt“, so lautet der Titel eines neuen PR-Films über den Hafen Antwerpen.

Die DVD beschäftigt sich auf originelle Weise mit allen Aspekten eines modernen Welthafens. Musik spielt dabei eine wichtige Rolle: Musiker und Instrumente symbolisieren die einzelnen Hafenaktivitäten. Die DVD enthält eine niederländische, französische, deutsche, englische und chinesische Fassung des Films. Er stammt von der Produktionsfirma Manitoba aus Antwerpen-Deurne. Die Autorenrechte liegen beim Städtischen Hafenbetrieb, bei dem der Film auch bestellt werden kann.

Partner Binnenschifffahrt

Der Hafen Antwerpen erarbeitet in enger Zusammenarbeit mit Schifffahrtsbehörden, Agenten, Spediteuren, Verladern, Umschlagfirmen, Berufsverbänden und anderen Experten einen Masterplan für die Binnenschifffahrt.

Zweck dieses Langzeitprojektes ist der weitere Ausbau des Binnenschifffahrtsverkehrs im Hafen Antwerpen und in dessen Hinterland. 2006 wurden im Hafen mehr als 85 Millionen Tonnen Fracht mit Binnenschiffen an- und abtransportiert.

Fachleute gehen davon aus, dass dieser Anteil in den kommenden Jahren weiter steigen wird. Für 2018 erwartet sie mehr als 115 Millionen Tonnen. Vor allem der Containerumschlag per Binnenschiff soll zunehmen. 2006 hatte die Binnenschiff-Containerfahrt einen Anteil von 33 Prozent am Modal Split, bis 2018 rechnet man mit einer Zunahme auf 43 Prozent.

Eine starke Steigerung

Rund 181,5 Millionen Tonnen wurden nach ersten Schätzungen im vergangenen Jahr in Antwerpen umgeschlagen. Gegenüber 167 Millionen Tonnen im Jahr 2006 wäre das eine Steigerung von mehr als acht Prozent. Neben einem starken Wachstum der generellen Fracht konnten vor allem die Containerumschläge erneut einen sprunghaften Zuwachs verzeichnen: Ihre Menge stieg auf 94 Millionen Tonnen. Das sind 16 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Das entspricht rund acht Millionen Standardcontainern, die an den Kais bewegt wurden.

Logistikfunktion stärken

Kanalhäfen appellieren an Kommunen für Bestandsschutz

Foto: Dortmunder Hafen

Auch im Dortmunder Hafen steckt im Containerumschlag viel Zugkraft.

Ein dringender Appell an die Kommunen für den Erhalt der Binnenhäfen und an die Landespolitik als koordinierende Instanz für die Flächenentwicklungsplanung erging anlässlich der Feier zum 60-jährigen Bestehen der Arbeitsgemeinschaft Öffentlicher Kanalhäfen NRW in Lünen. Nordrhein-Westfalen als größtes Binnenschifffahrtsland habe das Potenzial das zukünftige Verkehrswachstum durch eine systematische Einbindung der Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene in die Logistik nachhaltig zu gestalten – der Trend gehe vielfach jedoch in eine andere Richtung. „Die deutschen Binnenhäfen sind zunehmend von Plänen der Stadtentwickler bedroht", sagte Friedrich Weege, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft und Präsidiumsmitglied im Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB). Obwohl das Hafengeschäft boome, seien immer mehr Standorte angesichts der gewachsenen Begehrlichkeit nach Wohnen und Arbeiten am Wasser gefährdet.

Nicht nur könnten mit der Vermarktung von Flächen für Wohn- und Bürobebauung kurzfristige Erträge erwirtschaftet werden, Probleme wie Lärmemissionen oder die Verpflichtung von zusätzlichen Sicherheitsmaßnehmen im Sinn des Hafensicherheitsgesetzes entfielen, wenn der Logistikstandort Hafen aufgegeben werde. „Dies schadet direkt dem System Wasserstraße, also auch der Binnenschifffahrt und Logistik, mittelfristig setzt eine Verlagerung auf den Straßengüterverkehr ein, der bereits heute an seine Kapazitätsgrenzen stößt", so Weege.

Zusätzliche Staus im Ballungsgebiet Rhein-Ruhr würden aber von der Bevölkerung nicht mehr akzeptiert. Für ein Schiff mit 2.000 Tonnen Fracht, welches in fünf Minuten vorbeifahre, würden rund 80 Lastkraftwagen etwa eineinhalb Stunden lang lautstark dieselbe Stelle passieren, verdeutlichte er die vermeintliche Alternative.

70.000 Arbeitsplätze

Der stellvertretende Arbeitsgemeinschaftsvorsitzende Dr. Roland Beyer von der Dortmunder Hafen AG betonte, dass auch die Frage der Arbeitsplätze in fast allen Bildungsschichten nicht beachtet würde. Immerhin hingen an den rund 100 deutschen Binnenhäfen und deren Umfeld bis zu 400.000 Jobs – in Nordrhein-Westfalens Häfen allein rund 70.000 direkte und indirekte.

Ausdrücklich wurde deshalb die koordinierende Rolle des Landes bei der Entwicklung der Binnenhäfen hervorgehoben. „NRW hat als bisher einziges Bundesland den Ansatz vermittelt, mit Mitteln der Flächennutzungsplanung die Sicherung und gegebenenfalls Wiederherstellung von Logistikflächen am Wasser stärken zu wollen", so Weege und Beyer unisono. „Nur scheinen die Kommunen ihn nicht zu beachten".

