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

Jorge Riano kennt sich mit süßen Früchten aus Seite 4

Ticker: Forschungsstandort Hafen +++ NDH unterstützen Neusser Jecken +++ Weltkonzern in Düsseldorf +++ Hafen an der Flussgabelung +++ Angler herzlich willkommen +++ Dienstleister Technik-Abteilung +++ Preisrätsel

Gesamtgüterumschlag gesteigert

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

Die Neuss Düsseldorfer Häfen konnten trotz einsetzender Finanz- und Wirtschaftskrise ihr Rekordergebnis des Jahres 2007 noch einmal steigern.

Die Geschäftsführer Ulrich Gross und Rainer Schäfer ziehen nicht nur für das zurückliegende Jahr für NDH eine positive Bilanz, sondern kündigen weitere Investitionen trotz der zu erwartenden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in die beiden Hafenstandorte an. Die Einschätzung für das laufende Jahr fällt zurückhaltend aus.

Das Güteraufkommen im Schiffs- und Eisenbahngüterverkehr stieg im Jahre 2008 im Vergleich zum Vorjahr um ein Prozent auf rund 16,4 Millionen Tonnen – und übertrifft knapp das Vorjahresniveau. Der Schiffsgüterumschlag erreichte an den Standorten in Neuss, Düsseldorf und Düsseldorf-Reisholz wieder über 10 Millionen Tonnen und bestätigte somit das hohe Vorjahresniveau.

Das eigene Eisenbahnverkehrsunternehmen war auch 2008 weiter erfolgreich unterwegs. Der Eisenbahngüterverkehr der Neusser Eisenbahn (NE) erzielte mit fast 6,3 Millionen Tonnen wieder einen Zuwachs um 2,8 Prozent. Die NE, die ihre Streckenverkehre weiter ausweitete, erreichte damit ein Spitzenergebnis.

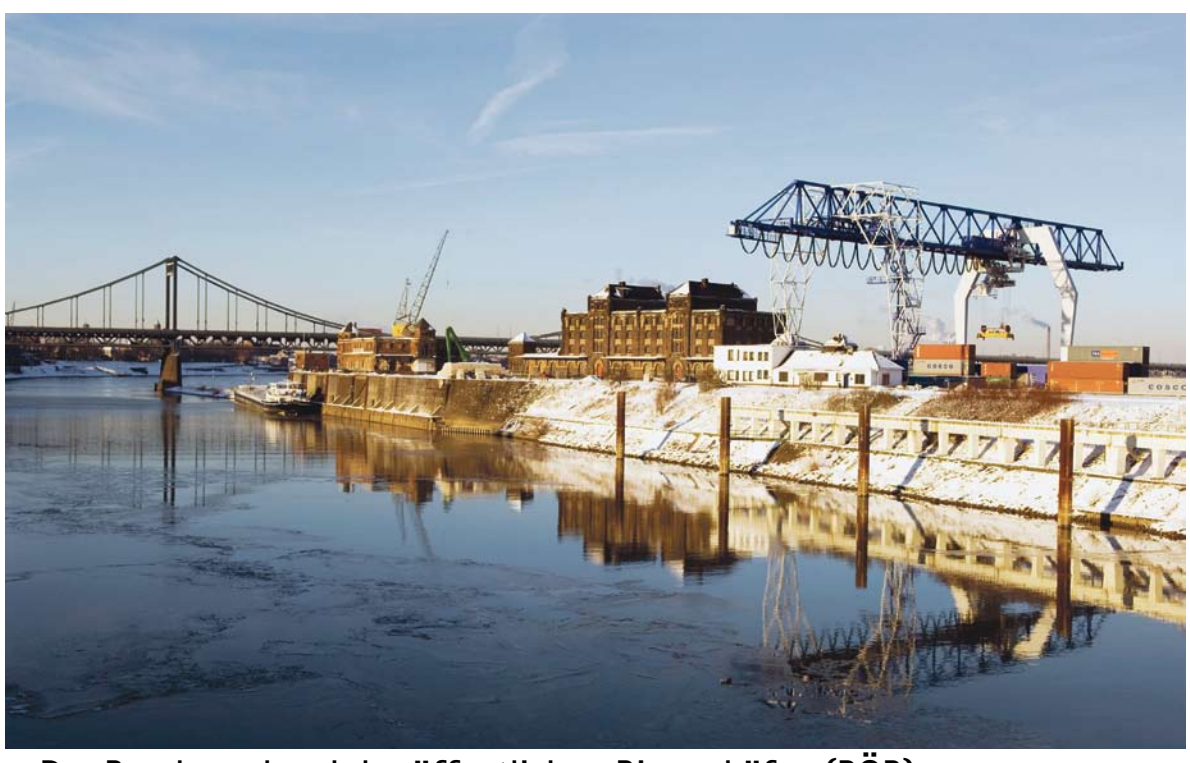
Der hohe Anteil des Kranumschlages zeigt die enorme Wertschöpfung, die die NDH eigenständig erreicht. Mit den inzwischen 30 hafeneigenen Verladeanlagen wurden 8,6 Millionen Tonnen im Jahre 2008 umgeschlagen. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist marginal.

