Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | JANUAR 2009 www.hafen-zeitung.de

Christina Perrone hat ein Stück Hafengeschichte miterlebt
Seite 4

Ticker: Marketingaktion in luftiger Höhe +++ Schmelztiegel am Pazifik +++ Weniger Schifffahrtsfirmen +++ NRW startet Umweltprogramm +++ Ausgezeichnet +++ Neue Hochschule im Hafen +++ Preisrätsel

Zuversichtlich in die Zukunft

Investitionsprogramm zur Stärkung des Standortes: 70 Millionen Euro in fünf Jahren

Die ersten Zahlen lassen Gutes für die Bilanz 2008 erhoffen: Trotz der schlechten konjunkturellen Entwicklung vor allem in der jüngsten Zeit werden die NDH das Jahr voraussichtlich gut und im Rahmen der budgetierten Entwicklung abschließen. Vielleicht, so hofft Geschäftsführer Ulrich Gross, könne sogar das Rekordergebnis von 2007 nicht nur erreicht, sondern noch einmal übertroffen werden. Es wäre der verdiente gute Abschluss eines erfolgreichen Jahres.

Was die weitere Entwicklung angeht, gibt sich Geschäftsführer Rainer Schäfer vorsichtig: „Ich bin jetzt seit mehr als 25 Jahren im Hafen- und Transportgeschäft. Aber noch nie hatte ich so wenig Gefühl dafür, wie sich der Markt entwickeln wird." Der Logistikfachmann ist sich jedoch sicher: „Die Neuss Düsseldorfer Häfen haben eine breite Angebotspalette und verfügen über einen vielfältigen Gütermix. Das macht uns relativ konjunkturunabhängig, sind wir verhältnismäßig gut aufgestellt." Zudem sei es gelungen, 2008 einige neue, mittelfristige Kontrakte abzuschließen und neue Geschäftsfelder zu erschließen, die sich schon in diesem Jahr auf die Bilanz auswirken sollten.

Schäfer und Gross hoffen, dass sich die wirtschaftliche Lage schneller erholt, als derzeit noch erwartet wird. Zudem vertrauen sie darauf, dass nicht alle Gütergruppen gleichermaßen betroffen sein werden.

Um diese starke Position der NDH nicht nur zu sichern, sondern auch noch auszubauen, werden die Häfen an dem Investitionsprogramm festhalten, das für den weiteren Ausbau der Standorte in den kommenden Jahren rund 70 Millionen Euro vorsieht. Geplant sind unter anderem der Ausbau der Containerterminals und die Herrichtung von Lagerflächen. „Ich bin der festen Überzeugung, dass antizyklisch investiert werden muss", erklärt Schäfer.

Keine Angst

„In den deutschen Seehäfen wird es 2009 keine Entlassungen geben", erklärte der Präsident des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe, Detthold Aden, der „Wirtschaftswoche". Der Chef der Bremer Logistics Group sieht die Lage in seinem Hafen zuversichtlich: „Es gibt Prognosen für die Häfen, wonach 2009 mit fünf Prozent mehr bis 15 Prozent weniger Ladung zu rechnen ist. Wir in Bremen erwarten etwa das gleiche Volumen wie 2008." Und er fuhr fort: „Wir machen unseren Leuten keine Angst. Er rechne von März an wieder mit einem moderaten Anstieg bei der Autologistik.

Weiße Pracht bedeckte Häfen

Auch in den Häfen lud der Winter seine weiße Fracht ab. Doch trotz einiger kleiner Verzögerungen, weil in der arktischen Kälte Sand und Kohle festfroren, ging der Hafenbetrieb – wie schon bis kurz vor Weihnachten und in der Zeit zwischen den Feiertagen – natürlich weiter.

Eisgang

Foto: Wikimedia Commons

Auch wenn der Rhein, ein relativ warmer und schnell fließender Fluss, von Eisschollen verschont bleibt, die Elbe musste wegen Eisgang für die Schifffahrt gesperrt werden. Darunter litten auch die Barkassen der Hafenrundfahrten, sonst eine der Attraktionen für Touristen. Die bestaunten den Hafen stattdessen von Land aus.

Total jeck

Foto: Wikimedia Commons

An Bord geht jetzt so richtig die 5. Jahreszeit ab. „Kumm loss mer fiere", heißt es regelmäßig auf dem Partyschiff MS Wappen von Köln bei der großen KD-Karnevalsparty „om Rhing" vor der Kölner Altstadt. Infos an den Verkaufsstellen, unter der Telefonnummer (02 21) 28 01 oder unter www.k-d.de.

Eingeschränkt

Die Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG weisen ausdrücklich darauf hin, dass in den Häfen Neuss und Düsseldorf wegen der weitläufigen Hafengebiete, der Winterdienst (Straßen, Wege, Kaimauern, Landgänge, Böschungs- und Kaimauertreppen) nicht umfassend durchgeführt werden kann. Die Schifffahrt wird gebeten, sich darauf einzustellen.

Jetzt umdenken

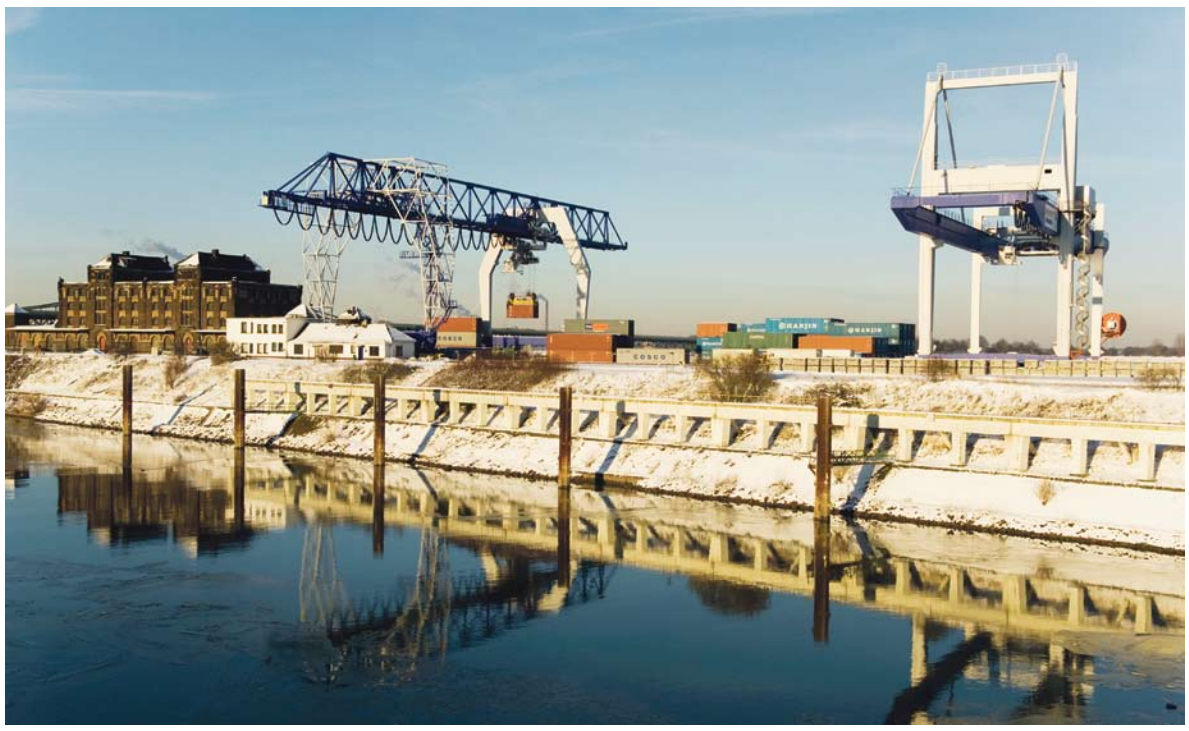
Die wirtschaftliche Lage ist derzeit von Nervosität, Unsicherheit und teilweise sogar Angst geprägt. Rettungsplänen und positiven Nachrichten folgende Kursgewinne werden nicht selten kurz darauf durch massive Kursverluste nach einer weiteren Hiobsbotschaft zunichte gemacht. Entsprechend schwer ist es, Prognosen für die kommenden Monate zu erstellen. Zumal die vielen Faktoren geschweige denn ihre Wechselwirkungen, wenn überhaupt, nur schwer abzuschätzen sind. So könnten die gesunkenen Rohölpreise und der gegenüber dem Euro starke Dollar der deutschen Exportwirtschaft neue Impulse geben.
Auch die Neuss Düsseldorfer Häfen verfügen weder über eine Glaskugel noch haben wir Zugang zu einem Orakel. Wir wissen nur, dass wir mit Sicherheit gut aufgestellt sind. Die NDH sind zumindest – wie übrigens die meisten Binnenhäfen – kompetente Dienstleister, effizient, flexibel und vor allem nachhaltig und kostengünstig. Und wir werden diese vielfach bewiesenen Vorteile weiter mit Nachdruck schärfen, uns im Sinne unserer Kunden immer wieder auf die Probe stellen und verbessern.
Wir werden aber gerade jetzt, wo viele Unternehmen ihre Logistik und jeden Kostenfaktor zur Disposition stellen, diese Vorteile weiter ausbauen. Dann haben wir – auch da sind wir uns sicher – die Chancen, Menschen und Unternehmen für uns zu gewinnen, die zu anderen Zeiten aus den verschiedensten Gründen nicht einmal ansatzweise daran gedacht hätten, umzudenken und ihre eingefahrenen Wege und Abläufe irgendwann einmal zu verlassen. REINER SCHÄFER

Höchst innovativ

Unsere Region an der Schnittstelle zwischen Niederrhein, Ruhrgebiet und Rheinland – manche nennen es ein Spannungsfeld – ist ein Gebiet, in dem schon immer Ideen geboren und umgesetzt wurden. 1693 nahm die erste regelmäßige Personenfahrpost Köln-Neuss-Nimwegen ihren Betrieb auf, 1810 war Neuss eine der ersten Städte der Welt, die Rübenzuckerfabriken aufbauten. 1820 nahm hier die erste Dampfmaschine in einer Ölmühle und 1883 der erste Dampfkran im Hafen den Betrieb auf. Auch beim Bau von Elektrizitätswerken war die Region stets ganz vorne mit am Start, nicht zuletzt, um die Betriebe rund um die Häfen mit Energie zu beliefern.
Eine Entwicklung, die keinesfalls nur Geschichte ist. Vor anderthalb Jahren entwickelten wir die Hafen-Zeitung: Erstmals gab ein Hafen den Nachbarn einen unterhaltsamen Blick hinter die Kulissen. Seitdem informieren wir jeden Monat in einer Auflage von 70.000 Exemplaren ebenso vielseitig wie vielfarbig. Inzwischen ist die Hafen-Zeitung ein „Benchmark", wie es so schön Neudeutsch heißt, in Sachen Standortmarketing für Häfen. Und ein oft genanntes Beispiel, wenn Fachleute aller Sparten mahnen, dass die Logistik allgemein und das System Wasserstraße im besonderen mehr PR machen müssten.
Vergangenen Monat erneut eine Weltneuheit: Die „Hummeln" nahmen im Neusser Hafen den Betrieb auf. Ihr Startschuss war der erneute Beweis dafür, dass die Häfen auch heute ein idealer Nährboden für neue Ideen und Projekte sind. ULRICH GROSS

Ein gelungener Start

Rheinhafen Krefeld baute Position aus – Projekte machen sehr gute Fortschritte – neue Geschäfte akquiriert und umgesetzt



Die Zeichen stehen gut für die weitere Entwicklung im Rheinhafen Krefeld.

Einen erfreulichen Start legte der Rheinhafen Krefeld hin: Derzeit liege die Hafenmannschaft, nicht zuletzt wegen des unermüdlichen Einsatzes der Mitarbeiter, sogar vor dem ambitionierten Zeitplan, wie die beiden Geschäftsführer Elisabeth Lehnen und Reiner Schäfer mit Stolz berichten.
Kurz vor der Fertigstellung steht zum Beispiel das neue Containerterminal an der Hafenspitze. Die Erschließung ließ sich die Hafengesellschaft über vier Millionen Euro kosten. Gut angelegtes Geld, wie die Geschäftsführer betonen: Schon in diesem Jahr wird das Terminal zu den Umschlagszahlen beitragen. Die werden sich aller Wahrscheinlichkeit nach auf dem erfreulichen Niveau des Vorjahres 2007 stabilisieren. Der Schiffsgüterumschlag stieg sogar leicht an, während sich der Eisenbahngüterverkehr um rund vier Prozent unter dem Vorjahreswert stabilisierte.
„Wir sind nun in einer sehr guten Ausgangslage für die weitere Entwicklung der kommenden Zeit", freuen sich Lehnen und Schäfer. Einer der Gründe: „Wir haben schnell neue Geschäfte akquiriert, die auch schnell umgesetzt wurden", so Schäfer. So konnten neue Kunden für den Umschlag am Hafenkopf gewonnen werden – anders als anderswo etwa im Bereich des Schwergutumschlags.
Auch die neben dem Terminal zweite Erfolgsgeschichte des Rheinhafen Krefeld, das Stahl-Service-Center von Thyssen-Krupp Steel am Wendebecken, macht sehr gute Fortschritte. Im Frühjahr sollen die Wasser- und Gleisbauarbeiten beginnen. Die Hafengesellschaft errichtet für rund sechs Millionen Euro unter anderem eine teilüberdachte Schiffsanlegestelle.