Es besteht immer noch die Frage, inwieweit zugelassen werden kann, dass logistische Infrastrukturen in den Binnenhäfen städtebaulichen Umnutzungen zum Opfer fallen. Die für einige Binnenhäfen im Bundesverband existenzielle Frage lässt grundsätzlich die Diskussion aufkommen, wie es mit der Wertigkeit der Häfen als Logistikzentren und damit der Bedeutung des Logistik-Standorts Deutschland zu vereinbaren ist, wenn es kommunalen Interessen überlassen bleibt, über Grundbestandteile einer logistischen Infrastruktur zu entscheiden, die letztlich für das Gesamtsystem Wasserstraße unverzichtbar sind.

mehr Infos unter:
www.binnenhafen.de/

Garant für Logistik der kurzen Wege in NRW

Kanalhäfen sehen sich für die nächsten 60 Jahre gerüstet.

Nach Wiederaufbau und Ausbau jetzt die Zukunft gestalten

Foto: Stadtwerke Essen/Hafen Essen

Kanalhäfen als Dienstleister der Region: Anodenumschlag in Essen.

Vor allem der Wiederaufbau der im Zweiten Weltkrieg teilweise zerstörten Häfen und ihre anschließende Wiedereinordnung in die Verkehrswirtschaft waren die vorrangigen Themen, als sich die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Öffentlicher Kanalhäfen NRW (AöK) im Dezember 1947 erstmals zusammensetzten, wie sich der heutige Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft und Hammer Hafenchef Friedrich Weege bei der Geburtstagsfeier des Zusammenschlusses erinnert.

Weitere Themen des eingehenden Meinungs- und Erfahrungsaustausches waren die Hafennutzungsverträge mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion und Tariffragen, vor allem die Angleichung der Bestimmungen und Vereinheitlichung der Sätze. In den 80er Jahren kamen der Ausbau des Kanalnetzes sowie die von Verkehrsminister Leber eingeführte Kanalabgabe hinzu.

Zunächst bildeten Mülheim, Essen, Gelsenkirchen, Wanne-Eickel, Dortmund, Lünen, Hamm und Duisburg die Arbeitsgemeinschaft. Nachdem Dorsten, Lübbecke, Minden und Münster hinzukamen und Duisburg ausschied, sind heute elf öffentliche Häfen Träger der AöK und bündeln unter dem Titel 'Kanalhäfen-NRW' ihre Logistikangebote. „Die Standortstärken addieren sich zu einem Angebot, das dem Full-Service-Anspruch der Kunden gerecht wird. Die Binnenhäfen haben sich in den vergangenen Jahren von Flächenbereitstellern zu aktiven Partnern der Logistik entwickelt. Dabei sind die Binnenhäfen ein entscheidender Garant für eine Logistik der kurzen Wege", so der Vorsitzende.

Und sie seien ein Partner, der helfen könne, die erwarteten Zuwächse im Gütertransport in geregelte Bahnen zu lenken, ohne Staus zu verursachen und so die ökologischen Belastungen zu minimieren. „Über das dichte Kanalhafennetz, insbesondere des Ruhrgebietes und Ostwestfalens, in Verbindung mit einem gut ausgebauten Wasserstraßennetz können Transporte der Unternehmen im Ruhrgebiet von und zu den großen und kleinen Seehäfen der Nordseeküste abgewickelt werden – und das mit kurzen Vor- und Nachläufen in den Ballungsgebieten." Das Fazit des Vorsitzenden: „Die Kanalhäfen sind gerüstet und arbeiten aktiv mit an der Gestaltung der Zukunft. Aus diesem Grunde ist mir auch um die nächsten 60 Jahre Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Kanalhäfen im Land NRW nicht bange."

Eine der letzten Auenlandschaften

Steinkauz und Steifes Barbarakraut fanden im Süden Düsseldorfs eine Zuflucht.

Regelmäßige Überschwemmungen begünstigen eine extrem reiche Artenvielfalt

Die Urdenbacher Kämpe ist eine der letzten, nicht eingedeichten Auen am Niederrhein. Als Auen werden die Bereiche eines Flusstals bezeichnet, die das Hochwasser überschwemmt. Sie bilden die natürliche Landschaft entlang des Rheins. Das Hochwasser kann sich hier ausdehnen, wodurch Hochwasserspitzen gemildert werden.

Die Urdenbacher Kämpe erstreckt sich rechtsrheinisch von Monheim-Baumberg bis nach Düsseldorf-Urdenbach. Der nördliche Teil gehört zur Stadt Düsseldorf und umfasst den größten Teil der insgesamt 165 Hektar großen Fläche, die der NRW-Stiftung gehört. Hinzu kommen kleine Gebiete im Südteil, der zur Stadt Monheim im Kreis Mettmann gehört.

Foto: NRW-Stiftung / R. Wißkirchen

Extensives Grünland wechselt sich am Urdenbacher Altrhein mit typischer Auenlandschaft ab.

Zentrales Ackerland

Im Zentrum der maximal 3,5 Kilometer breiten Aue liegt inmitten von weiten Ackerflächen das sich ebenfalls im Besitz der NRW-Stiftung befindliche Haus Bürgel. Tiefer gelegen und häufiger überschwemmt umschließt ein breiter Gürtel von Grünflächen das zentrale Ackerland. Am Nord- und Ostrand der Aue geht der Grünlandgürtel in eine alte breite Rinne, den Urdenbacher Altrhein über, der heute größtenteils verlandet ist und dem im Osten einmündenden Garather Mühlenbach als Bachbett dient.

Die Urdenbacher Kämpe ist im nördlichen Teil von Flutrinnen und Entwässerungsgräben wie dem Baumberger Graben oder dem Parallelgraben durchzogen. Das Areal ist eine der letzten, nicht eingedeichten und somit noch regelmäßig überfluteten Auenlandschaften am Niederrhein. Deshalb heißt es bei Spitzenhochwasser in der gesamten Auenschleife „Land unter". Die regelmäßigen Überschwemmungen sind ein Grund für den hohen Artenreichtum.