Die Schwerpunkte im Umschlag lagen primär bei den Güterarten Nahrungs- und Futtermittel, Steine und Erden, Erze und Metallabfälle sowie bei den Fahrzeugen, Maschinen und sonstige Halb- und Fertigwaren. Das Ergebnis erreicht trotz Einbußen beim Containerumschlag wieder Vorjahresniveau.

Mehr Umsatz

Auch wenn der Seegüterumschlag leicht auf 140,4 Millionen Tonnen zurückging, bleibt es der zweithöchste Wert in der Geschichte, den jetzt die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) für 2008 bekannt gab. Beim Ergebnis stellte die dagegen einen neuen Rekord auf: Der Konzernumsatz stieg von 1,18 Milliarden im Vorjahr auf 1,32 Milliarden Euro. Für das erste Halbjahr 2009 erwartet Hafen Hamburg Marketing e.V. zunächst einen schwächeren Verlauf im seeseitigen Hafenumschlag. Bei Zunahme des Welthandels könnte sich der Umschlag in der zweiten Jahreshälfte besser entwickeln.

Verband sucht den Dialog



Der Bundesverband der öffentlichen Binnenhäfen (BÖB) will mit allen Beteiligten das Gespräch suchen, um so die nachhaltige Mobilität zu sichern, die nach Meinung des BÖB-Präsidiums die Voraussetzung für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung ist. (siehe Seite 12)

Anbindung

Düsseldorfs Regierungspräsident Jürgen Büssow forderte in einer Rede vor dem Businessclub Maas-Rhein nicht nur Deutsche und Niederländer zu einer besseren Zusammenarbeit auf. Er mahnte vor allem auch eine adäquate Schienen-Anbindung der Seehäfen Antwerpen und Rotterdam ins Hinterland an.

Gegründet

Zur ersten offizielle Mitgliederversammlung von EDINNA (Education in Inland Navigation) trafen sich jetzt in Rotterdam die Schulleiter der Binnenschifffahrtsaus- und -weiterbildungsinstitute, um ihr neues Netzwerk ganz offiziell zu gründen. 19 Institute aus neun Nationen machen mit.

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.

Steter Tropfen

Dass Neuss mit der Eröffnung des neuen Fruchtzentrums quasi Seehafenstatus erhält, mag für den einen oder anderen überfällig gewesen sein. Doch ist die Nachricht mehr als ein Grund zum Schmunzeln. Denn das Fruchtzentrum zeigt, dass im Hafen neue Technologien und Verfahren entwickelt und dann mit Mut und Weitsicht verwirklicht werden. Wenn es uns heute ganz normal erscheint, Früchte wie Pitahaya oder Papaya zu jeder Jahreszeit kaufen zu können, die unsere Väter und Mütter weder kannten, noch sich vorstellen konnten, dann ist das Firmengründern wie Jorge Riano zu verdanken. Es ist eine höchst anspruchsvolle logistische Leistung, diese Fracht von Kontinent zu Kontinent zu befördern, die teilweise schon beim Transport innerhalb des Herkunftslandes enorme Probleme bereitet. Insofern ist das Zentrum auch ein Beleg für die Leistungsfähigkeit moderner Logistik.