IHK vorsichtig zuversichtlich

Auch wenn es offenkundig sei, dass die Wirtschaft neben der zyklisch anstehenden Abschwächung zusammen mit der Finanzkrise eine insgesamt nachhaltige Wirtschaftskrise habe, erklärte Wilhelm Werhahn, Präsident der IHK Mittlerer Niederrhein: „Trotzdem gilt: In der Krise muss – bei allen Schwierigkeiten – der nächste Aufschwung vorbereitet werden."
Dazu gehöre eine Bestandsaufnahme, die das Positive nicht vernachlässigt, denn es gebe derzeit auch erfreuliche Signale. So seien die Rohstoff- und Ölpreise stark gefallen. Die Arbeitslosigkeit sei auf dem niedrigsten Stand seit Jahren. Auch die prognostizierte Kreditklemme sei glücklicherweise bislang ausgeblieben. Trotz aller Negativschlagzeilen könne die Wirtschaft am Niederrhein zuversichtlich in das Neue Jahr starten. „Die Unternehmen sind gut aufgestellt, sie haben in den vergangenen Jahren ihre Position durch Umstrukturierungen, Kostensenkungen und gute Geschäfte verbessert", sagt Werhahn.
2008 sind wegweisende Projekte weiterentwickelt worden, die dazu beitragen, die Zukunft des Standorts Niederrhein zu sichern. Die Fusion der Häfen Neuss-Düsseldorf und Krefeld sei eine Erfolgsgeschichte. „Wie attraktiv die Logistikregion Niederrhein ist, zeigen die Investitionen von ThyssenKrupp Steel in ein neues Stahl-Service-Center am Krefelder Hafen und von Arcelor Mittal in einen Umschlagplatz am Neusser Hafen", so Werhahn.

Das Schifffahrtsmuseum im Schlossturm hat eine adelige Vergangenheit – die Hafen-Zeitung wirft einen Blick auf den Alltag der Mitarbeiter vor und hinter den Kulissen – wissenschaftliche Arbeit ist ihnen sehr wichtig.

Eine echte Düsseldorfer Institution

Er ist das Wahrzeichen der Düsseldorfer Altstadt, und seine Abbildung fehlt in keinem Reiseführer über die Stadt: Der Düsseldorfer Schlossturm blickt auf eine bewegte Geschichte zurück. Er gehörte früher zum Schloss der Herzöge von Jülich-Kleve, die Düsseldorf im 16. Jahrhundert zur Hauptresidenz wählten. Nach der endgültigen Zerstörung des Schlosses 1872 blieb einzig und allein der Turm erhalten.

Dank des finanziellen und praktischen Engagements vieler Düsseldorfer konnte dort 1984 das Schifffahrtmuseum eingerichtet werden. Schon 14 Jahre später erzwangen Bauschäden und moderne Brandschutzbestimmungen jedoch die vorübergehende Schließung. Nach umfangreicher Sanierung konnte der Turm am 13. Mai 2001 mit dem neu strukturierten Schifffahrtmuseum wieder geöffnet werden.

Bis vor Kurzem eine Dependance des Düsseldorfer Stadtmuseums wird das Schifffahrtmuseum nun unter der Leitung von Dr. Annette Fimpeler als eigenständiges Museum der Stadt geführt. Klein aber fein präsentiert es sich als etwas Besonderes: „Fast alle Düsseldorfer Museen sind Kunstmuseen. Dieses Museum ergänzt die Landschaft in Düsseldorf ideal, indem es Brauchtum und Heimatkunde vermittelt", erklärt Dr. Fimpeler. Die Historikerin identifiziert sich auf besondere Art und Weise mit dem kleinen Museum, das mit wenig Personal auskommen muss. „Dem Klischee einer Museumsleiterin, die mit weißen Handschuhen teure Exponate begutachtet, entspreche ich bestimmt nicht. Hier ist nicht nur wissenschaftliches Arbeiten, sondern auch organisatorisches Talent gefragt. Dabei kann ich auf ein sehr engagiertes Team zählen. Ohne die Unterstützung des Freundeskreises, zahlreicher Mitarbeiter der Düsseldorfer Stadtverwaltung und unseren Praktikanten könnten wir unsere Arbeit nicht in der Form leisten."

Das Führungsteam des Schifffahrtmuseums.

Förderer unterstützen

Die Gesellschaft der Freunde und Förderer des Düsseldorfer Schifffahrtmuseums beteiligten sich aktiv an der konzeptionellen Neugestaltung und engagierten sich besonders bei der Akquirierung von Spenden und Sponsorenleistungen. Nur dank der Unterstützung durch Düsseldorfer Bürgerinnen und Bürger, Vereine und Unternehmen konnte das Schifffahrtmuseum im Schlossturm wieder öffnen.

Dr. Annette Fimpeler ist Museumschefin, Autorin, PR-Frau, Gastgeberin für so manche Verwaltungsmeetings und vieles mehr in Personalunion. Wenn Stadtpläne und Flyer ausgehen, sorgt sie für Nachschub, plant Führungen, kümmert sich um die Nachbestellung von Büchern, die im Turm verkauft werden. „Zur Not wechsle ich auch Lampen aus", erzählt sie. Einen hauptamtlichen Hausmeister gibt es im Schifffahrtmuseum nämlich nicht. Aber seit April des vergangenen Jahres kann sie auf Hermann Müller zählen. Als Mitarbeiter eines Wachdienstes sollte er sich zunächst nur um die Mülltonnen kümmern. Inzwischen ist er bei der Stadt angestellt und betreut neben dem Schifffahrtmuseum auch noch andere öffentliche Gebäude in der Landeshauptstadt.

„Hier ist alles etwas anders, viel persönlicher", erzählt Müller, der sich mittlerweile mit dem Museum und seinen besonderen Anforderungen identifiziert. Für den Teilzeit-Hausmeister gibt es viel zu tun. „Dieses Museum ist wie ein großer Haushalt", bestätigt auch Dr. Fimpeler. „Hier klemmt ein Fenster, dort muss eine Lampe erneuert werden; heute funktioniert der Aufzug nicht einwandfrei, morgen müssen Schränke gerückt werden."

Durch die Eigenständigkeit des Schifffahrtmuseums muss alles, was an technischem Gerät und Werkzeug notwendig ist, innerhalb der Mauern des Schlossturms untergebracht werden. Keine leichte Aufgabe, da die spezielle Raumsituation für viele Arbeiten zwar lange Leitern erforderlich macht, aber wenig Raum bietet, diese auch zu verstauen. Hinter hochwasserdichten Spezialtüren im Keller des Schlossturms gibt es einen kleinen Technikraum, der als Werkstatt genutzt wird.

Umfangreiches Programm

Öffentlichkeitsarbeit ist für jedes Museum wichtig. Auch das Schifffahrtmuseum macht da keine Ausnahme. Dr. Fimpeler knüpft Kontakte und bringt das Museum immer wieder neu ins Gespräch.

Zwischen 14.000 und 18.000 Besucher kommen jährlich in das kleine Museum. Interessant ist der Blick ins Gästebuch: Reisegruppen, Großeltern mit ihren Enkeln, ganze Schulklassen unternehmen einen Ausflug in die Düsseldorfer Geschichte. Es finden sich Einträge aus fast allen europäischen Ländern, den USA, Japan und Guatemala.

Führungen auf den Spuren der Vergangenheit in der Umgebung des Turms, Lesungen und zahlreiche andere Veranstaltungen ergänzen das Museumsangebot. Das Jahresprogramm erarbeitet Annette Fimpeler. Zusätzliche Veranstaltungen können individuell abgesprochen werden: Sonderführungen zu bestimmten Themen, Kindergeburtstage, Betriebsausflüge. Den internationalen Gästen begegnet das Museumsteam auf Englisch, Spanisch und Nieder-ländisch.

Wenn auch viel Organisatorisches notwendig ist, ihre Leidenschaft gehört in erster Linie der Wissenschaft. „Forschen gehört zu den wichtigsten Aufgaben, die ich habe. Häufig kommen Besucher mit Funden vom Rheinufer, Schiffsmodellen oder Erbstücken zu mir, um sie dem Museum zu schenken. Sie haben sich entschlossen, Dinge, die ihnen lieb sind, abzugeben. Meine Forschungen müssen sicher stellen, dass die Exponate, die wir zeigen, authentisch sind." Häufig arbeitet sie mit dem Leiter des Düsseldorfer Stadtarchivs Prof. Dr. Clemens von Looz-Corswarem zusammen, der nicht nur mit Archivmaterial wertvolle Hilfe bietet.

Auf fünf Etagen gibt das Museum am Rheinufer einen Überblick über das Leben am und mit dem Fluss. Dabei präsentiert sich auf jeder Etage ein neues Thema. Zu den Höhepunkten der Ausstellung gehört die Multimediashow im 1. Obergeschoss. „Hier sehen die Besucher eine spannende Darstellung der Geschichte des Düsseldorfer Schlosses und des noch erhaltenen Schlossturms sowie die Entwicklung der Düsseldorfer Häfen", erklärt die Museumschefin. Aber wie für alle anderen Etagen hat sie auch für diesen Bereich bereits neue Ideen. „Ich möchte die Fensternischen nutzen, um zum Beispiel eine kleine Silberkammer einzurichten. Diese Nischen sind ideal für die Ausstellung kleiner, exquisiter Leihgaben." Noch wird eine von ihnen als Technikraum für die Multimediashow genutzt. Nach einer Modernisierung der inzwischen recht betagten Anlage stünde dieser Raum zur Verfügung. Hier kommt in Annette Fimpeler die PR-Frau und Gastgeberin zum Vorschein: „Diese Etage bietet sich nach einer Umgestaltung für Empfänge, Abendveranstaltungen und Vorträge an. Im Gegensatz zum Café in der Laterne ist diese Etage mit dem Aufzug zu erreichen."

Das i-Tüpfelchen des Schlossturms ist die Laterne. Nachdem die letzten Höhenmeter über die Treppe bewältigt wurden, genießt man aus einer Höhe von rund 33 Metern einen schönen Blick über Düsseldorf. Das Café ist während der regulären Öffnungszeiten des Museums von 11 bis 18 Uhr geöffnet. „Hier oben fühlt man sich abgehoben, ohne dabei den Bodenkontakt zu verlieren. Ein idealer Platz, um nachzudenken oder auch zu arbeiten", erzählt die Museumsleiterin. Kein Wunder, dass die Laterne gern für Arbeitsessen oder Besprechungen genutzt wird. ukh

Hafenarbeiter liebten ihr Essen deftig

Mit der Hafenmetzgerei schließt eine Institution in Düsseldorf – mit neuen Kunden änderte sich das Angebot

Ein Stück Hafentradition: In der Metzgerei trafen sich Manager und Arbeiter, um sich für die harte Arbeit zu stärken.

Eine Stück Hafentradition ging in diesen Wochen, beinahe unbemerkt, in Düsseldorf zu Ende: Die Metzgerei Röschl an der Hammer Straße war für Generationen von Hafenmenschen ein beliebter Anlaufpunkt. „Sie war schon ein außergewöhnlicher Laden, mit außergewöhnlich netten Kunden", berichtet Christina Perrone. Sie muss es wissen. Seit dem 2. Januar 1984 stand sie hinter der Theke, erlebte mehr als 20 Jahre Hafengeschichte hautnah mit.

„Ganz früher", erinnert sich Christina Perrone, „war das noch eine richtige Metzgerei." Auch wenn das Brötchen- und Mittagessengeschäft mit zwei Gerichten bereits wichtige Standbeine darstellte, so lag der Schwerpunkt auf Fleisch und Wurst. Die Fährleute und Schiffer schauten vorbei. „Vor allem die holländischen Schiffer kamen gerne", erzählt sie. Zudem die Menschen aus dem Jachthafen. Und natürlich die Bewohner des Hafenviertels. „Die gibt es ja heute gar nicht mehr so, der Charakter hat sich fast vollständig geändert. Das Hafenviertel war früher ein richtiges Arbeiterviertel. Die meisten waren ja bei den Speditionen beschäftigt, beim Löschen der Schiffe. Überhaupt hatte der Hafen einen ganz anderen Charakter", erinnert sich Perrone. „Es gab viele Spediteure, kleine Betriebe, Schrotthändler."

Die Menschen pflegten einen durchaus rauen und deutlichen Umgangston, waren aber gleichzeitig sehr herzlich. „Jeder stand für den anderen ein. Immer." Zumal, so berichtet die Verkäuferin, der Hafen früher auch ganz anders aussah. Wo heute die Gehry-Bauten Touristen anlocken, lagen einst die Hafeneinfahrt und der Zoll. Speditionen wie Kretschmar, Rhenus, Neska, Kühne & Nagel hatten hier ihre Büros. „Und Henkel hatte mehrere Riesensilos, wo heute der Fokus drin ist. Dazu die Papierfabrik Hermes, Hein Gerricke war mit 350 Leuten im Hafen, die Belegschaft der Mercedes-Werkstatt Fuchs, das waren alles namhafte Firmen." Deren Mitarbeiter von morgens früh bis abends spät schwer schuften mussten. Und wer hart arbeitet, braucht auch eine deftige und Kraft spendende Kost: „Wir haben morgens früh schon dicke Rippe geräuchert, Eisbein, gekocht und gegrillt." Auch Bauch zählte zu den Verkaufsschlagern. Heute undenkbar, so Christina Perrone. „Morgens um 7 Uhr ein Brötchen mit Eisbein? Die jungen Leute essen das nicht mehr, Büroleute schon mal gar nicht. Die Menschen hier haben damals doch noch richtig körperlich hart gearbeitet, 48, 50 oder mehr Stunden pro Woche."

Christina Perrone arbeitete über 20 Jahre in der Hafenmetzgerei.

Die Veränderungen begannen in den 80er Jahren, als der Landtag und der Rheintunnel gebaut wurden. „Der Hafen boomte, unsere Geschäfte auch. Es wurde ja Tag und Nacht gearbeitet. Und wir waren die einzigen im Hafen, denn die Restaurants gab noch nicht." Mit dem Fortschritt der Arbeiten – der WDR baute sein Studio, der Medienhafen entstand, änderte sich der Charakter der Kunden, des Viertels und nicht zuletzt des Hafens.