Der Auencharakter wird vor allem entlang des Altrheins deutlich, wo in den Röhrichten, Weidengebüschen und im Auwald viele seltene Vögel, wie der Pirol, der auentypische Eisvogel, der auf Kopfweiden und Obstbäume angewiesene Steinkauz, der Zwergtaucher und der Gelbspötter, brüten. In den extensiv genutzen Feuchtwiesen und Hochstaudenfluren wachsen zahlreiche seltene Pflanzenarten. Kopfweiden, Pappelreihen, Hecken und ausgedehnte Obstwiesen gliedern die Landschaft.

Bei den im Gebiet bisher erfassten 277 Tierarten fallen vor allem die vielen Vogelarten auf. Insgesamt wurden bisher 65 Brutvogelarten notiert, von denen allerdings einige in neuerer Zeit nicht mehr gebrütet haben. 27 weitere Vogelarten wurden als Nahrungsgäste, Zufällige, Durchzügler und Wintergäste beobachtet. Von den Brutvögeln stehen 41 in der Liste der gefährdeten Arten, was die hohe ornithologische Bedeutung des Gebietes unterstreicht. Mit 24 Arten ist die Libellen-Fauna gut entwickelt.

Extensive Nutzungen in Verbindung mit der natürlichen Biotopvielfalt der Aue und basenreichen Böden haben eine mit 416 bisher nachgewiesenen Pflanzenarten sehr vielfältige Flora entstehen lassen. 22 Arten der Roten Liste, darunter vier stark gefährdete, kommen hier vor. Von landesweiter Bedeutung sind insbesondere einige selten gewordene Auen- und Stromtalpflanzen wie Fluss-Greiskraut, Sumpf-Wolfsmilch und Steifes Barbarakraut.

Das Gebiet ist über die A 59 gut zu erreichen. Bei der Ausfahrt Langenfeld-Richrath verlässt man die Autobahn und fährt nach Monheim-Baumberg bis ins Zentrum, dort nach rechts der Beschilderung folgend in Richtung Haus Bürgel und durchquert auf der Verbindungsstraße nach Düsseldorf-Urdenbach die Aue. Parkmöglichkeiten finden sich am Ortsrand von Urdenbach kurz hinter der Brücke über den Altrhein.

mehr Infos unter:
http://212.227.245.119/kunden/biostation/

Edles Holz und beste Nüsse

Die Walnuss ist der „Baum des Jahres 2008"

Wegen fehlender Nachpflanzung gingen die Walnuss-Bestände in Deutschland stark zurück, so das „Kuratorium Baum des Jahres". „Wir sollten uns mehr um diesen typischen Hausbaum, unseren guten, alten Freund kümmern" forderte der Kuratoriums-Vorsitzende Silvius Wodarz.

Der Walnussbaum hat gleich zwei Dinge von höchster Qualität zu bieten: edelstes Holz und beste Nüsse. Dass seine Blätter erst spät im Mai austreiben und früh im Herbst wieder abfallen, ist ein Vorteil für diesen typischen Hausbaum: Im Frühjahr wirft er erst Schatten, wenn man ihn sich wünscht, und im Herbst lässt er die schwächer werdende Sonne wieder durch seine dann blattlose Krone hindurch scheinen, die sich kugelförmig entwickelt.

Das jährliche Höhenwachstum kann in der Jugend einen bis zwei Meter erreichen. Im Gegensatz zur silbrigen Rinde sind die jungen Triebe dunkel rotbraun, und die alte schuppige Borke dunkelt nach. So entsteht ein markanter Farbkontrast in der Krone. Die maximale Höhe beträgt bei allein stehenden Nussbäumen rund 20 Meter, im Bestand strecken sie sich weiter nach oben und werden 25 bis 30 Meter hoch. Walnussbäume werden 125 bis 150 Jahre, im Extremfall sogar 600 Jahre alt. Sie treiben tiefe Pfahlwurzeln, gehen gleichzeitig auch in die Breite, das Wurzelwerk reicht horizontal um das fünffache über die Kronentraufe hinaus. Walnussbäume sind recht frostempfindlich, Trockenheit vertragen sie gut, Staunässe dagegen überhaupt nicht.

Die Bestäubung besorgt der Wind, daher kann der Nussbaum auf bunte Blüten oder Nektardrüsen zum Anlocken von Insekten verzichten. Kurz vor der Reife der Früchte ist noch eine dickfleischige grüne Schale vorhanden, die im September oder Oktober aufplatzt und die Nuss freilegt.

Foto: de.wikipedia.org

Standort hat die Weichen gestellt

Deutsche Bahn erwartet für Düsseldorf überdurchschnittliche Steigerungen.

Die Deutsche Bahn hält eine umfangreiche Infrastruktur bereit – wie hier in Düsseldorf-Derendorf.

Um sämtliche Wertschöpfungspotenziale voll entfalten zu können, müssen die Binnenhäfen nahtlos und zielgerichtet in die Transport- und Logistikketten eingebunden werden. Die Erkenntnis ist zentraler Bestandteil des von der Deutschen Bahn AG unter Mitwirkung der Häfen entwickelten „Masterplan Schiene Seehafen-Hinterland-Verkehr".

Ziel müsse es sein, so die Bahn, die Schieneninfrastruktur auch im Bereich der Binnenhäfen dauerhaft zu sichern und auszubauen. Ein Sprecher unterstrich: „Die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraßen müssen gemeinsam gestärkt werden, um das zu erwartende Mehraufkommen aufnehmen zu können."

Die deutschen Binnenhäfen, so die Experten der Deutschen Bahn, übernehmen als Schnittstellen der Gütertransportketten national wie auch international eine wichtige Drehscheibenfunktion. „Damit gewinnen sie zunehmend als Hinterland-Verteilzentren für die Seehäfen ebenso wie als leistungsfähige Transportalternativen für den Güterverkehr auf der Straße an Bedeutung", heißt es in einem Papier der Bahn.

Zu den wichtigsten Binnenhäfen Deutschlands gehörten unter anderem die nordrhein-westfälischen Häfen in Duisburg, Köln, Düsseldorf und Neuss sowie die Häfen Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe und Nürnberg in Südwest- und Süddeutschland. Sie verzeichnen ausnahmslos ein starkes Wachstum, das nach allen Prognosen langfristig anhalten wird.