Die Neueröffnung ist zudem ein Beispiel für die Vorteile der globalen Wirtschaft – die angesichts der Nachteile manchmal in den Hintergrund treten. Und es ist ein Zeichen, dass es mit Hafen – konjunkturelle Dellen hin oder her – weiter aufwärts geht. Drei Millionen Euro Investition in diesen Zeiten sind sehenswert. Dazu schon auf absehbare Zeit bis zu 16 neue Arbeitsplätze, in zwei Jahren eventuell eine Verdoppelung der Anlage und noch mehr Mitarbeiter – allein schon die Zahlen sprechen für sich. Es sind solche steten Tropfen, die die Wassermühlen des Erfolges antreiben. Und es ist schön, dass diese besondere Mühle in Neuss steht. ULRICH GROSS

Starke Partner

Unter dem Strich erzielte die Mannschaft der NDH im vergangenen Jahr wieder ein erfreuliches Ergebnis. Seit der Gründung des Unternehmens konnten wir Jahr für Jahr den Güterumschlag steigern. Zu verdanken ist das unter anderem unserer breiten Aufstellung – eine richtungsweisende Entscheidung, die wir bei der Gründung der NDH getroffen haben. Und die sich jetzt als goldrichtig erweist, ermöglichte sie es uns doch, dank des hervorragenden Einsatzes unserer Mitarbeiter aber auch der Hafenfirmen neue und zusätzliche Geschäfte zu akquirieren.

Denn dass wieder einmal Rekorde im Güterumschlag sowie Transport mit der Neusser Eisenbahn erzielt werden konnten, ist mitnichten allein unser Verdienst: Hier gebührt ein großer Dank unseren Partnern, den Firmen im Hafen. Sie leisten Tag für Tag ebenfalls eine hervorragende Arbeit.

Die Aufgabe der Neuss Düsseldorfer Häfen wird es sein, ihnen in den kommenden sicherlich nicht einfachen Wochen und Monaten weiterhin eine stabile Basis, maßgeschneiderte Dienstleistungen und eine flexible und leistungsstarke Infrastruktur anzubieten, sodass sie wiederum bestmögliche Bedingungen vorfinden und ihren Kunden und Partnern optimale Angebote machen können. Deshalb werden die NDH gerade jetzt ihr ehrgeiziges Investitionsprogramm fortsetzen: 70 Millionen Euro in den kommenden fünf Jahren sind unter anderem für den Ausbau der Containerterminals vorgesehen. Sozusagen ein eigenes, kleines Infrastruktur-Konjunkturpaket. RAINER SCHÄFER

Ziele wurden erreicht

NHD für die Konjunkturkrise gut gerüstet – Flaute nutzen

Dank der bisherigen Aktivitäten sind die Neuss Düsseldorfer Häfen sehr gut und breit aufgestellt.

Seit Fusionsbeginn der NDH erzielte das Geschäftsfeld Erze und Metallabfälle mit einer Steigerung von 560 Prozent den größten Zuwachs. Das Gesamtaufkommen im Schiffs- und Eisenbahngüterverkehr stieg in diesem Zeitraum um 4,9 Millionen Tonnen, ein Plus von 42 Prozent.

Schon Mitte 2008 verzeichneten einige Segmente zum Teil deutliche Rückgänge. Besonders betroffen sind der Bereich Containerumschlag sowie Eisen- und Stahlprodukte. Trotzdem werden die Neuss Düsseldorfer Häfen erheblich in den Ausbau ihrer beiden Containerterminals investieren, denn die Prognosen sagen trotz der schlechten Rahmenbedingungen nach wie vor eine Verdopplung des Verkehrsaufkommens bis 2025 voraus. Der kombinierte Verkehr Schiene-Straße beförderte im Jahre 2008 über 203.000 TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit). Der Aufkommensanteil stieg hier um fast sechs Prozent.