„Der Hafen strukturierte sich um – und wir uns als Metzgerei auch." Das Brötchengeschäft wurde erweitert. Jetzt standen frische Salate, Aufläufe, und freitags Bratfischbrötchen auf der Karte. Jeden Tag gab es zwei Sorten Mittagstisch zur Auswahl. „Aber nicht mehr so deftig, sondern kalorienbewusst. Und auch die Salate haben wir nach den neuen Methoden kalorienarm hergestellt", betont die Verkäuferin. Auch die Kunden änderten sich. „Aber sie waren nett, wir konnten uns nie beschweren", würde Christina Perrone nie auch nur eine Kleinigkeit auf ihre Kunden kommen lassen. „Sie waren immer freundlich und zuvorkommend." Auch wenn jetzt immer häufiger Bestellungen nicht in rheinischen Platt oder Niederländisch abgegeben wurden, sondern auf Japanisch, Chinesisch oder Indisch. „Aber wir kamen immer zurecht. Ich konnte ja kein Englisch. Aber ich war auch nicht bange zu fragen, ob einer von den jungen Leute übersetzen kann."

Die meisten Leute, so heute ihre Feststellung, sind sowieso nett und natürlich, wenn man sie freundlich anspricht. „Ich habe festgestellt, je höher die Chefetage, desto einfacher bleiben die", versichert die Verkäuferin. Das gilt natürlich auch für die Künstler, die sehr zahlreich in die Hafenmetzgerei kamen. „Der Beuys, der war ja ganz ab von der Welt. Oder der Otto Kern oder die Mitarbeiter von Toni Gard, die sind alle sind nett und natürlich geblieben." Und auch mit der Prominenz von Fernsehen oder Radio aus den nahen WDR-Studios ging sie natürlich ganz normal um.

Die Hafenmetzgerei passte sich den neuen Gegebenheiten an. Der Pächter hatte inzwischen gewechselt, baute das Geschäft komplett auf die Ansprüche der neuen Hafenmenschen um. Als jedoch jetzt der Pachtvertrag auslief, wurde er nicht mehr verlängert.

Das Ende der Hafenmetzgerei macht Christina Perrone schon traurig. „Weil es auch eines der letzten alten Hafengeschäfte war, ein letzter Teil von dem alten Hafens, wie er heute schon fast in Vergessenheit geraten ist. Jetzt ist wieder ein Stück weg." Sie wechselte zu ihrer alten Chefin in die Metzgerei „von deren Röschl" an die Bilker Allee 32 – und nahm viele ihrer Kunden mit. Die kommen weiterhin gerne – auch wenn jetzt der Weg ein bisschen weiter ist. Und Christina Perrone freut sich über jeden, den sie wiedersieht.

Sehenswerter Relaunch in luftiger Höhe

Qualitätspferdefutter im Fokus – alle 20 Zentimeter mit Dübeln verankert – Dankeschön an Pferdeliebhaber

Ein riesiges Poster wirbt am Muskator-Silo für das neue Pferdefuttermittel. Die Anbringung des Schwergewichts übernahmen Industriekletterer.

Eine ebenso sehenswerte wie spektakuläre Aktion startete die Muskator-Werke GmbH im letzten Monat: Mehrere Stunden lang hängten sich zwei Industriekletterer in den eiskalten Dezember-Wind und befestigten in klammer Handarbeit ein riesiges Werbeposter an der Wand des 40 Meter hohen Silos. Es wirbt nun weithin sichtbar für das Qualitätspferdefutter Ovator PegaPlus.

Die Aufhängung war eine ebenso herausfordernde wie schweißtreibende Aufgabe: Nicht nur, dass sich das Plakat aus spezieller, luftdurchlässiger PVC-Gitterplane bei 14 Metern Breite und fast 19 Metern Höhe als eher unhandlich erwies. Zudem bringt das Riesenbild trotz des Spezialmaterials stolze 250 Kilogramm auf die Waage – und diese wollten, vor allem im eiskalten Winterwind, erst einmal bewegt werden.

Damit das Gewicht - einmal angebracht - auch allen Winterstürmen trotzen kann, sichern Spezial-Industriedübel am Dach des Silos das Bild alle 20 Zentimeter. Zwei feste Stahlseile an den Seiten, die ebenfalls fest mit dem Plakat vertäut sind, verhindern, dass sich eine Windböe unter das Material schieben kann. Die Anbringung des Riesenbanners war spektakulärer Teil der Neueinführung des Qualitätspferdefutters Ovator PegaPlus. Das Motiv entspricht dem Cover des neuen Sortenprogramms.

Die Muskator-Werke GmbH stellt bereits seit fast 100 Jahren Futtermittel her. „Nun war es an der Zeit, unsere Produkte nach den neuesten Erkenntnissen der modernen Pferdfütterung zu überarbeiten. Zu den altbewährten Futtern sind neue Produkte hinzugekommen. Diese berücksichtigen alle individuellen Bedürfnisse eines jeden Pferdes in Freizeit, Zucht und Sport", erläutert Sebastian Moll vom Unternehmen.

Übersichtliche Aufmachung

Und er erklärt weiter: „Das neue Konzept ist dank unserer Pferdefütterungs-Experten aus Theorie und Praxis eine ‚runde Sache' geworden, auf die wir sehr stolz sind. Neben den neuen Verpackungen, den überarbeiteten Futtern und neuen Futtersorten haben wir unser Sortenprogramm benutzerfreundlicher gestaltet: Die übersichtliche Aufmachung und Namensgebung der Pferdefutter erleichtern die Entscheidung für die richtige Futtersorte."

Den Relaunch rundet die Neugestaltung der Internetseite ab: Unter www.pegaplus.de stellt das Unternehmen neben vielen nützlichen Tipps ein Rationsberechnungsprogramm zur Verfügung, das individuelle Fütterungspläne für das eigene Pferd des Kunden erstellt.

Moll möchte mit der Aktion aber auch den Pferdefreunden in Düsseldorf seine Referenz erweisen. Es sind vor allem die Städter, die es in den Sattel zieht. Und die Region um Düsseldorf, Neuss und Krefeld zählt ganz besonders viele begeisterte Pferdefreunde. „Und bei denen möchten wir uns mit dieser Aktion auch bedanken."

Der Hansetag zieht ostwärts

Anlässlich des 29. Hansetages in Welikij Nowgorod vom 18. bis 21. Juni 2009 wird auch eine Delegation aus Neuss den Weg in die 1150 Jahre alte Stadt am Wolchow antreten. Die Wirtschaftsförderung begleitet die Neusser Abordnung unter Leitung der ersten stellvertretenden Bürgermeisterin Angelika Quiring-Perl. Neben dem kulturellen Austausch steht der 29. Hansetag in besonderem Maße im Zeichen der wirtschaftlichen Kooperation.

Die Teilnehmer des internationalen Wirtschaftsforums unter dem Titel „Hanse: Neuer Städtebund – neue Möglichkeiten für die nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung" diskutieren Wege zur Verbesserung der Zusammenarbeit der Mitglieder der Hanse. In Kooperation mit der Neuss Marketing und dem Presseamt der Stadt Neuss bietet die Wirtschaftsförderung interessierten Unternehmen die Gelegenheit, sich der Delegation anzuschließen.

Bei Interesse wird um Kontaktaufnahme unter der Telefonnummer (0 21 31) 90 31 01 gebeten.

Genießen mit neuem Konzept

Der Genießertreff geht 2009 in die siebte Runde

Die Neusser Marketing GmbH & Co KG wird künftig die beliebte Veranstaltung gemeinsam mit dem Dehoga durchführen. Der Genießertreff kehrt damit nach Abstechern im Swissotel und der Eventhalle im Hafen wieder in die Stadthalle zurück. Neuss Marketing und der Dehoga haben rund 25 Gastronomen aus Stadt und Region für die Teilnahme gewinnen können. Sie werden sich mit Spezialitäten aus ihren Restaurants in allen Räumen der Stadthalle präsentieren.

Außerdem werden Öle und Essige, Tischkultur, Top-Weine, Champagner, Spirituosen, Cocktails, Gewürze und Teespezialitäten sowie Schokoladen und Desserts die erwarteten 1000 Besucher erfreuen. Die Schirmherrschaft übernahm wieder Bürgermeister Herbert Napp, der erneut in der Stadthalle den Kochlöffel schwingen wird.

Unterstützt wird die Veranstaltung von den Neuss-Düsseldorfer Häfen, der Firma Leaseplan, dem Handelshof, der Firma German Contract, der Brauerei Diebels und der Stadt Neuss mit Wirtschaftsförderung sowie Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Eintrittskarten zum unveränderten Preis von 25 Euro zuzüglich Vorverkaufsgebühr gibt seit dem Dezember bei der Touristinformation am Rathaus.

Eiskalter Einsatz

Eisbrecher halten im Dauereinsatz die Wasserstraßen frei.

Nicht nur rohe Kraft, sondern auch Feingefühl ist beim Einsatz gegen das Eis gefragt.

Minusgrade, Schnee und Eis hielten in den vergangenen Wochen auch die Binnenschifffahrt und die Häfen auf Trapp. Dabei war die Belastung auf dem relativ schnell fließenden und warmen Rhein im Vergleich zu anderen Flüssen gering.

Auch in den Häfen in Neuss und Düsseldorf gab es keine Probleme. Ein Grund ist, so Jan Sönke Eckel, Leiter der Hafenbetriebe, dass in Neuss die Erft für eine leichte aber eismindernde Strömung sorgt. In Krefeld halfen Binnenschiffer der Hafenmannschaft, sich aus der eisigen Umklammerung zu befreien. Leere, entsprechend motorstarke Binnenschiffe wurden gebeten, immer mal wieder die noch dünne Schicht zu durchbrechen, wie Hafen-Betriebsleiter Waldemar Tetzlaff berichtet.

Ihrem Motto „Wir machen Schifffahrt möglich" wurden dagegen die Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West überall auf den Wasserstraßen des Landes Nordrhein-Westfalen gerecht. Auch wenn das bedeutete, dass sie trotz arktischer Temperaturen ziemlich ins Schwitzen kamen. Denn im Laufe der Frostperiode wurde es immer schwieriger, die Schifffahrt und den Betrieb der Anlagen im Kanalnetz aufrecht zu erhalten.

Die Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auf den Eisbrechern, an den Schleusen und Wehren waren deshalb im ständigen Einsatz – und sind es auch auf absehbare Zeit.

Während die Kanalstrecken durch die Eisbrecher und den Schiffsverkehr – wenn auch unter immer schwierigeren Bedingungen – im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West noch befahrbar waren, gefährdete die massive Vereisung den Weiterbetrieb der Schleusen insbesondere am Wesel-Datteln-Kanal und Rhein-Herne-Kanal.

Damit sich die Schifffahrt auf die Fahrverhältnisse einstellen kann, informiert die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in ihren Eisberichten über die voraussichtliche Entwicklung. Für die Binnenschiffer ist diese Ansage ebenso wichtig wie für Autofahrer der morgendliche Verkehrsbericht.

Der Eislagebericht der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD West) enthält Angaben, auf welchen Wasserstraßen welcher Streckenbereich frei von Eis, behindert oder gesperrt ist, wie dick das Eis ist, ob es sich zum Beispiel um Treibeis oder um eine zusammenhängende Eisschicht auf der Wasseroberfläche handelt und welche Prognosen zu erwarten sind. Diese Informationen stehen auch im Internet unter www.elwis.de.

Die Daten über die Eisentwicklung ermitteln die Mitarbeiter der WSV durch Beobachtung und Messung. Die Wetterprognosen liefert der Deutsche Wetterdienst (DWD).

Darüber hinaus entwickelte die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) in Koblenz für die WSV ein Verfahren, das quantitative Aussagen zur Eisstärke über die nächsten sieben Tage liefert. Aus den Daten über die aktuelle Wassertemperatur, die Lufttemperaturvorhersage über sieben Tage und die aktuellen Stärken der Eisdecke erstellt ein eigens entwickeltes Computerprogramm Prognosen über die Wassertemperatur- und Eisstärkenentwicklung der folgenden Tage. Damit wird die Aussagekraft und die Zuverlässigkeit der Eislageberichte gesteigert und zugleich die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs unter winterlichen Bedingungen erhöht.

Auf den westdeutschen Wasserstraßen, insbesondere im westdeutschen Kanalnetz der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, war die Schifffahrt zwar behindert. Aber das Eis konnte durch die Schifffahrt selbst oder durch Eisbrecher zertrümmert werden. Zusammengefrorenes Treibeis fand sich nur stellenweise auf dem Dortmund-Ems-Kanal. Dort waren seit dem 8. Januar zwischen Bergeshövede und Münster und ab dem 9. Januar auch auf der Strecke nördlich von Bergeshövede bis zur Schleuse Gleesen ständig Eisbrecher im Einsatz.

Auch auf dem Küstenkanal, auf dem östlichen Abschnitt des Datteln-Hamm-Kanals, und im südlichsten Abschnitt des Dortmund-Ems-Kanals fuhren regelmäßig Eisbrecher. Bei den Eisbrechern der WSD West handelt es sich um Schlepper, deren Bug speziell für die Fahrt im Eis umgerüstet wurde. Zurzeit sind insgesamt vier dieser starken Schiffe im Einsatz, zwei verwaltungseigene und zwei extra angemietete Fahrzeuge.

Probleme bereiteten aber auch die vereisten Schleusen am Wesel-Datteln-Kanal (WDK), die teilweise zufroren.

Sicher bahnt sich auch dieser Transport seinen Weg.

Initiative hilft Vögeln

Stadtentwässerungsbetrieb und NABU hängen Kästen auf.

Der Stadtentwässerungsbetrieb Düsseldorf will auf seinen über das Stadtgebiet verteilten Grundstücksflächen Nisthilfen für gefährdete Vogelarten zur Verfügung stellen. Dazu setzt er ein Projekt gemeinsam mit dem Naturschutzbund (NABU) um.