Die Experten der Bahn rechnen damit, dass beispielsweise in den meisten Binnenhäfen bis zum Jahr 2015 eine Steigerung des Umschlagaufkommens von über 20 Prozent realisiert wird – für Düsseldorf erwartet die Bahn sogar einen Zuwachs von rund 50 Prozent.

Deshalb wurde auch die Anbindung der Häfen Düsseldorf und Neuss an die Strecken der Deutschen Bahn AG hinsichtlich der prognostizierten Entwicklung untersucht.

Dabei habe sich gezeigt, dass der heutige Ausbaustand – auch unter Berücksichtigung der größtenteils von den Häfen initiierten Entwicklungspläne – keine Engpässe im Bereich der Schieneninfrastruktur erwarten lässt: „Die aktuelle Anbindung ist bis 2015 unter den bislang bekannten Gesichtspunkten ausreichend." Lediglich in Neuss ergebe sich aus den Entwicklungsplänen der NDH als erforderliche Infrastrukturmaßnahme bei der Neusser Eisenbahn und im Umschlagsterminal, dass die Hafenanlage um ein zusätzliches Gleis und zwei Kräne erweitert werde müsse.

mehr Infos unter:
www.db.de

Herausforderung annehmen

Deutsche Bahn entwickelt Masterplan zusammen mit den Häfen

Mit dem „Masterplan Schiene Seehafen-Hinterland-Verkehr", der in den Masterplan Güterverkehr und Logistik des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingehen soll, zeigten die Häfen und die Deutsche Bahn AG ein Gesamtkonzept auf, das auf lange Sicht den Herausforderungen der kommenden Jahre gerecht werden soll.

Gute Bahnanschlüsse stärken die Binnen- und Seehäfen.

Stärken ausspielen

„Bei den lang laufenden, bündelungsfähigen Seehafen-Hinterlandverkehren kann die Bahn ihre ganze Stärke ausspielen. Das gilt es, durch intelligente Konzepte auszubauen", so Dr. Norbert Bensel, Vorstand Transport und Logistik der Deutschen Bahn AG. Die stürmische Entwicklung im Welthandel und der Boom in den neuen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union haben auch den deutschen Seehäfen in den vergangenen Jahren einen rasanten Aufschwung beschert. Nach zweistelligen Wachstumsraten in den vergangenen Jahren gehen alle Prognosen von einer weiteren Verdoppelung des Transportaufkommens in den Häfen bis 2015 aus.

So wird zum Beispiel jeder dritte Container, der heute in Hamburg ankommt, mit dem Zug abgefahren. Angesichts des starken Wachstums sind die Hauptabfuhrstrecken der Seehäfen allerdings nahe an ihrer Kapazitätsgrenze. Damit sie nicht Flaschenhals der wirtschaftlichen Entwicklung werden, sei ein zeitnaher Ausbau notwendig. „Wenn wir Umwelt- und Klimaschutz ernst nehmen und zugleich den Wirtschaftsstandort Deutschland stärken wollen, dann führt am Ausbau des Schienennetzes kein Weg vorbei", erklärt Oliver Kraft, Vorstand Produktion der DB Netz AG. „Mit dem Masterplan haben wir ein integriertes Verkehrskonzept entwickelt, das konkrete Wege aufzeigt."

Zügig anfangen

Neu- und Ausbauprojekte, die im Wesentlichen aus Bundesmitteln finanziert werden, müssen aufgrund der langen Genehmigungs- und Planungszeiten sowie der Sicherstellung des nötigen Finanzrahmens nun zügig angegangen werden. Dazu gehören die Hafenanbindungen ebenso wie etwa der Neubau der so genannten „Y-Trasse" Bremen/Hamburg–Hannover. Aber auch kapazitätssteigernde Ausbaumaßnahmen auf den stark belasteten Hauptstrecken und Knotenpunkten im Binnenland seien angesichts der Herausforderungen des globalen Wettbewerbs, des prognostizierten Transportmengenanstiegs und der sich beschleunigenden technischen Entwicklungen dringend erforderlich.

Die Bedeutung dieser Maßnahmen für die Häfen unterstreicht Dr. Hans Peter Dücker, Geschäftsführer der Hamburg Port Authority: „Für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen, unserer Häfen und den Erhalt der damit verbundenen Arbeitsplätze ist eine leistungsfähige Infrastruktur von entscheidender Bedeutung. Dem laufenden Ausbau der Häfen müssen nun die Verkehrswege ins Binnenland angemessen folgen."

mehr Infos unter:
www.railion.de

Eine große logistische Herausforderung

Dampfzugwoche erfordert viel planerische Vorarbeit – 60 Kubikmeter Wasser am Tag – Kooperationen

Eine Woche lang, vom 18. bis 22. Februar, erwarten Frank Türger, Leiter der Neusser Eisenbahn (NE), und seine Mitarbeiter zahlreiche Eisenbahnfreunde. Aus Anlass des fünfjährigen Bestehens der Neuss Düsseldorfer Häfen wird in Zusammenarbeit mit dem Verein Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig e.V. eine Lokomotive der Baureihe 52 die Kalkzüge ziehen. Nummer 52 8154-8 soll – wenn alles wie geplant klappt – in der Relation Flandersbach und Dornap Hahnenfurth nach Niederaußen Gustorf eingesetzt werden. Dass sich Eisenbahnfreunde diese einmalige Chance nicht entgehen lassen werden, das dampfende Zugpferd in Aktion festzuhalten, ist sicher. Was für alle Eisenbahnfreude ein besonderes Ereignis verspricht, bedeutet für Türger und seine Mitarbeiter vor allem Organisationsarbeit: „Es ist nicht ganz unproblematisch, heute eine Dampflokomotive fahren zu lassen."