Der wasserseitige Containerumschlag erreichte noch 127.000 TEU und blieb mit minus 14 Prozent hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Hier heißt das Motto: Die Ruhephase nutzen, um antizyklisch zu investieren und für die Zukunft gerüstet zu sein. Die Planungen sehen Investitionen für die Terminals in betriebliche Anlagen und Grundstücke von rund 70 Millionen Euro in den nächsten fünf Jahren vor. Auch sechs Jahre nach der Fusion sind die beiden Geschäftsführer mit dem Erreichten sehr zufrieden: „Die gesteckten Ziele konnten trotz der sich abzeichnenden Finanz- und Wirtschaftskrise erreicht werden", bilanzieren Ulrich Gross und Rainer Schäfer. Die in der Umsatz- und Ergebnisentwicklung avisierten Ziele werden ebenfalls erreicht.

In den Jahren 2009 und 2010 werden die Unternehmen der Logistik einen von der Finanz- und Wirtschaftskrise veränderten wirtschaftlichen Rahmen vorfinden. Dennoch sehen beide Geschäftsführer die Neuss Düsseldorfer Häfen für die Konjunkturkrise gut gerüstet.

Großes Interesse an Bilanz

Auf ein überaus erfreuliches Medienecho stieß die diesjährige Bilanzpressekonferenz der Neuss Düsseldorfer Häfen, zu der die beiden Geschäftsführer Rainer Schäfer und Ulrich Gross in das Besprechungszimmer des Neusser Bauvereins eingeladen hatten.

Nicht nur, dass sich so viele Lokal- und Fachjournalisten wie noch nie bei einer der in den letzten Jahren ohnehin beliebten Veranstaltungen angemeldet hatten.

Auch die Reaktionen in der Presse waren ebenso lesenswert wie erfreulich: „Rekordergebnis bei den Häfen trotz Krise" meldete die WZ ihren Lesern und fand besonders erwähnenswert, dass die NDH in den kommenden fünf Jahren 70 Millionen Euro investieren werden und die Neusser Eisenbahn der Wachstumstreiber gewesen sei. „Abschwung schockt die Häfen nicht" bemerkte auch die Rheinische Post in ihrer ausführlichen Berichterstattung.

Die Neue Rhein Zeitung fand unter der Überschrift „Erfolg in der Krise" die geplanten Investitionen ebenfalls besonders erwähnenswert. Daneben war es der im Schulterschluss mit den dort ansässigen Konzernen geplante Ausbau am Standort Reisholz, auf den sie die Leser besonders hinwiesen.

„Neuss Düsseldorfer Häfen steigern den Gesamtumschlag" meldete auch die Fachpresse, unter anderem die Deutsche Logistik Zeitung und die VerkehrsRundschau sowie das Property Magazin.

Die malerische Idylle trügt: Im Hafen werden nicht nur innovative Logistikkonzepte entwickelt. Der Hafen ist auch ein Forschungsstandort. Eine Bericht aus dem Labor der Muskator-Werke an der Weizenmühlenstraße.

Forschen im Dienst der Tierfreunde

Der Hafen als Ort, an dem nicht nur modernste Technik eingesetzt, sondern auch Forschung betrieben wird? Was angesichts der idyllischen Kulisse eher unwahrscheinlich scheint, ist bei den Muskator-Werken an der Weizenmühlenstraße in Düsseldorf Realität: Hier forscht ein dreiköpfiges Team engagierter Fachleute an der richtigen Tiernahrung von morgen. Für die Hafen-Zeitung haben sie ihre Labortüren einmal geöffnet.