Der Stadtentwässerungsbetrieb unterhält im Stadtgebiet fast 100 Abwasserpumpstationen und Regenbeckenanlagen. Die jeweils dazugehörigen bis zu 30.000 Quadratmeter großen Grundstücke sind überwiegend eingezäunt und somit innerhalb der dicht besiedelten Stadt kleine geschützte „Reservate", in denen sich Natur fast ungestört entwickeln kann. Sie sollen gezielt für die Ansiedlung von im Bestand gefährdeten Vögeln wie Turmfalke, Steinkauz, Schleiereule, Bachstelze, Buchfink, Kohlmeise, Mehlschwalbe und von Fledermäusen genutzt werden. Dazu Dr. Claus-Henning Rolfs, Leiter des Stadtentwässerungsbetriebes: „Unsere Anlagen sind alle in eine grüne Umgebung eingebettet und bieten damit für diese Aktion beste Voraussetzungen. Wir sind der Bitte des NABU gern gefolgt und sehen darin ein erfreuliches Beispiel für die Kooperation unseres technischen kommunalen Betriebes mit dem ehrenamtlichen Naturschutz."

Zum Start dieser Kooperation wurden auf dem Gelände der Regenbeckenanlage Lohausen, Stockumer Höfe, so genannte „Julen", die als Ansitz für Greifvögel dienen, errichtet und ein Turmfalkenkasten am Gebäude installiert.

Vorgesehen ist, insgesamt 50 Nisthilfen unterschiedlicher Größe aufzuhängen. Die Kosten von rund 1000 Euro trägt der NABU aus Spendengeldern.

Komplexe Lösungen entwickeln

B + R Baustoff-Handel und -Recycling führt Wertstoffe aus der Bauindustrie einer neuen Nutzung zu – Mitarbeiter konzipieren individuelle Dienstleistungspakete

In einer Welt knapper werdender Rohstoffe kann es sich unsere Gesellschaft nicht mehr leisten, Bauschutt oder Erdaushub von Bauprojekten einfach „wegzukippen". Ein Unternehmen, das sich auf die fachgerechte Aufbereitung dieser Materialien spezialisiert hat, ist die B + R Baustoff-Handel und -Recycling Düsseldorf-Neuss GmbH im Düsseldorfer Hafen. „Wir bereiten an diesem Standort mineralische Baureststoffe, Bauschutt, Bodenaushub und auch Schlacken aus der Müllverbrennungsanlage der Stadt Düsseldorf auf und führen sie dann einer erneuten Nutzung zu", erklärt Geschäftsführer Dirk Frorath. Neben diesen Sekundärbaustoffen betreibt das Unternehmen einen sehr umfangreichen Handel mit Schüttgütern im Primärbereich wie Kalkstein, Kies und Sand aus der Direktgewinnung.

Zu den Kunden gehören mittelständische Unternehmen aus der Region genauso wie überregional arbeitende Großkonzerne. Dazu unterhält B + R auch einen eigenen Fuhrbetrieb, bewegen die Mitarbeiter einen Teil der Produkte, die hier vermarktet werden, selbst.

Derzeit sind sie unter anderem bei den Arbeiten am Rollweg M des Düsseldorfer Flughafens involviert, lieferten für den Bau der Bundesstraße B 56n bei Selfkant große Mengen Schlacken, wirken bei der Erweiterung der Rollfeldflächen am Frankfurter Flughafen sowie bei der regionalen Erschließung Quellenbusch mit.

Das Erfolgsrezept, so der Geschäftsführer, besteht darin, dass die Mitarbeiter individuell auf die Maßnahme abgestimmt ein sehr komplexes und in sich schließendes Dienstleistungspaket entwickeln. Das reicht von der Abfuhr mineralischer Reststoffe über deren Aufbereitung bis hin zur Rücklieferung der im Idealfall nach gütegeschützten Richtlinien aufbereiteten Recyclate in die entsprechende Baumaßnahme.

Derzeit, erklärt Frorath, liefen die Geschäfte gut, „wir sind zufrieden. „Allerdings beobachten auch wir mit großer Aufmerksamkeit und auch Sorge die aktuelle Entwicklung."

Alle Wertstoffe werden sorgfältig und zertifiziert gesammelt.

Eine zentrale Lage

„Wir verkaufen jedes Jahr 80.000 bis 90.000 Tonnen Recyclate in das benachbarte Ausland und sind bei diesen Transporten natürlich auf den Wasserweg angewiesen", erläutert Dirk Frorath, Geschäftsführer der B + R Baustoff-Handel und -Recycling, die Bedeutung der Lage im Düsseldorfer Hafen. Zudem schätzt er die relative Abgeschiedenheit, in der die Mitarbeiter an der Wesermünder Straße ihren Aufgaben nachgehen können.

Gleichzeitig sei der Hafen im Düsseldorfer Stadtgebiet jedoch ein zentraler und verkehrstechnisch hervorragend angeschlossener Anlaufpunkt.

Zertifiziert

Die B + R Baustoff-Handel und -Recycling ist ein zertifizierter Entsorgungsfachbetrieb der A-Klasse, die höchste Stufe, die ein Recyclingbetrieb erreichen kann. Die Unternehmen durchlaufen jedes Jahr eine neue Zertifizierung, bei der sämtliche Betriebsabläufe, die unmittelbar und mittelbar mit dem Recycling- und Abfallentsorgungsgeschäft sowie der Wiedereinbringung der aufbereiteten Wertstoffe und Recyclate zu tun haben, von externen Prüfern genauestens kontrolliert und dokumentiert werden. Dabei muss sich jede Betriebsstätte erneut beweisen.

Verpflichtung

Gegenüber der Stadt Düsseldorf verpflichtete sich B + R Baustoff-Handel und -Recycling, ein erweitertes Spektrum der Beprobung der Recyclate durchzuführen und die Ergebnisse kontinuierlich dem Umweltamt der Stadt Düsseldorf zur Verfügung zu stellen. Zudem werden die verschiedenen Produkte auch durch den Güteverband der Recyclingwirtschaft vierteljährlich komplett auf die Einhaltung aller Grenzwerte kontrolliert.

Ausbildung

Um auch in den kommenden Jahren einen ebenso kompetenten wie engagierten Mitarbeiterstamm zu gewährleisten, bildet B + R Baustoff-Handel und -Recycling jeweils einen Lehrling aus. Für Geschäftsführer Dirk Frorath ist das Engagement aber nicht nur für die Zukunft des Unternehmens wichtig, sondern auch Teil der sozialen Verantwortung.

Vier attraktive Standorte

Wertschöpfungskette im eigenen Haus darstellbar.

Zu dem Unternehmen B + R Baustoff-Handel und -Recycling Düsseldorf-Neuss gehören insgesamt vier Standorte. Neben der Zentrale im Düsseldorfer Hafen an der Wesermünder Straße, die alle Aktivitäten steuert, besteht ein zweites Domizil im Süden des Stadtgebietes im Reisholzer Recyclingpark an der Karl-Hohmann-Straße. Jeweils eine weitere Niederlassung findet sich in Neuss im Gleisdreieck sowie in Wülfrath an der Dieselstraße, die von der Fläche her der Größte ist. Insgesamt arbeiten in dem Unternehmen derzeit 42 gewerbliche sowie zwölf kaufmännische Mitarbeiter.

Für den allerersten Standort im Düsseldorfer Hafen entschieden sich die Gründer ursprünglich, weil zum damaligen Zeitpunkt auf dem Gelände noch ausreichend Freiflächen verfügbar waren. Die Möglichkeit, die verschiedenen Produkte auch per Binnenschiff zu den Kunden im In- sowie im benachbarten Ausland zu bringen, entdeckten sie erst später.

Eine gute Mischung

Nachdem das Unternehmen in den vergangenen Jahren durch mehrheitliche Konzernbeteiligungen geprägt wurde, präsentiert sich B + R heute in einer guten Mischung aus Mittelstand und Konzernbeteiligung, wie Geschäftsführer Dirk Frorath betont.

Ein Schmelztiegel am Pazifischen Ozean

Zuwanderer aus vielen Kontinenten bereichern den Charakter der kanadischen Stadt Vancouver – das Meer sorgt für ein relativ mildes und beständiges Klima – Regenwald an den Hängen der zahlreichen Buchten

Es ist vor allem das Klima, das Besuchern im kanadischen Vancouver als erstes auffällt: An drei Seiten von Wasser umgeben und unterhalb der Küstenberge gelegen, genießen die mehr als 600.000 Einwohner trotz der Lage im hohen Norden ein erstaunlich gemäßigtes Klima.

Die Stadt ist Teil des Regionaldistriktes Metro Vancouver, dessen 2,25 Millionen Einwohner es zur größten Metropolregion Westkanadas und der drittgrößten des Landes machen.

Ursprünglich lebten die Menschen von den Reichtümern des Landes: Forstwirtschaft, Bergbau, Fischerei und Landwirtschaft, deren Erzeugnisse nach der Eröffnung des Panamakanals über den geschäftigen Hafen in die ganze Welt exportiert wurden. Noch heute stellen die dichten Regenwälder und die Natur der Buchten einen besonderen Anziehungspunkt für Touristen dar. In den vergangenen Jahrzehnten wandelte sich die Stadt jedoch nicht zuletzt durch den Einfluss der Expo-Ausstellung 1986 neben dem weiterhin wichtigen Handel zu einem geschäftigen Dienstleistungszentrum. Zu dem Angebot gehören natürlich auch zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten. Da der kanadische Dollar günstiger ist als sein Bruder südlich der Grenze entwickelte sich hier die nach Los Angeles und New York drittwichtigste Filmstadt Nordamerikas. Daneben ist die Stadt ein Brennpunkt der kanadischen Musikszene, hier können Besucher unter einer großen Auswahl an Konzerten wählen. Sowohl Freunde des Pop und Rock, als auch der Bereiche Klassik und Jazz loben die lokale Szene. Aber auch verschiedene Hochtechnologie- und Softwareunternehmen gründeten sich in der kanadischen Stadt.

Heute ist Vancouver eine moderne und aufgeschlossene Hafenstadt mit vielen Sehenswürdigkeiten.

Alle Fotos dieser Doppelseite: Wikimedia Commons

Daneben gibt die kulturelle Vielfalt der Stadt ihren besonderen Charakter: 47 Prozent der Bevölkerung gehören einer Minderheit an, unter anderem fanden viele Asiaten in der kanadischen Stadt eine neue Heimat. So stellen die Chinesen mit rund 30 Prozent die größte nichteuropäische Bevölkerungsgruppe. Sie alle bereichern die Metropole nicht nur mit kulturellen Angeboten – Vancouver besitzt mehrere Museen unter anderem für Schifffahrt und zahlreiche Galerien – sondern auch mit der Küche ihres Ursprungslandes.

Mit der Lage ganz in der Nähe der Berge bietet Vancouver natürlich auch exzellente Sportmöglichkeiten. Die Stadt ist im nächsten Jahr Austragungsort der XXI. Olympischen Winterspiele.

mehr Infos unter: http://vancouver.ca/visitors.htm

Bescheidene Anfänge

Stadt begann als Handelsstation – Aufschwung im Goldrausch

Der Name Vancouver kommt aus dem Niederländischen: Der Name des britischen Entdeckers Kapitän George Vancouver leitet sich aus der Stadt Coeverden ab, aus der seine Vorfahren stammten – van Coeverden.

Die Wurzeln der Besiedlung reichen jedoch viel, viel weiter zurück. So erreichten die Vorfahren der einheimischen Salish-Völker in mehreren Siedlungswellen vermutlich zwischen 16.000 und 11.000 vor Christus das Gebiet um Vancouver. Viele der aus Asien stammenden Gruppen zogen gleich weiter, um den Kontinent zu besiedeln, einige ließen sich jedoch an den an Meerestieren reichen Gewässern nieder. Sie nannten das Gebiet „Ayyulshun", was übersetzt so viel wie „weich unter den Füßen" bedeutet. Zwischen 1592 und 1774 war die Bucht Teil der spanischen Verwaltungszone, die sich entlang beinahe der gesamten Westküste Nordamerikas erstreckte. Überbleibsel der damaligen Verwaltung finden sich im heutigen Vancouver noch in den Namen einiger Straßen.

1792 verschlug es Kapitän George Vancouver von der Royal Navy in die Bucht. Er musste feststellen, dass das Gebiet bereits von den Spaniern beansprucht wurde. Deren Vertreter, die Kapitäne Valdez und Galiano traf er an einem der schönsten Strände der Stadt, Spanish Banks. Mit dem Namen untermauerten die Besitzer nochmals ihre Ansprüche. Kapitän Vancouver benannte daraufhin einen anderen, bis dahin nicht getauften Strand English Bay.

1808 traf ein anderer Entdecker ein: Der Fellhändler Simon Fraser hatte den Landweg quer durch das Land genommen und erreichte die Westküste auf dem Wasserlauf, den er für den Columbia hält. Er irrte – und somit konnte der Fluss später nach ihm benannt werden. Am Fraser-Fluss gründete die bekannte Hudson Bay Company 1827 eine Handelsstation, eine der ersten festen Niederlassungen, die nicht von den Ureinwohnern stammten.

So richtig aufwärts ging es jedoch für Vancouver während des kanadischen Goldrausches: 1858 strömten innerhalb weniger Wochen rund 25.000 Glücksritter an den Fluss. Sie gründeten unter anderem die Gemeinde Granville, die die Einwohner 1886 in „City of Vancouver" umbenannten. Die Stadt zählte 1000 Einwohner – die Goldsucher waren längst weiter gezogen.

Jüngste Hafengesellschaft der Welt

Port Metro Vancouver entstand vor einem Jahr aus dem Zusammenschluss dreier Vorgängerunternehmen: größter Seehafen Kanadas und einer der vielseitigsten Umschlagsplätze – allein 28 große Terminals

Japanische Hybrid-Fahrzeuge, Kreuzfahrtschiffe mit Touristen, Kohlelieferungen aus den Kootenay Abbaufeldern und Jogging-Schuhe. Sie alle haben eines gemeinsam: Sie passieren auf ihrem Weg zu den kanadischen und amerikanischen Kunden den Port Metro Vancouver, den größten und geschäftigsten Hafen Kanadas.

Das Zuständigkeitsgebiet der staatlichen Hafengesellschaft erstreckt sich über unglaubliche 600 Kilometer Küstenlinie. Die hinter ihnen liegenden Land- und Wasserflächen sind dabei ein robuster Wirtschaftsmotor für die Region, die für ökonomisches Wachstum sorgen.