Foto: Uwe Schnell

Auf den Einsatz der Dampflok 52 8154-8 im Februar bei der Neusser Eisenbahn freuen sich jetzt schon die Eisenbahnfreunde.

Fünf Tonnen Kohle am Tag

Zum einen sei die historische Lokomotive deutlich langsamer als ihre modernen Nachfolger, erklärt Ilie Grigorean, stellvertretender Betriebsleiter der NE. Zum anderen benötigt sie am Tag rund fünf Tonnen Kohle sowie 60 Kubikmeter Wasser, um den nötigen Dampf im Kessel zu erzeugen. Einst standen entlang allen Schienensträngen entsprechende Stationen. Heute müssen die Mitarbeiter sorgsam vorplanen und Versorgungspunkte organisieren. „Das Projekt ist auch eine logistische Kooperation mit den Kalkwerken in Wülfrath und mit RWE."

Das zusätzliche Arbeitspensum nimmt Türger gerne auf sich: „Für einen Eisenbahnfan ist das sicherlich das Größte. Und die Aufgabe des Heizers wird in den Tagen sicherlich eine der Gefragtesten weit und breit sein."

Den Kontakt stellte einer seiner Mitarbeiter her, der gleichzeitig Mitglied in dem Verein ist. Der wurde 1989 als „IG Traditionslok Bayerischer Bahnhof zu Leipzig" von einigen Eisenbahnern, vorwiegend Lokführer des Bahnbetriebswerkes Engelsdorf bei Leipzig, gegründet. Hauptsächliches Ziel der Interessengemeinschaft war damals der Erhalt, die Aufarbeitung und der Erwerb museal interessanter Dampflokomotiven.

Ein wichtiger Anschluss

Krefelder Bahnen verbinden Kais und City mit dem Netz der Bahn

Die Hafenbahn im Krefelder Hafen wird von der „Städtischen Eisenbahn Krefeld" betrieben, die zudem die KRIBA, die Krefelder Industriebahn bedient. Letztere ursprünglich zur Erschließung eines Industriegebietes erbaute Bahn hat heute nur noch einen Anschließer, der regelmäßig Kesselwagen empfängt.

Die Städtische Eisenbahn verfügt über vier Diesellokomotiven sowie 26 Güterwagen. 30 Unternehmen im Krefelder Hafen besitzen einen direkten Gleisanschluss.

Fast 60 Kilometer Gleis betreibt die Städtische Eisenbahn in Krefeld.

Die Hauptaufgabe der Eisenbahner ist es, die Waggons dieser Unternehmen zum Übergabebahnhof Linn und damit zum Gleisnetz der Bahn zu bringen, beziehunsgweise Waggons und Züge von dort abzuholen und zu den Hafenfirmen zu fahren. Daneben fungierte die Städtische Eisenbahn Krefeld als Verbindungsglied zwischen dem Hafengebiet und den Versorgungszentren in der Stadt, also dem Großmarkt und dem Schlachthof, und übernahm die entsprechenden Transporte.

Die Städtische Eisenbahn Krefeld verfügt heute an den rund 50 Kilometern Betriebsgleis über 120 Weichen, 28 öffentliche Bahnübergänge und 14 Lichtzeichenanlagen.

Die Krefelder Industriebahn hat bei 5,5 Kilometern Gleislänge fünf Weichen, sechs Bahnübergänge über öffentliche Straßen und zwei Lichtzeichenanlagen.

Interessante Verbindungen

Die Mitarbeiter sind jedoch nicht nur in der Seidenstadt unterwegs: Da eine der Lokomotiven auch für den überregionalen Einsatz geeignet ist, tritt das Unternehmen auch im weiteren regionalen Bereich als Hauptfrachtführer auf und kann so den Kunden im Hafen interessante Relationen bieten, erläutert Elisabeth Lehnen, Geschäftsführerin der verantwortlichen Mutter Hafen Krefeld GmbH & Co. KG.

Haupttransportgüter der Hafenbahn sind im Wesentlichen chemische und landwirtschaftliche Erzeugnisse sowie Eisen und Stahlprodukte inklusive Schrott. Dabei, so erklärt Elisabeth Lehnen, unterlag die Entwicklung der Bahntransporte in der Vergangenheit größeren Schwankungen, wobei der absolute Tiefpunkt mit nur 335.000 Jahrestonnen im Jahr 2004 inzwischen überwunden wurde.

So bewegten die Mitarbeiter bis September vergangenen Jahres bereits 473.611 Tonnen, das bedeutete ein Plus von rund 27 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Zusammenarbeit funktioniert reibungslos

Bei einer Schiffshavarie am Abend des Donnerstag, 20. Dezember, kollidierten gegen 19:40 Uhr drei Motorschiffe. Nach ersten Ermittlungen war das mit mehreren hundert Tonnen Rapssaat beladene Frachtschiff „Carmel" flussabwärts (in der Fachsprache „zu Tal", weil mit der Strömung vom Berg Richtung Meer fahrend) unterwegs, als es nach rechts abdriftete. Dabei geriet es in die Spur des mit mehr als 2.000 Tonnen Kokosöl beladenen TMS (kurz für Tankmotorschiff) „Piz Gloria", das flussaufwärts („zu Berg") unterwegs war. Das hinter dem Tanker fahrende TMS „ Bohemia" konnte nicht mehr stoppen und fuhr auf das TMS „ Piz Gloria" auf. Von keinem Tankmotorschiff trat Ladung aus, Personen wurden nicht verletzt.
Während die beiden Tanker nach einer Überprüfung die Fahrt fortsetzen konnten, drohte das MS „Carmel" zu sinken, weil Wasser in den Frachtraum drang. Der Kapitän steuerte das Schiff ans Ufer vor dem Bayer-Gelände, wo es schließlich auf Grund aufsetzte.
Schon kurz nach dem Unfall lief eine gute eingespielte, koordinierte Rettungsaktion der verschiedenen Hilfs- und Einsatzkräfte an. Sie soll auch bei den sehr seltenen schwereren Unfälle größere Auswirkungen oder Beeinträchtigungen für die Bevölkerung verhindern.