Der erste Schritt zur Entwicklung eines neuen Tierfutters, wie jetzt zum Beispiel des neuen Qualitätspferdefutters Ovator PegaPlus Senior-Müsli, basiert auf Ideen und Erhebungen der für die jeweilige Tierart zuständigen Linienmanager. In deren Verantwortungsbereich fällt auch die Produktentwicklung, wie der Düsseldorfer Werksleiter Marc Wasmuth, in dessen Zuständigkeit auch das Labor fällt, erklärt. Auf der Basis der ernährungsphysiologischen Ansprüche des Tieres und unter Berücksichtigung der neusten wissenschaftlichen Erkenntnisse werden die Futtermittel hinsichtlich Zusammensetzung und Inhaltsstoffen von den Linienmanagern konzipiert. „Dabei gilt es dann auch zu überlegen, in welcher Form man die einzelnen Komponenten darreicht, damit sie optimal vom Tier aufgenommen und verwertet werden können." Die drei Mitarbeiter des Labors stimmen dann gemeinsam mit dem Linienmanagement Umsetzungsmöglichkeiten ab. So gewährleisten sie, dass die neusten wissenschaftlichen und technischen Entwicklungen berücksichtigt werden.

Im Labor werden die anhand zahlreicher Ideen entwickelten Vorschläge in kleinen Probemischungen umgesetzt. Sie geben erste Aufschlüsse darüber, ob die Struktur und die Optik den Vorstellungen nahe kommen und auch, ob es der Ernährungsphysiologie der Tiere entspricht. So ist ein Futter für ältere Pferde, die nicht mehr so fest zubeißen können, weniger hart und leichter zu kauen.

Um die Qualität sicher zu stellen, werden in den Labors der Muskator-Werke ständig Proben genommen.

Zusätzliche Vitamine

Für das neue Futter PegaPlus Senior-Müsli schienen zunächst Pellets aus Luzerne ideal – aber diese sind relativ hart und daher für alte Pferde schwer aufzunehmen. Deshalb zerkleinerten die Mitarbeiter die Pellets mit entsprechenden Labormühlen, um ein Granulat zu erhalten, wie Laborant Frank Kroh berichtet. Danach wurde die Mischung mit zusätzlichen Vitaminträgern angereichert und das Müsli – unter anderem durch Zugabe von Getreideflocken und Besonderheiten wie Rote Bete oder Luzernestängel – komplettiert. Das schmeckt nicht nur den Tieren, sondern sieht auch besser aus – ein wichtiges Verkaufsargument. Selbst bei dem Geruch des Futters überlassen die Entwickler nichts dem Zufall.

Neben Hightech ist bei der Forschung auch Erfahrung gefragt.

Rund drei Wochen und etwa 40 Laborproben mit unterschiedlichen Kompositionen dauert es, bis das Team einen ersten Vorschlag erarbeitet hat – inklusive einer Beschreibung der Produktionsabläufe. Daraus wird dann eine erste Probecharge von rund 300 Kilo gefertigt.

Besteht diese die Bewertungsprobe einer Fachjury aus allen beteiligten Abteilungen und dem Außendienst, erhalten ausgesuchte Pferde die neue Kost zum Probieren. Dazu sprechen die Muskator-Werke zum einen Referenzkunden an, aber auch die Linienmanager – meist selbst begeisterte Tierfreunde - stellen ihre eigenen Lieblinge zu Verfügung. Parallel laufen im Labor weitere Kontrolluntersuchungen, um zu überprüfen, ob auch alle gesteckten Ziele und Qualitätsparameter eingehalten werden. Erst wenn alle Rückmeldungen positiv ausfallen, geht das Futter dann tatsächlich in Serie. Ein Prozess, der mehrere Monate dauert und der, wie Marc Wasmuth betont, nie abgeschlossen ist: „Die Entwicklung geht laufend weiter, denn ständig gibt es neue wissenschaftliche Erkenntnisse und Hinweise aus dem Markt".

Genaue Analysen

Wenn die Forschung und das Suchen nach den optimalen Ernährungsrezepten die Kür ist, so stellt die tägliche Kontrolle der hergestellten Mischungen für die dreiköpfige Labor-Mannschaft die gerne erledigte Pflicht dar. „Die typische Labor-Aufgabe einer solchen Einrichtung in einem Mischfutterwerk ist es, dass wir überwiegend die Eigenproben nach einem ganz klaren und eindeutigen Proberaster durchführen", erklärt Frank Kroh.