Im Hafen werden jedes Jahr Waren für rund 75 Milliarden US-Dollar bewegt, vom Hafen hängen rund geschätzt 132.700 Arbeitsplätze, 6,1 Milliarden Dollar an Löhnen sowie ein Bruttosozialprodukt von rund 10,5 Milliarden Dollar ab.

Diese eindrucksvollen Zahlen machen den Hafen zum größten Seehafen Kanadas und des pazifischen Nordwestens, dem zweitgrößten Seehafen an der Westküste Nordamerikas und zu einem der vielseitigsten Umschlagsplätze des Kontinents.

106 Millionen Tonnen Umschlag

Bis einschließlich November vergangenen Jahres wurden im Hafen etwa 106 Millionen Tonnen Güter von 2777 Schiffen umgeschlagen, davon allein 79 Millionen Tonnen, die für den Export bestimmt waren. Insgesamt wurden 2,3 Millionen TEU bewegt. Die Port Metro Vancouver ist ein sehr junges Unternehmen: Die Hafengesellschaft entstand Anfang 2008 aus dem Zusammenschluss der ehemaligen Hafengesellschaften Fraser River, North Fraser und Vancouver.

Heute sind die Mitarbeiter verantwortlich für die Entwicklung der Hafenareale sowie den Betrieb der Anlagen von Point Roberts an der kanadisch-amerikanischen Grenze bis einschließlich der Stadt Vancouver, daneben auch dem gesamten Burrad Inlet, dem Delta mit seinem Roberts Bank Superport sowie den Buchten und Unterläufen der Flüsse Fraser und des Pitt.

Zu den Aufgaben der Mitarbeiter gehört es, in Zusammenarbeit mit den 16 angrenzenden Stadt- und Gemeindeverwaltungen, Anwohnern und Unternehmen, die unterschiedlichen Interessen der Schifffahrt, der Tourismusindustrie und der Gemeinden miteinander zu vereinbaren.

Nachhaltiges Handeln

Die Hafengesellschaft verpflichtete sich dabei einer nachhaltigen Arbeitsweise und Weiterentwicklung, die die ökonomischen, sozialen und ökologischen Auswirkungen aller Entwicklungen, Pläne und Projekte stets im Auge behält.

Der Hafenbereich betreibt derzeit 28 große Terminals. Unter anderem verbinden sie drei Hochleistungseisenbahnstrecken der kanadischen Klasse A mit dem Hinterland. Die Betreiber der Anlagen bieten den Kunden zudem neben dem reinen Umschlag eine breite Palette zusätzlicher Dienstleistungen.

mehr Infos unter: www.portmetrovancouver.com/

Große Schiffe

Der Lage in einer Bucht verdankt es der Hafenkomplex von Vancouver, dass beinahe ohne Einschränkungen selbst die riesigen Schiffe der Super-Post-Panamax-Klasse die Tiefsee-Terminals anlaufen können, deren Waren an den Kais sofort auf die wartenden Züge umgeladen werden. Seit 1997 gibt es Schiffe der 5. Generation mit Längen von 322 bis 367 Metern, die bis zu 10.000 Container aufnehmen können.

Die besondere Lage an den beiden großen Flüssen bietet aber auch hervorragende Umschlagsmöglichkeiten für die Binnen- wie auch für die Küstenschifffahrt, die vor allem die Unternehmen der Automobilbranche und Holzwirtschaft nutzen.

Hafen vor malerischer Kulisse: An den Terminals werden Güter für Import und Export umgeschlagen.

Nicht nur wegen der besonderen Bedeutung der Tourismusindustrie für die Region rund um Kanada legt der Hafen einen besonderen Wert auf die umweltverträgliche und nachhaltige Abwicklung der immensen Warenströme sowie der weiteren Entwicklung. So wurden besondere Anweisungen für alle laufenden Tätigkeiten verabschiedet und entsprechende Programme in die Tat umgesetzt. Fahrzeuge, die zum Beispiel mit dem „Green Award" ausgezeichnet wurden, zahlen bei einem Besuch im Hafen 26 Prozent weniger Liegegebühren.

Von Mai bis September ist Vancouver Ausgangspunkt zahlreicher Kreuzfahrtschiffe, von den Anlegestellen Canada Place und Ballantyne aus reisten im vergangenen Jahr rund 850.000 Passagiere auf 254 Reisen, hauptsächlich in Richtung Alaska.

Vancouver ist dabei nicht nur der Heimathafen der Vancouver-Alaska-Linie. Auch zahlreiche andere Reedereien wie Carnival Cruise Line, Hapag-Lloyd, Princess Cruises, Radisson Seven Seas, Residensea, Royal Caribbean International und Silversea Cruises legen hier gerne einen Zwischenstopp ein.

186 Millionen Tonnen befördert

Binnenschifffahrt beweist sich als starker Verkehrsträger – insgesamt leichte Rückgänge

In den ersten neun Monaten des Jahres 2008 nahm nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt gegenüber dem gleichen Zeitraum 2007 um 0,3 Prozent oder 500.000 Tonnen ab. Insgesamt beförderten deutsche Binnenwasserstraßen bis zum Ende des dritten Quartals 186,4 Millionen Tonnen Güter. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres waren es 186,9 Millionen Tonnen.

Die Entwicklung der Binnenschifffahrt, so die staatlichen Analysten, folgt damit im Jahresverlauf der abgeschwächten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. So lag der Umschlag deutscher Binnenhäfen im ersten Quartal 2008 noch knapp zwei Prozent über dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. Für das erste Halbjahr ergab sich ein kleines Plus von rund einem Prozent.

Im Rückblick über die ersten neun Monate 2008 ergibt sich erstmals seit 2006 wieder eine negative Entwicklung von minus 0,1 Prozent. Auch zwischen Januar und September 2006 ging der Umschlag ganz leicht um 0,1 Prozent zurück.

Uneinheitliche Entwicklung

Mit einem Plus von 0,9 Prozent – von 81 Millionen Tonnen gegenüber 80,2 Millionen Tonnen im Vorjahreszeitraum – erhöhte sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2008 der Empfang aus dem Ausland gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht. Rückläufig waren dagegen der innerdeutsche Verkehr (minus 0,2 Prozent von 44 Millionen Tonnen auf 43,9 Millionen Tonnen bis einschließlich September 2008), der Versand ins Ausland (2,1 Prozent weniger, von 45,2 auf 44,2 Millionen Tonnen) und der Transit (1,4 Prozent Abnahme von 17,5 auf 17,2 Millionen Tonnen).

Differenziert nach Güterarten zeigten sich im dritten Quartal 2008 die größten Zunahmen bei Düngemitteln (plus 14,5 Prozent auf 4,7 Millionen Tonnen), Nahrungs- und Futtermitteln (Zunahme um 4,2 Prozent auf 11,6 Millionen Tonnen), chemischen Erzeugnissen (2,7 mehr auf 16,7 Millionen Tonnen), Steinen und Erden (plus 2,2 Prozent auf 39,7 Millionen Tonnen) sowie Mineralölerzeugnissen (Wachstum von 1,7 Prozent auf 27 Millionen Tonnen). Rückgänge wurden hingegen bei Erzen, Metallabfällen mit einem Minus von 1,7 Prozent und einer Menge von 27,9 gegenüber 28,4 Millionen Tonnen in den ersten neun Monaten des Jahres 2007, verzeichnet.

Auch andere Halb- und Fertigerzeugnisse sanken (minus 2,1 Prozent auf 14 Millionen Tonnen) ebenso wie feste mineralische Brennstoffe (minus 3,6 Prozent auf 25,9 Millionen Tonnen) sowie insbesondere Eisen, Nicht-Eisen-Metalle (Rückgang um 6,7 Prozent auf 11,4 Millionen Tonnen) und landwirtschaftliche Erzeugnisse (mit 7,4 Millionen Tonnen eine Differenz von 9,9 Prozent).

Beim Transport von Containern auf Binnenschiffen verzeichneten die ersten neun Monaten 2008 ein leichtes Plus auf 1,6 Millionen TEU: Dies sind 6000 TEU oder 0,3 Prozent mehr als im gleichen Zeitraum 2007.

Von Januar bis September 2008 wurden auf dem deutschen Schienennetz zudem insgesamt 284,1 Millionen Tonnen Güter transportiert, wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilt. Dies ist ein Anstieg um 4,8 Prozent oder 13,1 Millionen Tonnen gegenüber den ersten neun Monaten des Jahres 2007.

Firmen steigerten Umsatz

Weniger Schifffahrtsunternehmen erreichten 2007 mehr Umsatz.

Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilt, waren Mitte 2007 in der Binnenschifffahrt 1139 deutsche Unternehmen tätig. Das sind im Vergleich zu einem Jahr zuvor genau fünf Prozent weniger. Sie erwirtschafteten aus der Binnenschifffahrt einen Umsatz von 1519 Millionen Euro, das stellt gegenüber dem Vergleichszeitraum eine Steigerung von 1,2 Prozent dar.

Die Unternehmen verfügten über 2725 Binnenschiffe zur Güter- und Personenbeförderung, was einer Steigerung von ungefähr einem Prozent entspricht, und beschäftigten 7812 Personen in ihren Unternehmensteilen „Binnenschifffahrt", das ist ein Rückgang um 1,9 Prozent.

Von den deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen betrieben 2007 insgesamt 1115 beziehungsweise 98 Prozent Binnenschifffahrt als Gewerbe und die übrigen 24 (zwei Prozent) ausschließlich als Werkverkehr (Verkehr für eigene betriebliche Zwecke).

Unterschiedliche Firmengrößen

Rund drei Viertel der Unternehmen der gewerblichen Binnenschifffahrt (805 Unternehmen) erzielten einen Umsatz aus Binnenschifffahrt von weniger als 500.000 Euro. Diese kleineren Unternehmen verfügten über 39 Prozent der Schiffe und beschäftigten 37 Prozent des Personals der gewerblichen Binnenschifffahrt. Ihr Anteil am Gesamtumsatz betrug lediglich zwölf Prozent. Dagegen erwirtschafteten die 18 größeren Unternehmen (Unternehmen mit mehr als 12,5 Millionen Euro Jahresumsatz) 57 Prozent des Gesamtumsatzes der Branche.

Von den 1139 Unternehmen betrieben 569 Trockengüterschifffahrt, 188 Tankschifffahrt, 47 Schub- und Schleppschifffahrt für andere Unternehmen sowie 356 Unternehmen Personenschifffahrt. Unternehmen, die in mehreren dieser Bereiche tätig waren, wurden in die Gesamtzahl einmal einbezogen, in die Angaben zu den Untergliederungen jedoch mehrmals.

Wie der Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg ergänzt, stieg das Transportaufkommen der Binnenschifffahrt im Berichtsjahr 2007 gegenüber dem Vorjahr um 2,3 Prozent auf 249,0 Mio. Tonnen an. Damit war 2007 das bisher zweitbeste Jahr beim Gütertransport auf Bundeswasserstraßen. Auf Binnenschiffe unter deutscher Flagge entfielen 2007 insgesamt 84,1 Millionen Tonnen der transportierten Gütermenge. Damit nahm die auf deutschen Binnenschiffen transportierte Gütermenge proportional zur Gesamtentwicklung zu.

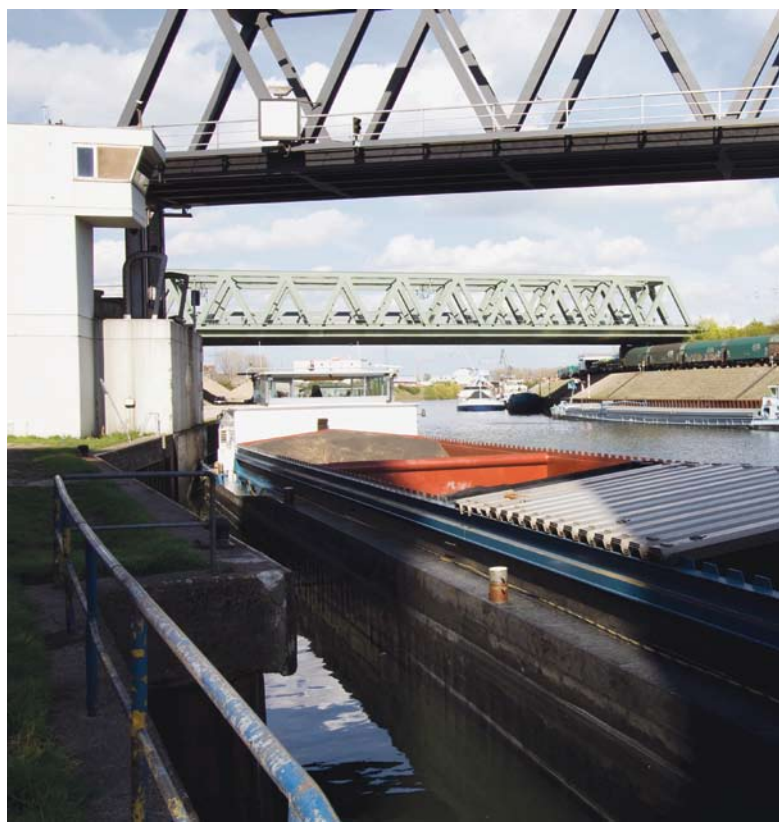


Foto: Schrift-Steller

Die meisten deutschen Frachtschiffe transportieren Trockenfracht.

Allerbeste Stimmung

Neuss Trimodal überzeugt Jury – Kommunikation enorm wichtig

Gute Stimmung nicht nur bei der Führungsmannschaft um Karsten Scheidhauer (li.) und Ulrich Altmann.