Schnell und koordiniert

Polizei beginnt frühzeitig mit Ermittlungen.

alle Fotos dieser Seite: WSA

Am Ufer konnte die Mannschaft den havarierten Frachter festmachen.

Die ersten Meldungen über den Unfall bei Krefeld trafen bei der Wasserschutzpolizei um 19:40 Uhr ein, wie Werner Friese, Hauptkommissar Sachgebiet Einsatz, berichtet. Die Einsatzzentrale ist in der Leitstelle des Polizeipräsidiums Duisburg untergebracht und wird ständig von mindestens zwei der blauuniformierten Beamten besetzt. Sofort alarmierten diese ein Boot von der zuständigen Wache in Duisburg-Ruhrort: „Die Beamten wissen dann schon, ob Schadstoffe austreten, sie also eventuell Schutzmaßnahmen einleiten müssen." Zudem befragen sie bei der Fahrt zum Unfallort auch die entgegenkommenden Kapitäne und Schiffsführer, ob die etwas gesehen haben oder weitere wichtige Informationen geben können. Über die Leitstelle nahm die Wasserschutzpolizei gleichzeitig nach einem festgelegten Plan Kontakt zu den anderen Behörden wie Feuerwehr und dem Wasser- und Schifffahrtsamt auf. Je nach Schwere wird auch die Landpolizei verständigt, die mit ihren Einsatzwagen schneller am Ort des Geschehens sein kann.
Schnell zeigte sich, dass am 20. Dezember weder Personen verletzt wurden noch Fracht ausgelaufen war. Die Beamten sprachen trotzdem über Funk eine Wasserstraßensperrung aus, weil eines der beteiligten Schiffe zu sinken drohte. „Wir informieren dann die Schifffahrt, dass etwas passiert ist und sie an bestimmten Orten zu warten haben", erklärt Burkhard Schöler, ebenfalls Polizeihauptkommissar im Sachgebiet Einsatz. Und lobt die Schifffahrt: „Wenn ein konkreter Unfall passiert, dann organisieren sich die Schiffsführer selbst, dann wird sich gegenseitig gewahrschaut, also gewarnt, sich abgesprochen und Rücksicht genommen. Diese Art von automatischer Schifffahrtssperre funktioniert meist von allein und ganz hervorragend."
Als die Beamten vor Ort eintrafen lag der Havarist bereits am Ufer, die anderen beiden Schiffe ankerten unweit. So konnten sich die Beamten nach einer kurzen Inspektion des verunglückten Soja-Frachters ganz darauf konzentrieren, zusammen mit einem ebenfalls verständigten Boot der Wasserschutzpolizeistation in Düsseldorf, die Schifffahrtssperre einzurichten.
„Wenn die Situation stabil ist, beginnen wir unsere Ermittlungen und versuchen herauszufinden, wie was passiert ist – im Rahmen der Möglichkeiten."
Für das Ruhrorter Boot endete der Einsatz um 2:16 Uhr – und ein anderes Boot übernahm.

Vor Ort ein Bild machen

Wasser- und Schifffahrtsamt ist rund um die Uhr erreichbar

Das Verkehrssicherungsschiff „Homberg" im Einsatz auf dem Rhein.

Matthias Fischer, der zuständige Beamte im Außenbezirk Duisburg-Homberg, erreichte der Anruf über die Havarie um 20 Uhr. Verständigt wurde er von der Amtsleiterin des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) Duisburg-Rhein, Birgitta Beul. Sie hatte an diesem Abend Notfallleitdienst: Im Amt ist rund um die Uhr ein Ansprechpartner erreichbar, der die notwendigen Maßnahmen einleitet.
Am 20. Dezember bedeutete dies, dass sich Fischer sofort ins Auto setzte, um sich ein direktes Bild von der Lage vor Ort zu machen. Bereits während der Fahrt stellte er über Telefon eine Mannschaft für das Verkehrssicherungsschiff „Homberg" zusammen, das kurz darauf ebenfalls losfuhr.
Vor Ort stellte sich heraus, dass das MS „Carmel" am Ufer lag. Die gute Nachricht: Der Rhein war frei. Fischers zweites Augenmerk galt den eventuellen Folgen: „Was könnte passieren, wenn das Schiff abtreibt und eventuell den Schifffahrtsweg blockiert und welche Maßnahmen müssen wir uns überlegen."
Gleichzeitig kontaktierte er den Versicherer des Schiffes, der als Havariekommissar aus den verschiedenen Möglichkeiten auswählt.
Einzige Ausnahme: Ist Gefahr in Verzug oder droht die Blockade der Wasserstraße, entscheiden die Experten vom Schifffahrtsamt. Als dann der Mitarbeiter der Versicherung in Krefeld eintraf, konnte er in Abstimmung mit den WSA-Fachleuten den weiteren Ablauf der Bergung organisieren.
Um fünf Uhr morgens machte die „Homberg" wieder in ihrem Heimathafen fest.

Den Hafen und seine Kunden im Blick

Marco Langer betreut bei NDH die Immobilienkunden – „Hier kann ich mich weiterbilden und entwickeln“

Schiffe haben den 28-jährigen Marco Langer schon immer fasziniert. Auch wenn es einiger Umwege bedurfte, bis er zu seinem heutigen Arbeitsplatz in der Immobilienabteilung der Neuss Düsseldorfer Häfen kam.
„Ich wollte nach meinem Dienst bei der Marine eigentlich zurück in meinen alten Job als Schlosser in der Konstruktionstechnik“, erinnert er sich. Doch die Stelle war schon vergeben.
Da erzählte ihm ein Kollege, dass Neuss Trimodal Mitarbeiter sucht. In dem Terminal war er für Krananlagen und Reachstacker zuständig: „Ich bin ein Schiff-Liebhaber, Schiffe zu sehen, Krananlagen zu reparieren, die die Schiffe be- und entladen, das war mein Ding.“
Nach drei Jahren übernahmen die NDH die Wartung auf dem Terminal und der Duisburger kam mit einem Übernahmevertrag zu den Häfen, wo er weiter als Kranschlosser arbeitete.