Klingt nach langweiliger Routine, ist es aber nicht, sondern ein entscheidender Baustein des Qualitätsmanagements. Denn es gilt, die gleichbleibend hohe Produktqualität durch permanente Überprüfungen zu bestätigen. „Deshalb kontrollieren wir permanent die Qualitäten aller hier hergestellten Produkte ebenso wie aller verwendeten und eingesetzten Rohstoffe, damit wir jederzeit die entsprechende hohe Produktqualität gewährleisten können."

Ermittelt werden unter anderem Inhaltsstoffe wie Protein, Fett, Rohfaser, Asche und Feuchtigkeit – jeweils mit einer anderen Analysemethode. Für die Feststellung des Fettanteils wird etwa das Futtermittel zerkleinert und zermahlen, mit Säure aufgeschlossen und das Fett gelöst. Die isolierte Fettfraktion wird dann ausgewogen. Alle Werte hält die werkseigene Datenbank fest – denn die Dokumentation ist das A und O eines vernünftigen Qualitätsmanagements.

Manchmal muss es aber auch schnell gehen, dann steht den Experten für die Schnellanalytik ein Nahinfrarot-Spektrometer zur Verfügung. Dort werden die Proben hineingegeben und mit einer festgelegten Bandbreite an Licht bestrahlt. Jeder Inhaltsstoff reflektiert je nach vorhandener Menge einen anderen Teil des Spektrometers. Und ein Fachmann erkennt sofort, ob die Probe den hohen Anforderungen genügt. Und auch wenn Kroh den Vergleich nicht ganz so gerne hört – im Grunde ist das ein ähnliches Gerät, wie es die Polizeilabore der Serie „CSI" im Fernsehen benutzen.

Zeitreise in das mittelalterliche Nuyss

Geschichte und Geschichten um Lebensmittel, Mühlen und Altbier in neuer Dauerausstellung im Obertor

Das im Mittelalter erbaute Obertor, das letzte von sechs Stadttoren.

Ein neues Bild vom alten Neuss präsentiert das Neusser Clemens-Sels-Museum im historischen Obertor. Das Thema Essen und Trinken bildet nun den neuen Schwerpunkt der Dauerausstellung, denn bereits im Mittelalter war Neuss ein Zentrum der Nahrungsmittelproduktion, das für seine Backwaren berühmt war. Auch das heutige Altbier geht auf den von Neusser Brauern im Spätmittelalter gebrauten Gerstensaft zurück. Als weitere Highlights der Neusser Stadtgeschichte werden Waffen von den Schlachtfeldern der burgundischen Belagerung 1474/75 und Zeugnisse der Quirinus-Verehrung, die Neuss im Mittelalter zu einem bedeutenden Pilgerort machten, präsentiert.

Schon von fern ist das mittelalterliche Obertor zu sehen. Neben dem Quirinusmünster stellt es aber nicht nur ein wichtiges Wahrzeichen für Neuss dar. Sondern es kündet auch von der großen Zeit, die Neuss im Mittelalter erlebte. An diesem Schauplatz lässt sich das mittelalterliche Neuss bei einer faszinierenden Zeitreise entdecken. Bereits in karolingischer Zeit entstand inmitten römischer Ruinen eine Kaufleute-Siedlung, die bald zu einer wichtigen Handelsstadt aufstieg. Spannende Ausgrabungsfunde, die in den vergangenen Jahren zutage kamen, geben überraschende Einblicke in die Frühgeschichte der mittelalterlichen Stadt am Rhein. Die Bedeutung von Neuss wuchs im Laufe der Zeit. Deshalb belagerte Karl der Kühne, der Herzog von Burgund, die Stadt. Neuss konnte der Belagerung jedoch trotzen. Dafür erhielt die Stadt vom Kaiser Privilegien wie das Münzrecht, weitere Märkte, Zollfreiheiten und das Hanserecht.

Zudem entwickelte sich Neuss im Mittelalter zu einem großen Pilgerzentrum. Tausende von Wallfahrern kamen aus vielen europäischen Ländern in die Stadt. Hier versicherten sie sich der Fürsprache des Heiligen Quirinus, dessen Gebeine die Münsterkirche aufbewahrt, die im Zusammenhang mit einer Klostergründung in karolingischer Zeit entstand. Prunkvolles Altargerät, Pilgerzeichen und der 1597 gefertigte Heiligenschrein künden von der Verehrung dieses Märtyrers.