Am Ende des Tages müssen die Zahlen stimmen. Das ist bei dem Umschlagterminal Neuss Trimodal nicht anders, als bei anderen Unternehmen auch. Die 75 Mitarbeiter sind ja nicht zum Spaß bei der Arbeit. Aber sie machen ihre Arbeit schneller, besser und für den Kunden angenehmer, wenn sie mit Spaß bei der Sache sind. Das ist seit Jahren die Überzeugung der beiden Geschäftsführer Karsten Scheidhauer und Ulrich Altmann. Ein Credo, das sie nicht nur predigen, sondern auch leben. Mit Erfolg. Das Unternehmen wurde im Rahmen des bundesweiten Vergleichs „Top Job" als einer der 100 besten Arbeitgeber im Mittelstand ausgezeichnet. Und war auch dem Magazin der Industrie- und Handelskammer (IHK) Mittlerer Niederrhein einen Bericht wert.

Der Maßnahmenkatalog, mit dem die Geschäftsführung das Arbeitsklima verbessert, beeindruckt. Neben Weiterbildungsmöglichkeiten wie Telefonakquise, Fremdsprachen oder Zeitmanagement kommt einmal im Monat ein Physiotherapeut ins Haus, damit sich die Logistiker wohlfühlen. Die Behandlung bezahlt Neuss Trimodal.

Als zusätzlichen Anreiz zahlt Neuss Trimodal am Ende des Jahres eine Anwesenheitsprämie. Wer keinen Tag krank war, erhält ein halbes Monatsgehalt zusätzlich. Für jeden Krankheitstag werden zwei Prozent von dieser Prämie abgezogen. „Ausfallzeiten aufgrund von Betriebsunfällen zählen natürlich nicht", versichert Scheidhauer. Der Krankenstand liegt derzeit unter zwei Prozent.

Gerne zeigt der Geschäftsführer die Sozialräume, in denen ein Kicker und eine Dartscheibe zur Entspannung in den Pausen einladen. Wenn eine Abteilung in diesem Bereich ein Rekordergebnis erzielt, spendet die Geschäftsführung schon einmal Champagner oder Kinofreikarten. Mit all diesen Bonbons wollen Scheidhauer und Altmann den Mitarbeitern den Arbeitsalltag versüßen und das Klima nachhaltig verbessern. „Wenn sich der Mensch wohlfühlt, leistet er von selbst gute Arbeit", erklären die Geschäftsführer im IHK-Magazin. „Hat ein Personalchef Motivationstraining nötig, dann hat er schon etwas falsch gemacht."

Für Scheidhauer zählt bei den zahlreichen Aktivitäten vor allem der Teamgedanke: Alljährlich wählt die Belegschaft den Teamplayer des Jahres. Die Botschaft: „Jeder im Unternehmen ist gleich wichtig."

Den Geschäftsführern brachte die Beteiligung am Top-Job-Wettbewerb über die Auszeichnung hinaus auch wichtige Erkenntnisse. Scheidthauer: „Es hat sich gezeigt, dass wir in puncto Kommunikation mehr tun müssen." Inzwischen werden die Mitarbeiter per Bildschirm über Neuigkeiten aus dem Unternehmen informiert. Neu ist auch, dass die Unternehmensführung einmal im Jahr zu einem Infotag einlädt. Scheidhauer: „Entscheidungen müssen erklärt werden, das fördert das Verständnis der Mitarbeiter für das Unternehmen und ihre Arbeit."

Derzeit liegt nicht nur die Krankheitsquote auf einem äußerst niedrigen Niveau, sondern auch die Personalfluktuation bei nahezu null Prozent. Werte, die derzeit wichtiger denn je sind: Der Wettbewerb wird schärfer, 14 Containerterminals buhlen um Kunden, zwei neue kommen dieses Jahr dazu, wie das IHK-Magazin berichtet.

Neuss Trimodal ist ein Joint Venture der Firmen Kombiverkehr, Maersk Deutschland und Wincanton, die mit jeweils 25 Prozent beteiligt sind, den Neuss Düsseldorfer Häfen (15 Prozent) sowie Ambrogio (10 Prozent).

Platz für neue Arbeitsplätze

Altes Rennbahngebäude in Neuss weicht Park und Neubauten.

Gleich neben dem Hafen wird derzeit in Neuss ein Filetstück entwickelt: die Rennbahn. Die Arbeiten machen gute Fortschritte, sodass die Planer zuversichtlich sind, hier schon bald den „RennbahnPark Neuss" eröffnen zu können.

Derzeit laufen noch die letzten Abrissarbeiten der Besuchertribüne und des benachbarten Restaurants. Nach den Abbrucharbeiten und der Entsiegelung des Vorplatzes wird auf dem Gelände ein Neubau mit prägender Dachkonstruktion errichtet. Dieses neue Gebäude ist als multifunktional nutzbare Bürgerhalle mit Gastronomiebereichen und Dachterrasse sowie zusätzlichen Räumlichkeiten für den Rennbetrieb (Sanitärräume, Umkleiden) geplant. Durch den Neubau und die gleichzeitige Modernisierung des Rennbahnareals wird das Gelände in einen innenstadtnahen Rennbahn-Park umgewandelt. Die rund 17 Hektar große „grüne Lunge" der Rennbahn soll in Zukunft der Neusser Bevölkerung zugänglich gemacht werden. Wasserflächen sowie Ruhe- und Entspannungszonen sollen zum Verweilen, ein 1,5 Kilometer langer Rundweg zum Joggen oder Walken einladen. Auch die Neusser Bürger-Schützen werden in Zukunft auf der Wiese und im Zelt feiern können. Die dafür reservierte Fläche erhält im Rahmen der landschaftsplanerischen Neugestaltung eine infrastrukturelle Aufwertung.

An dem Projekt beteiligt sich die Wirtschaftsförderung gemeinsam mit dem Bauherrn Liegenschaften und Vermessung Neuss sowie dem Neusser Bauverein als Koordinator.

„Das attraktive Terrain der Rennbahn liegt zwischen zwei höchst dynamischen Arealen der Stadt: dem Stadthafen im Norden und dem Gewerbegebiet Hammfeld im Südosten", wirbt Andreas Galland, städtischer Wirtschaftsförderer.

Natürlich wird nach Abschluss der Umbauarbeiten auch der Turfsport in Neuss vollständig andere Rahmenbedingungen vorfinden als derzeit, wie Bürgermeister Herbert Napp versichert. Besitzer, Jockeys und vor allem die Besucher der Renntage auf der Neusser Bahn werden „ihren" Sport in einem völlig neuen Ambiente erleben können. Zeitgemäß, funktional und zukunftsfähig. Aber – und darin besteht der Unterschied zu früheren Umbauarbeiten – die Rennbahn wird am Ende dieses Umbaus weit mehr sein als „lediglich" ein Treffpunkt für Pferdesportfreunde. Die Rennbahn öffnet sich für andere Nutzungen und insbesondere für neue Besucher.

Schon bald soll die Neusser Rennbahn in neuem Glanz erstrahlen.

Allerbeste Stimmung

Neuss Trimodal überzeugt Jury – Kommunikation enorm wichtig

Gute Stimmung nicht nur bei der Führungsmannschaft um Karsten Scheidhauer (li.) und Ulrich Altmann.

Am Ende des Tages müssen die Zahlen stimmen. Das ist bei dem Umschlagterminal Neuss Trimodal nicht anders, als bei anderen Unternehmen auch. Die 75 Mitarbeiter sind ja nicht zum Spaß bei der Arbeit. Aber sie machen ihre Arbeit schneller, besser und für den Kunden angenehmer, wenn sie mit Spaß bei der Sache sind. Das ist seit Jahren die Überzeugung der beiden Geschäftsführer Karsten Scheidhauer und Ulrich Altmann. Ein Credo, das sie nicht nur predigen, sondern auch leben. Mit Erfolg. Das Unternehmen wurde im Rahmen des bundesweiten Vergleichs „Top Job" als einer der 100 besten Arbeitgeber im Mittelstand ausgezeichnet. Und war auch dem Magazin der Industrie- und Handelskammer (IHK) Mittlerer Niederrhein einen Bericht wert.

Der Maßnahmenkatalog, mit dem die Geschäftsführung das Arbeitsklima verbessert, beeindruckt. Neben Weiterbildungsmöglichkeiten wie Telefonakquise, Fremdsprachen oder Zeitmanagement kommt einmal im Monat ein Physiotherapeut ins Haus, damit sich die Logistiker wohlfühlen. Die Behandlung bezahlt Neuss Trimodal.

Als zusätzlichen Anreiz zahlt Neuss Trimodal am Ende des Jahres eine Anwesenheitsprämie. Wer keinen Tag krank war, erhält ein halbes Monatsgehalt zusätzlich. Für jeden Krankheitstag werden zwei Prozent von dieser Prämie abgezogen. „Ausfallzeiten aufgrund von Betriebsunfällen zählen natürlich nicht", versichert Scheidhauer. Der Krankenstand liegt derzeit unter zwei Prozent.

Gerne zeigt der Geschäftsführer die Sozialräume, in denen ein Kicker und eine Dartscheibe zur Entspannung in den Pausen einladen. Wenn eine Abteilung in diesem Bereich ein Rekordergebnis erzielt, spendet die Geschäftsführung schon einmal Champagner oder Kinofreikarten. Mit all diesen Bonbons wollen Scheidhauer und Altmann den Mitarbeitern den Arbeitsalltag versüßen und das Klima nachhaltig verbessern. „Wenn sich der Mensch wohlfühlt, leistet er von selbst gute Arbeit", erklären die Geschäftsführer im IHK-Magazin. „Hat ein Personalchef Motivationstraining nötig, dann hat er schon etwas falsch gemacht."

Für Scheidhauer zählt bei den zahlreichen Aktivitäten vor allem der Teamgedanke: Alljährlich wählt die Belegschaft den Teamplayer des Jahres. Die Botschaft: „Jeder im Unternehmen ist gleich wichtig."

Den Geschäftsführern brachte die Beteiligung am Top-Job-Wettbewerb über die Auszeichnung hinaus auch wichtige Erkenntnisse. Scheidthauer: „Es hat sich gezeigt, dass wir in puncto Kommunikation mehr tun müssen." Inzwischen werden die Mitarbeiter per Bildschirm über Neuigkeiten aus dem Unternehmen informiert. Neu ist auch, dass die Unternehmensführung einmal im Jahr zu einem Infotag einlädt. Scheidhauer: „Entscheidungen müssen erklärt werden, das fördert das Verständnis der Mitarbeiter für das Unternehmen und ihre Arbeit."

Derzeit liegt nicht nur die Krankheitsquote auf einem äußerst niedrigen Niveau, sondern auch die Personalfluktuation bei nahezu null Prozent. Werte, die derzeit wichtiger denn je sind: Der Wettbewerb wird schärfer, 14 Containerterminals buhlen um Kunden, zwei neue kommen dieses Jahr dazu, wie das IHK-Magazin berichtet.

Neuss Trimodal ist ein Joint Venture der Firmen Kombiverkehr, Maersk Deutschland und Wincanton, die mit jeweils 25 Prozent beteiligt sind, den Neuss Düsseldorfer Häfen (15 Prozent) sowie Ambrogio (10 Prozent).

Platz für neue Arbeitsplätze

Altes Rennbahngebäude in Neuss weicht Park und Neubauten.

Gleich neben dem Hafen wird derzeit in Neuss ein Filetstück entwickelt: die Rennbahn. Die Arbeiten machen gute Fortschritte, sodass die Planer zuversichtlich sind, hier schon bald den „RennbahnPark Neuss" eröffnen zu können.

Derzeit laufen noch die letzten Abrissarbeiten der Besuchertribüne und des benachbarten Restaurants. Nach den Abbrucharbeiten und der Entsiegelung des Vorplatzes wird auf dem Gelände ein Neubau mit prägender Dachkonstruktion errichtet. Dieses neue Gebäude ist als multifunktional nutzbare Bürgerhalle mit Gastronomiebereichen und Dachterrasse sowie zusätzlichen Räumlichkeiten für den Rennbetrieb (Sanitärräume, Umkleiden) geplant. Durch den Neubau und die gleichzeitige Modernisierung des Rennbahnareals wird das Gelände in einen innenstadtnahen Rennbahn-Park umgewandelt. Die rund 17 Hektar große „grüne Lunge" der Rennbahn soll in Zukunft der Neusser Bevölkerung zugänglich gemacht werden. Wasserflächen sowie Ruhe- und Entspannungszonen sollen zum Verweilen, ein 1,5 Kilometer langer Rundweg zum Joggen oder Walken einladen. Auch die Neusser Bürger-Schützen werden in Zukunft auf der Wiese und im Zelt feiern können. Die dafür reservierte Fläche erhält im Rahmen der landschaftsplanerischen Neugestaltung eine infrastrukturelle Aufwertung.

An dem Projekt beteiligt sich die Wirtschaftsförderung gemeinsam mit dem Bauherrn Liegenschaften und Vermessung Neuss sowie dem Neusser Bauverein als Koordinator.

„Das attraktive Terrain der Rennbahn liegt zwischen zwei höchst dynamischen Arealen der Stadt: dem Stadthafen im Norden und dem Gewerbegebiet Hammfeld im Südosten", wirbt Andreas Galland, städtischer Wirtschaftsförderer.

Natürlich wird nach Abschluss der Umbauarbeiten auch der Turfsport in Neuss vollständig andere Rahmenbedingungen vorfinden als derzeit, wie Bürgermeister Herbert Napp versichert. Besitzer, Jockeys und vor allem die Besucher der Renntage auf der Neusser Bahn werden „ihren" Sport in einem völlig neuen Ambiente erleben können. Zeitgemäß, funktional und zukunftsfähig. Aber – und darin besteht der Unterschied zu früheren Umbauarbeiten – die Rennbahn wird am Ende dieses Umbaus weit mehr sein als „lediglich" ein Treffpunkt für Pferdesportfreunde. Die Rennbahn öffnet sich für andere Nutzungen und insbesondere für neue Besucher.

Schon bald soll die Neusser Rennbahn in neuem Glanz erstrahlen.