Zufrieden an seinem neuen Arbeitsplatz in der Immobilienabteilung: Marco Langer.

Doch für den interessierten jungen Mann war das nicht genug: Schon bei Neuss Trimodal hatte er begonnen, für seinen „Techniker“ zu lernen. Mit Erfolg: Im vergangenen Juni legte er erfolgreich die Prüfung ab.
Genau die richtige Qualifikation und Mischung aus Theorie und Praxis, die für die neue Stelle in der Immobilienabteilung gesucht wurde: „Ich habe mich beworben und habe das Glück gehabt, angenommen zu werden. Ich wollte meine Kenntnisse nutzen.“ Seit einigen Wochen kümmert sich der 28-Jährige nun um die Immobilien in den Häfen. „Nachmieter für freie Objekte suchen, den Kunden die Örtlichkeit zeigen, um die Energieversorgung kümmern, darauf achten, dass alle Rechnungen bezahlt sind – und ich erstelle auch die Nebenkostenabrechnung“, nennt Langer einen Teil seinen Aufgaben.
Aufgaben, bei denen ihm die praktische Erfahrung gute Dienste leistet: „Ich muss mich um alle Probleme der Mieter kümmern. Denn wir sind ein Dienstleister und immer für den Kunden da – Tag und Nacht und auch am Wochenende.“
Und er möchte noch weiter lernen: „Es gibt ja noch viele Möglichkeiten, sich weiterzubilden: Etwa im Bereich des Brandschutzes. Außerdem mache ich den Ausbilderschein. Ich möchte mich weiter entwickeln. Und das kann ich bei den NDH.“

Neues Logistikzentrum

500 Arbeitsplätze: Fiege Gruppe baut in Neuss-Uedesheim

„Es ist das größte Projekt seiner Art, das zur Zeit in der Fiege Gruppe realisiert wird“, sagt Dr. Hugo Fiege, Mitinhaber der Fiege Gruppe, Greven, zum neuen Fiege-Logistikzentrum Rhein-Ruhr, das in Neuss-Uedesheim entstehen wird.
Mit einer Hallenlänge von 522 Metern und einer Breite von 160 Metern verfügt das Logistikzentrum nach seiner endgültigen Fertigstellung über 83.500 Quadratmeter Lager- und Logistikfläche sowie über 5.000 Quadratmeter Büro- und Sozialflächen bei einem Investitionsvolumen von rund 80 Millionen Euro, die die Deka Immobilien, Frankfurt, als Investor bereitstellt. Eine Werkstatt für Lkw und Pkw sowie eine Tankstelle, die auch über Bio-Diesel und Pflanzenöl verfügt, komplettieren die Logistikanlage.
Im Gewerbegebiet „Tucher Straße“ in Neuss-Uedesheim direkt an den Autobahnen 46 und 57 gelegen, wurde noch im Dezember auf dem rund 160.000 Quadratmeter großen Grundstück die Baustelle eingerichtet und jetzt mit den Erdarbeiten begonnen – nur fünf Monate nach dem Erstkontakt zwischen Fiege und der Wirtschaftsförderung der Stadt Neuss. Dank einer außergewöhnlich guten Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Politik, dem Investor und der Fiege Gruppe erreichte das Vorhaben in den zurück liegenden Wochen Planungssicherheit und Baureife.

Das geplante Fiege-Logistikzentrum in einer Zeichnung

Das dadurch erforderliche Verfahren zur Änderung des Bebauungsplans konnte dabei in der „Rekordzeit“ von gut zwei Monaten abgeschlossen werden.
Durch Verkürzung der Beratungsfolgen und Übertragung von Entscheidungsbefugnissen auf Fachausschüsse sowie die Optimierung des Bauantragsverfahrens konnte die Baugenehmigung bereits nach sechs Wochen erteilt werden.
Alle Fragen des Unternehmens von der Aushandlung des Kaufvertrages bis hin zur Schaffung des Baurechtes bearbeitete ein verantwortlichen Ansprechpartner in der Wirtschaftsförderung.
Nach seiner endgültigen Fertigstellung wird das Fiege-Logistikzentrum Rhein-Ruhr etwa 500 bis 700 Menschen einen Arbeitsplatz bieten. Gerechnet wird mit einer Bauzeit von etwa neun Monaten, so dass TCL bereits im Oktober mit dem Umzug beginnen kann. Das Logistikzentrum ist als Multi-User-Center konzipiert, in dem unter einem Dach bei gleichzeitiger Realisierung von so genannten Atmungseffekten und Synergien Kunden verschiedener Branchen logistisch bedient werden können.
Die Fiege Gruppe verfügt in Deutschland und dem europäischen Ausland über rund 30 solcher Mega-Center mit mehr als 30.000 Quadratmetern Fläche. Das Logistikzentrum Rhein-Ruhr wird ein weiterer Meilenstein dieses Netzwerkes sein.

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*

Arbeitgeber befürchten Personalmangel

Verband wählte turnusmäßig neuen Vorstand – Kampagne zur Gewinnung von Binnenschiffer-Nachwuchs

Einen neuen Vorstand wählte der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschiffahrt e.V. (AdB) bei seiner jährlichen Mitgliederversammlung turnusmäßig für die Dauer von drei Jahren: Als Präsident wurde Dr. Wolfgang Hönemann von der Lehnkering Reederei GmbH, Duisburg, bestimmt, dem die Vizepräsidenten Georg Hötte (Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg) und Klaus Hadeler (Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG, Köln)zur Seite stehen. Weiter gehören dem Vorstand an: Dr. Roland Pütz (Imperial Schiffahrt GmbH, Duisburg), Albert Kohlmann (B. Dettmer Reederei GmbH & Co. KG, Bremen), Volker Seefeldt (HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg), Wolfgang Lepak (Haeger & Schmidt International GmbH, Duisburg) und Rolf Tewes (DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschiffahrt eG, Hamburg).