Bohlen in den Untergrund getrieben

Hülskens Wasserbau erprobt erfolgreich neues Verfahren – Kraftwerk verschwand hinter großem Vorhang

Mit Hochdruck arbeiten derzeit Projektleiter Dipl.-Ing. Holger Neuhaus und drei weitere Mitarbeiter der Firma Hülskens Wasserbau im Düsseldorfer Hafen. Auf der Ecke der beiden Hafenbecken Lausward I und II bauen sie 140 Meter neue Uferwand. Hier soll das Düsseldorfer Containerterminal um weitere Flächen und eine Umschlaganlage erweitert werden.

Eine Aufgabe, die deutlich anspruchsvoller und komplizierter ist, als eine Mauer an Land hochzuziehen: Denn Kaiwände bestehen in einem Hafen meist aus Stahlbohlen, Spundbohlen genannt. Diejenigen, die derzeit im Düsseldorfer Hafen eingebaut werden, sind 19,50 Meter lang, über einen Meter breit, wiegen jeweils bis zu vier Tonnen und heißen in der Fachwelt „Larssen 606n". Sie müssen fünfeinhalb Meter tief in den Hafenboden getrieben werden, damit sie später einmal nicht nur dem enormen Druck des Ufers, sondern auch dem Gewicht der Container im Terminal und der gewaltigen Kranbrücke standhalten.

Diese Rammarbeiten lassen sich nur mit einem schweren Kran bewerkstelligen. Damit die Mitarbeiter sicher stehen, schütteten sie zunächst eine Arbeitsebene im Hafenbecken auf. Der fast 100 Tonnen schwere Kran, an dem das Rammgerät hängt, steht auf einem stabilen für die Rheinschifffahrt zugelassenen Ponton, das sich über Stahlrohre, sogenannte Stelzen im Hafenbecken abstützt. Auf dieser Basis schaffen die Männer rund 18 Meter Wand pro Tag.

Doch reicht es nicht aus, die Stahlbohlen in den Untergrund zu treiben. Zusätzlich wird jede einzelne mit einem sogenannten Rundstahlanker gesichert. Das ist ein mehr als armdicker Stahlbolzen, den wiederum eine Ankerwand, eine zweiten Reihe Stahlbohlen, die parallel zum Ufer verläuft, sichert. Jede dieser Stahlscheiben misst drei Meter Länge. Der Anker selber sieht mit einer Länge von 19 Metern wie ein riesiger Spreizdübel aus, der sich in eine stählerne Rigipswand klammert.

Um ganz auf Nummer sicher zu gehen, wird über der ersten Reihe sogar noch eine zweite eingebaut, die jedoch mit einem Durchmesser von 3,5 Zoll oder neun Zentimetern beinahe um die Hälfte kleiner ausfällt. Anschließend wird auf die Kante noch ein Betonbalken für die Schiene des Krans gesetzt.

Von der Arbeitsebene auf dem Ponton aus werden die Stahlbleche tief in den Hafenboden gerammt.

Die Techniker erprobten in Düsseldorf zudem erstmals eine Besonderheit: Vor Beginn der Arbeiten musste zunächst Schlamm vom Hafenboden abgebaggert werden. Damit die dabei aufgewirbelten Partikel nicht die Filter des Kraftwerkes verstopfen, das aus dem Hafen sein Kühlwasser bezieht, spannten die Fachleute eine Art Vorhang aus speziellen wasserdurchlässigen Textilien, etwa 100 Meter lang und rund 1000 Quadratmeter groß. Die „Goldkante" des Vorhangs bestand aus schweren Stahlseilen. Ein solches Verfahren kam, so berichtet Ingenieur Holger Neuhaus stolz, bislang nur in Norwegen zum Einsatz – und dort auch nur in einem stehenden und nicht in einem fließenden Gewässer.

Bevor die Wasserbauer planmäßig Mitte April einpacken können, werden sie noch 50.000 Tonnen Sand und Kies hinter die neue Wand verbauen. Das Material kommt aus einer Baugrube auf dem Düsseldorfer Stadtgelände und meist mit dem Schiff.

Demag Cranes überzeugte

Konzern ist weltweit aktiv – Profitabilität erneut gesteigert

Die Demag Cranes AG mit Sitz in Düsseldorf blickt auf ein insgesamt äußerst erfolgreiches Geschäftsjahr 2007/2008 zurück. Trotz des zunehmend schwierigeren wirtschaftlichen Umfelds gelang es dem Konzern erneut, seine starke Marktposition weiter zu festigen und von seinen Wettbewerbs- und Technologievorsprüngen zu profitieren.

Demag Cranes ist einer der weltweit führenden Anbieter von Industriekranen und Krankomponenten, Hafenkranen und Technologien zur Hafenautomatisierung. Dienstleistungen, insbesondere Instandhaltung und Modernisierung gehören zu den weiteren Kernelementen des Leistungsspektrums.

Die Aktivitäten von Demag Cranes gliedern sich in die Geschäftsbereiche (Segmente) Industriekrane, Hafentechnologie und Services. Vor allem die Marken Demag und Gottwald sind nicht nur in Deutschland bekannt, sondern genießen auch international in allen Geschäftsbereichen einen hervorragenden Ruf.

Die konsequente Ausrichtung des Unternehmens auf die Anforderungen der Märkte sowie die Maßnahmen bei der Produktentwicklung und Prozessoptimierung führten dazu, dass Konzernumsatz und -ergebnis weiter gesteigert werden konnten. Dabei übertraf die Demag Cranes AG die am Anfang des Geschäftsjahres gesetzten Ziele deutlich: Mit einem Wachstum von 13,5 Prozent auf 1.225,8 Millionen Euro lag der Umsatz dabei sogar leicht über dem Niveau der im Mai 2008 nochmals erhöhten Prognose von rund 1,2 Milliarden Euro.

Auch das erzielte bereinigte EBIT lag mit 137,5 Millionen Euro erheblich über dem zum Jahresanfang 2008 prognostizierten Wert von 110 Millionen. In Verbindung hiermit konnte der Konzern den Nettogewinn und das Ergebnis pro Aktie überproportional steigern.

Wie der Vorstandsvorsitzende der Demag Cranes AG, Harald J. Joos, zusammenfasst: „Das Geschäftsjahr 2007/2008 war ein Rekordjahr für uns. Wir haben zum dritten Mal hintereinander die Profitabilität deutlich gesteigert. Entsprechend wollen wir der Hauptversammlung vorschlagen, auch in dem aktuell wirtschaftlich schwierigen Umfeld die Dividende um mehr als ein Viertel zu erhöhen."

Foto: Demag Cranes

Im Konzern Demag Cranes AG arbeiten über 6000 Mitarbeiter, die 20,7 Prozent des Umsatzes in Deutschland, 37,5 Prozent im europäischen Ausland, 13,8 Prozent in Nord-, Mittel- und Südamerika, 10,5 Prozent in Asien, 11,1 Prozent in den sogenannten BRIC-Staaten und die restlichen 6,4 Prozent in anderen Ländern erzielten. Demag Cranes produziert in 16 Ländern auf fünf Kontinenten und betreibt über Tochtergesellschaften, Vertretungen und ein Joint Venture eines der umfassendsten weltweiten Vertriebs- und Servicenetzwerke der Branche.

Für alle Aufgaben gerüstet

Kranführer machen Umschlagsanlagen wieder fit für kommende Herausforderungen.

Mit derzeit vier große Krananlagen ist die Krefelder Hafenmannschaft so gut wie allen Aufgaben gewachsen. Der „Stückgutkran 5“, mit Baujahr 1963 der älteste, kann mit einer Auslage von bis zu 25 Metern Lasten von drei bis fünf Tonnen heben. Der Oldie gehört, wie der Hafenmeister Engelbert Brzezina klarstellt, keines Falls zum „alten Eisen“, sondern zeichnet sich vor allem bei Einheiten um die drei Tonnen Gewicht – wie zum Beispiel bei Big Packs, einer Art großer Frachtsäcke – durch eine sehr schnelle Hubgeschwindigkeit aus, wenn ihn erfahrene Kranführer bedienen.

Und von denen arbeiten im Rheinhafen Krefeld derzeit fünf. Der Kran, so ergänzt Hafen-Betriebsleiter Waldemar Tetzlaff, gehörte früher einer Spedition, die mit ihm Sackgut wie Mehl oder Zucker, aber auch Nickelbahnen oder Aluminium auf die Kais hob. „Alles, was eben so anfiel“, so Tetzlaff.

Zwei Containerbrücken des neuen Krefelder Containerterminal (KCT) ergänzen das Angebot Am Hafenkopf. Neben der ebenfalls hohen Geschwindigkeit zeichnet sie aus, dass sie Frachter auch direkt auf dem Rhein entladen können. Das bedeutet für die Schiffsführer, dass sie nicht erst in die Hafenbecken einfahren müssen, sondern nur kurz am Ufer festmachen und schnell weiter fahren können. Denn auch in der Logistik bedeutet Zeit Geld, und die wachsenden Containerverkehre sind strengen Zeitplänen unterworfen.

Am Krefelder Ufer steht der vierte Kran der Hafenmannschaft, der nach der Sanierung der Kranbahn 1999 die vorher drei dort stationierten Geräte ablöste.

Sehenswerte Auslage

Bei dem „Kran Uerdingen“ handelt es sich um einen Portalkran, der bis zu 12,5 Tonnen am Hafen oder acht Tonnen Schüttgut im Greifer bewegen kann. Und das mit einer ebenfalls sehenswerten Auslage von rund 25 Metern. Wie Brzezina erklärt, kommt er vor allem für den Salzumschlag des CHEMPARK-Standortes Krefeld-Uerdingen und als Notkran für eventuelle Engpässe zum Einsatz: „Aber damit haben wir schon alles mögliche umgeschlagen, auch Stückgut wie Dalben verladen oder Kessel gezogen.“

Kran 5 und sein „Bruder“ in Uerdingen sind trotz ihres Alters auch für künftige Aufgaben in den kommenden Jahren und Jahrzehnten gerüstet, wie die beiden Fachleute versichern. Denn beide wurden in letzter Zeit aufwendig instand gesetzt. Dabei kamen nicht nur Experten der Duisburger Niederlassung des Fachunternehmens Crantech GmbH zum Einsatz. Die Krefelder investierten auch sehr viel Eigenleistung, wechselten zum Beispiel zusammen mit der Technikabteilung des Rheinhafen Krefeld die tonnenschweren Seile und erledigten Schweißarbeiten. „Die kompletten Krane mussten durchgesehen werden. Wir haben die Technik auf ihre Funktionsfähigkeit überprüft und alles, was auffiel, sofort repariert“, erzählt Hafenmeister Brzezina.

Nachdem alle Arbeiten abgeschlossen waren, teste erst die Hafenmannschaft beide Krane noch einmal auf Herz und Nieren. Dazu hängte sie zum Beispiel Prüfgewichte an und kontrollierte, ob sich die Technik bei einer möglichen Überlastung wie erforderlich auch automatisch abschaltet.

Abschließend bestätigte ein TÜV-Prüfer den Männern die Reparatur und die Funktionsfähigkeit der beiden Geräte. Der schaut jedes Jahr in den Häfen vorbei und kontrolliert, ob die Krane den Anforderungen noch entsprechen.

Anlage erfolgreich angepasst

Kran 21a besteht Abschlussprüfung ohne Probleme.

Trotz der derzeit teilweise arktischen Temperaturen läuft der neue Kran 21a im Neusser Hafen problemlos und hat seinen Dienst im Schüttgutumschlag aufgenommen, wie Rolf Marmann und Heinz-Günter Winkler stolz berichten. Der stellvertretende Leiter der Abteilung Technik und die Mitarbeiter passten in den vergangenen Monaten die ursprünglich aus dem Seehafen Brunsbüttel stammende Kranbrücke an die Bedingungen am Hafenbecken 3 an, arbeiteten die Einzelteile je nach Anforderung um und montierten sie anschließend mit Unterstützung externer Fachfirmen (die Hafen-Zeitung berichtete).

Kran 21a bei der Arbeit am Hafenbecken 3 in Neuss.

Allerdings mussten sich die Mitarbeiter gegen Ende noch einmal kräftig ins Zeug legen, wie Winkler berichtet. Nachdem auch das letzte Teil montiert war, stand für die Männer zunächst ein erster Probelauf an. Kleinere Probleme behoben eine Kranbaufachfirma sowie die eigene Kranwerkstatt. Allerdings waren die Nacharbeiten – angesichts der immensen Aufgabe, die Anpassung inklusive der dafür erforderlichen umfangreichen Maßnahmen zu planen, zu koordinieren und zu überwachen – nur minimal und deutlich geringer, als alle Beteiligten erwartet hatten.

Richtig gut eingestellt

Einen weiteren Schwerpunkt der Abschlussarbeiten stellte die Gewichtsprüfung einschließlich des Einstellens der Beschleunigungs- und Bremsrampen dar. Am Haken beziehungsweise am Stückgutgreifer können bis zu 24 Tonnen hängen – das entspricht in etwa dem Gewicht eines Sattelzuges. Würde jede Bewegung unmittelbar an das System weiter gegeben, ginge jedes Mal ein Ruck durch Stahlseile und Konstruktion. Das verhindern spezielle Systeme und Umrichter, die die Techniker nach den Wünschen der Kranführer einstellen – je nach Vorliebe eher sportlich oder sanfter. „Ein bisschen so wie die Bremsen in einem Auto“, erklärt Marmann.

Am 23. Oktober stand eine letzte Vorabnahme durch einen unabhängigen Kransachverständigen an, um bei der Abschlusskontrolle auch jede Überraschungen auszuschließen. Am 31. Oktober lief dann die Endabnahme – wie zu erwarten ohne Probleme und Beanstandungen. Schon am nächsten Tag nahm „21a“ den Betrieb auf.

Marmann und Winkler schauen immer mal wieder vorbei, ob alles wie geplant läuft. Doch das wichtigste Feedback lieferten die „Kunden“: „Bisher ist es nicht so, dass Klagen gekommen sind. Vielmehr ist der Kran von den Kranführern, die darauf fahren, absolut angenommen.“ Und das ist für sie das Wichtigste.

Logistiknachwuchs zieht es in den Hafen

Neue Hochschule beginnt noch in diesem Jahr mit dem Studienbetrieb in Neuss.

Ab Oktober nimmt am Standort Neuss eine Hochschule mit den Fachbereichen „School of Logistics" und „School of Commerce" ihren Studienbetrieb auf.

Bei einem Pressegespräch wurde jetzt die Bedeutung der Hochschulgründung für den Industrie- und Logistikstandort Neuss dargestellt. Die anhaltenden Ansiedlungen von Betrieben der Logistikwirtschaft in der Region führen zu einem ständig steigenden Bedarf an qualifizierten Fachkräften.

Alleine im IHK-Bezirk Niederrhein gibt es rund 2100 Logistikunternehmen mit etwa 30.000 Beschäftigten. Die Gründung einer privaten Fachhochschule profiliert damit den Logistikstandort Neuss.

Der Studienbetrieb an der Hochschule Neuss soll im Herbst mit fünf Professoren sowie 20 bis 30 Studenten starten. Bis zum Semester 2016/17 ist ein Ausbau der Hochschule auf rund 1600 Studierende und 20 Professoren geplant. Studiert werden kann entweder sieben Semester als duales Studium im Wechsel mit Praxisblöcken oder acht Semester berufsbegleitend. Vorgesehen sind international ausgerichtete Bachelor-Studiengänge wie „Logistics and Supply Chain Management" oder „International Industry and Trade Management" überwiegend in englischer Sprache.

Foto: Schrift-Steller

Vom Hafen und im Hafen lernen bald junge Logistiker ihr Handwerk.

Exzellenz in der Lehre

Später sollen auch Master-Abschlüsse und ein Doktorandenstudium möglich sein. Die inhaltliche Konzeption des Hochschulprofils ist mit dem Bildungsministerium abgestimmt und der Akkreditierungsprozess eingeleitet.

Das Profil der Hochschule Neuss wird geprägt sein, so die klare Vorstellung der Planer, von der Exzellenz in der Lehre, einer Praxisorientierung, enger Partnerschaft zur Wirtschaft und dem Gedanken eines Personaldienstleisters.

Für die ersten Jahre zieht die neue Hochschule in Räume an der Hammer Landstraße am Hafenbecken 1. In der „Anlaufphase" von maximal zwei Jahren stellt die Stadt Neuss nach einem Ratsbeschluss die Räume kostenlos zur Aufnahme des Studienbetriebs zur Verfügung. Erster Präsident der neuen Hochschule wird Professor Otto Jockel, vormals Professor für Logistik und Supply Chain Management an der Europäischen Fachhochschule Brühl.

Die Hochschule finanziert sich durch Studiengebühren. Die Mittel von rund einer Million Euro für den Aufbau und Betrieb der Hochschule während der ersten drei Jahre bringt das Gründungspräsidium auf.

Starke Partner fördern Projekt

Standortvorteil für die Stadt und die Region – Studenten beleben bald das Stadtbild

Voll des Lobes für die geplante neue Bildungseinrichtung im Neusser Hafen sind die Partner der geplanten Hochschule: Die IHK Mittlerer Niederrhein, die Stadt Neuss und die Neuss Düsseldorfer Häfen unterstützen das Projekt vornehmlich ideell sowie durch die Vermittlung von Praktikumsplätzen und durch Werbung für das Angebot der Hochschule.

Die angehenden Logistiker, so die klare Botschaft, können sich also darauf einstellen, in den Semesterferien nicht nur wertvolle Erfahrungen in Praktika unter anderem bei den Hafenfirmen zu erwerben, sondern auch die notwendigen finanziellen Mittel, um das nächste Semester bezahlen zu können. Gleichzeitig, betonte der angehende Präsident der Hochschule, Professor Otto Jockel, sei durch die sich auf diesem Wege ergebende Dualität von Lehre und Arbeiten eine „sehr praxisnahe" Ausbildung möglich.

Für Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen ein erfolgsversprechendes Modell: „Hier werden private Gelder eingesetzt und das Vorhaben in der Startphase mit öffentlichen Mitteln unterstützt und mit angeschoben", freut er sich. Der Bedarf für ein solches Angebot sei, wie Untersuchungen im Vorfeld ergeben hätten, auf jeden Fall vorhanden. „Logistikunternehmen wie zum Beispiel Fiege oder Maersk aber auch die mittelständischen Unternehmen sind auf qualifizierte Kräfte angewiesen." Dieser Meinung schließt sich der Neusser Wirtschaftsförderer Andreas Galland an: „Neuss ist ein Standort, der von der Logistikbranche lebt", weiß er aus Erfahrung. Und dem, so pflichtet IHK-Geschäftsführer Dr. Frank Lorenz bei, fehlte bislang ein Ausbildungsangebot für den akademischen Nachwuchs.

Die Hochschule, so argumentiert Galland, werde mit ihren eines Tages rund 1600 Studenten nicht nur zur Belebung des Stadtbildes beitragen. Hochschulen seien inzwischen auch ein wichtiger Standortfaktor.

Wer mehr erfahren will: Noch in diesem Monat sollen die Internetseiten der neuen Hochschule unter www.hochschule-neuss.de freigeschaltet werden. Bei Fragen hilft bis dahin auch die Wirtschaftsförderung der Stadt Neuss gerne weiter.

Impressum

Herausgeber: *Rainer Schäfer (verantwortlich) ■ Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG ■ Hammer Landstr. 3 ■ 41 460 Neuss ■ Telefon: (0 21 31) 53 23 - 0 ■ Fax: (0 21 31) 53 23 - 1 05 ■ info@nd-haefen.de*

Redaktion und Verlag: *Schrift-Steller, A. Fröning u. S. Ondrazek GbR ■ Bredeneyer Straße 77 ■ 45 133 Essen ■ info@schrift-steller.de* **Chefredakteur:** *Andreas Fröning ■ Telefon: (01 51) 52 56 56 34 ■ 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*

Produzieren, verpacken und verschiffen

Spieler dirigieren in „Container“ Warenströme und Schiffe: anspruchsvolle Simulation in Spielform

Logistik ist kein Kinderspiel. Vor allem nicht im Fall von „Container“, dem ersten Spiel des amerikanischen Produzenten „Valley Games“, das der Heidelberger Spieleverlag in Deutschland vertreibt. Tatsächlich bietet „Container“ aber eine sehr gelungene Darstellung der wirtschaftlichen Zusammenhänge, die sich den drei bis fünf Spielern (je mehr, desto besser) in 60 bis 90 Minuten Spielzeit darstellen.

Bei dem Spiel „Container“ geht es um große Frachtschiffe und große Produktionen. Ziel ist es, mit geeigneten Maschinen Dinge herzustellen, in Containern zu verpacken, zu einer fernen Insel zu transportieren und dort einen möglichst gewinnbringenden Vorrat anzuhäufen. Die Spieler schlüpfen dabei während des Spielverlaufes unter anderem in die Rolle eines Herstellers und eines Frachtführers.

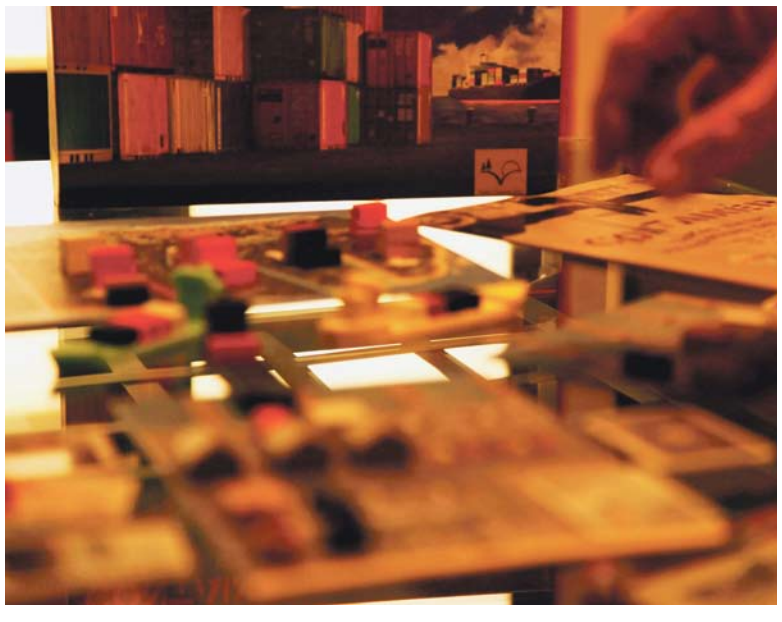


Foto: Schrift-Steller

In „Container“ schlüpfen die Spieler gleich in mehrere Rollen.

Zunächst entscheiden sie, ob sie neue Maschinen oder Lagerhäuser bauen wollen sowie welches der fünf verschiedenen Produkte sie mit ihren Maschinen herstellen und in ihren Lagerhäusern an die anderen Spieler verkaufen wollen. Denn die eigenen Produkte kann man nicht abtransportieren. Und natürlich, welche Container man für die eigenen Schiffe erwerben möchte.

In dieser Phase haben alle Spieler die Möglichkeit, Preise für ihre Produkte festzusetzen und ihr Vermögen zu vergrößern.

Sobald die Waren mit den großen Frachtschiffen die Insel erreichen, schlüpfen die Spieler in die Rolle des Einkäufers, der Güter erwerben will. Denn die ankommenden Schiffsladungen werden auf der Insel meistbietend versteigert. Der Höchstbietende erhält die Artikel, um sie am Ende des Spiels in Siegpunkte zu verwandeln.

Das klingt nicht nur verwirrend, das ist es anfangs auch, denn jeder Container wechselt meist dreimal den Besitzer, bevor er an seinem Ziel, der Insel, ankommt. Und nicht immer ist es ganz einfach festzulegen, zu welchem Preis man Container abgibt, damit auch jemand sie kauft, beziehungsweise wie viel man für sie an der Zielinsel bieten sollte, damit noch ein Profit übrig bleibt.

Wenn zwei der fünf Warensorten ausgegangen sind, endet das Spiel und der Sieger wird ermittelt. Es gewinnt der Spieler, auf dessen Inselbereich Warensorten mit dem insgesamt höchsten Warenwert lagern.

„Container“ besticht dabei durch relativ einfache Regeln, die auf acht Seiten Platz finden, jedoch ein ungewöhnliches Spielsystem enthalten. Das ist – gelinde gesagt – zunächst ein bisschen gewöhnungsbedürftig und die eigentliche Herausforderung, die richtige Strategie herauszufinden. Entsprechend macht das Spiel auch mit der maximalen Anzahl der Spieler am meisten Spaß – dann ist die Interaktion und der Wettstreit um jeden Container am Größten.

„Container“ von Franz-Benno Delonge, Thomas Ewert ist für drei bis fünf Personen ab zwölf Jahren geeignet. Eine Partie dauert etwa 60 bis 90 Minuten. Das Spiel kostet rund 45 Euro.

Gewinnen Sie ein Spiel

Zehn Fragen beantworten und „Container“ kommt zu Ihnen!

Frage 1: Wie viel Geld investieren die NDH in den nächsten fünf Jahren in die Häfen?
- **S** fünf Millionen Euro
- **L** vier Millionen Euro
- **F** drei Millionen Euro

Frage 2: Wann beginnen die Arbeiten für die Anlegestelle im Krefelder Hafen?
- **A** Nächstes Jahr
- **C** In diesem Frühjahr
- **E** Nach den Herbstferien

Frage 3: An welcher Straße gegenüber den Gehry-Bauten lag die „Hafenmetzgerei Röschl“ im Düsseldorfer Hafen?
- **K** Am Anleger
- **R** Kaiserstraße
- **H** Hammer Straße

Frage 4: Was wirbt für „Ovator PegaPlus“?
- **T** Fernsehspots
- **O** Bunte Flyer
- **N** Ein Großplakat

Frage 5: An welchem Ozean liegt Vancouver?
- **E** Pazifischer Ozean
- **K** Atlantischer Ozean
- **N** Indischer Ozean

Frage 6: Wann wurde Port Metro Vancouver gegründet?
- **O** 1808
- **T** 1908
- **E** 2008

Frage 7: An welchem Fluss liegt Vancouver?
- **D** Hudson
- **W** Fraser
- **R** Yukon

Frage 8: Wie viele Tonnen wurden 2007 in Deutschland per Binnenschiff transportiert?
- **E** 186 Millionen Tonnen
- **K** 18,6 Millionen Tonnen
- **A** 1,86 Millionen Tonnen

Frage 9: Welche Art wurde zum „Baum des Jahres 2008“ gewählt?
- **J** Stechpalme
- **E** Schwarzwurzel
- **H** Bergahorn

Frage 10: Aus welchem deutschen Seehafen stammt der Kran 21a ursprünglich?
- **D** Fulsbüttel
- **E** Brunsbütel
- **N** Wilhelmshaven

Lösungswort:

Foto: Schrift-Steller

Ein lehrreicher Nachmittag mit der Familie oder ein paar unterhaltsame Stunden mit Freunden. Dazu lädt das vorgestellte Spiel „Container“ ein.

Eines von drei Exemplaren des schönen Spiels können Sie diesen Monat gewinnen. Dazu müssen Sie lediglich die richtigen Antworten herausfinden – dabei hilft Ihnen sicherlich ein Blick in diese Ausgabe der Hafen-Zeitung oder ins Internet.

Einfach die entsprechenden Buchstaben der richtigen Antwort nacheinander notieren und das Lösungswort bis zum 1. Februar (es gilt das Datum des Poststempels) an die neue Adresse Hafen-Zeitung, Andreas Fröning, Antoniusstraße 18, 45470 Mülheim a. d. Ruhr, auf einer Postkarte oder per E-Mail an 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 in Zukunft bei der „Hafen-Zeitung“ noch besser machen können.

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

Die richtige Antwort des Dezemberrätsels lautete „SEKTKORKEN“. Die Gewinner wurden verständigt.