Satzungsgemäß gehört auch der Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB), Dr. Gunther Jaegers von der Reederei Jaegers GmbH in Duisburg, dem Vorstand des AdB an.

In dem Bericht über die Verbandstätigkeit zeigte sich der wiedergewählte AdB-Präsident Dr. Wolfgang Hönemann zufrieden mit dem maßvollen Tarifabschluss mit der Gewerkschaft ver.di, der eine Erhöhung der Gehälter um 2,6 Prozent ab dem 1. Januar 2008 vorsieht. Dr. Hönemann informierte weiter über die kontinuierliche Steigerung der Ausbildungsbildungsverhältnisse in der Binnenschifffahrt. „Die Unterstützung der Bundesregierung in Höhe von 2,5 Millionen Euro spielt neben dem erfreulichen Engagement

Der Beruf des Binnenschiffers soll attraktiver werden.

des Gewerbes selbst eine fundamentale Rolle bei der Förderung des Nachwuchses an Bord“, so der Präsident des AdB, in dessen Trägerschaft auch das „Schulschiff Rhein“ in Duisburg-Homberg liegt.

Um einem künftig drohenden Personalmangel im Binnenschifffahrtsgewerbe schon jetzt nachhaltig zu begegnen, möchte sich der AdB unter Federführung seines seit Juli 2007 amtierenden Geschäftsführers Jörg Rusche als Teil eines internationalen Konsortiums zusammen mit dem BDB bei der Umsetzung des EU-Programms NAIADES im Bereich der Aus- und Fortbildung der Schiffsbesatzungen engagieren.

Ziel des auf vier Jahre angelegten „Platina-Projektes“ als Teil des 7. Forschungsrahmenprogramms ist die Harmonisierung beruflicher Qualifikationen im Binnenschifffahrtssektor. Platina steht als Abkürzung für „Platform for the Implementation of NAIADES“. Dabei soll neben einem paneuropäischen Binnenschifffahrts-Ausbildungsnetzwerk eine Initiative zur Förderung des lebenslangen Lernens und eine Rekrutierungskampagne entwickelt werden. „Die Schaffung länderübergreifender Qualifikationsstandards ist im Zuge der fortschreitenden Integration der europäischen Arbeitsmärkte wichtig, um eine uneingeschränkte Mobilität des Personals und die Attraktivität des Berufs zu gewährleisten. Daher begrüßen wir Platina als einen weiteren notwendigen Schritt zur Vereinheitlichung der Reglementierungen auf europäischen Binnenwasserstraßen“, so Dr. Hönemann weiter.

Ein Ausflug auf dem Fluss

Zehn einfache Fragen beantworten und gewinnen!

Frage 1: Welche alte Idee soll modernen Seeschiffen helfen, Treibstoff zu sparen?
- **S** Schaufelräder
- **L** Windsegel
- **F** Ruderer

Frage 2: Was schickt die Neusser Eisenbahn zum NDH-Jubiläum auf die Reise?
- **A** Einen Container
- **C** Eine Reisetasche
- **O** Eine Dampflok

Frage 3: Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind derzeit im Krefelder Hafen beschäftigt?
- **K** 38 Mitarbeiter
- **F** 138 Mitarbeiter
- **H** 1.138 Mitarbeiter

Frage 4: Wie viele Aussteller werden zur boot erwartet?
- **S** 650 Aussteller
- **O** 1.650 Aussteller
- **E** 2.650 Aussteller

Frage 5: Wo öffnet die boot 2008 ihre Türen?
- **K** In der Altstadt
- **M** In der Messe
- **N** In der Eventhalle

Frage 6: Wie heißt der Neusser Karnevalsprinz?
- **O** Richard
- **R** Rainer
- **F** Roger

Frage 7: Welche Art wurde „Baum des Jahres 2008“?
- **D** Walfisch
- **Q** Walross
- **T** Walnuss

Frage 8: Wie viel mehr Umschlagsaufkommen erwartet die Bahn in Düsseldorf bis 2015?
- **U** 25 Prozent
- **I** 50 Prozent
- **A** 75 Prozent

Frage 9: Wie viele Tonnen Kohle verbraucht die Dampflokomotive 52 8154-8 an einem Tag?
- **V** 5 Tonnen
- **E** 15 Tonnen
- **O** 25 Tonnen

Frage 10: Wie viele Lokomotiven betreibt die Krefelder Hafenbahn?
- **E** 4 Loks
- **N** 14 Loks
- **R** 24 Loks

Lösungswort:

Auch in dieser Ausgabe können Sie wieder eine Panoramafahrt auf einem Schiff der Weißen Flotte Düsseldorf gewinnen.

Dazu müssen sie lediglich die richtigen Antworten herausfinden – dabei hilft Ihnen sicherlich ein Blick in diese Ausgabe der Hafen-Zeitung oder ins Internet!

Die richtige Antwort des Dezemberrätsels lautete „Schneemann“, die Gewinner wurden benachrichtigt.

Dieses Mal gibt es wieder drei mal zwei Gutscheine zu gewinnen. Einfach die entsprechenden Buchstaben der richtigen Antwort nacheinander notieren und das Lösungswort bis zum 2. Februar (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 wie immer auch über Ihre Anregungen, Tipps und Rückmeldungen, wie sie die Hafen-Zeitung finden – und vor allem, was wir besser machen können.

Der Rechtsweg ist natürlich ausgeschlossen, die glücklichen Gewinner werden von uns benachrichtigt.

Wir wünschen allen Teilnehmern viel Glück.