Schon früh entwickelte sich das mittelalterliche „Nuyss" zu einem Handelsplatz insbesondere für Getreide, Wein und andere Lebensmittel aus dem fruchtbaren Neusser Umland. Ebenso war die Stadt ein wichtiger Getreide- und Ölmühlen-Standort sowie ein Zentrum der Bierbrauer. Hier bildeten sich also die Wurzeln der heutigen „food city neuss" aus. Aufwendig gestaltete Bierkrüge, Wein- und Schnapsgläser und bei Ausgrabungen gefundene Pflanzenreste lassen die einstige Bedeutung der Stadt erkennen.

Die blühende Stadt wurde jedoch in Folge der Religionswirren beinahe vollständig zerstört, als zunächst 1585 protestantische und 1586 dann katholische Truppen Neuss eroberten. Es dauerte Jahrzehnte, bis sich die Stadt von den Zerstörungen erholt hatte.

Neben beeindruckenden historischen Zeugnisse ermöglichen auch zahlreiche originalgetreue Nachbildungen, das Alltagsleben der Menschen vor rund 500 Jahren aktiv nachzuvollziehen. So können große und kleine Besucher sich auf eine Reise in das mittelalterliche „Nuyss" begeben und erkunden, wie man sich früher kleidete, das Essen zubereitete, schrieb und sprach.

Das Clemens-Sels-Museum ist dienstags bis samstags von 11 bis 17 Uhr geöffnet, sonn- und feiertags bis 18 Uhr. Informationen zu Führungen sowie anderen Veranstaltungen gibt es unter (0 21 31) 90 41 41, auf www.clemens-sels-museum.de sowie per E-Mail unter info@clemens-sels-museum.de.

Gasthausszene, Radierung von Cornelis Bega (1620 - 1664). Clemens-Sels-Museum Neuss.

Begeisternde Geschichten gibt es im SchifffahrtMuseum.

Begeisternde Geistergeschichte

Alles in Butter – das Bier kommt aus den Niederlanden" lautet am Sonntag, 1. März, um 15 Uhr der Titel einer Führung im SchifffahrtMuseum im Düsseldorfer Schlossturm. In den vergangenen Jahrhunderten übernahmen die Binnenschiffe auf dem Rhein die großen Lebensmitteltransporte. Über die Nebenflüsse erschloss der Fluss dem Handel großräumige Ex- und Importmöglichkeiten. In den alten Zolllisten findet sich ein breites kulinarisches Angebot von bestimmten Biersorten bis zu Schalentieren. Die Führung stellt mit den Hintergründen zu diesen Lebensmittellieferungen gleichfalls die Ess- und Trinkgewohnheiten am Rhein in den vergangenen Jahrhunderten vor.

Eine Woche später erzählt die Puppenbühne „Bauchkribbeln" kindgerecht das spannende, bewegte und außergewöhnliche Leben der Herzogin Jacobe. Es führt von München nach Düsseldorf – und hat hier immer noch kein richtiges Ende: Sie soll noch heute durch den Schlossturm geistern. Der Eintritt kostet sechs Euro pro Person.

Karneval bezahlbar und familienfreundlich

Kappessonntagszug wird wieder Tausende Jecken nach Neuss ziehen – Prinzenpaar Jörg I und Novesia Elvira I

Was den Neusser Karneval auszeichnet? Da muss Reiner Franzen, nicht lange überlegen: „Er ist bodenständig, familienfreundlich und bezahlbar." Der Vizepräsident des Karnevalsausschusses Neuss weiß, wovon er spricht: Seit vier Jahrzehnten ist er schon im jecken Geschäft, ein Karnevalist mit Leib und Seele sowie viel viel Leidenschaft. Für alle Bürger – auch die Karnevalsmuffel – hat er einen Tipp: „Wer einen so richtig liebenswerten Karneval erleben möchte, der sollte einfach mal nach Neuss kommen." Ein Rat, den erfreulich viele Jecken in der laufenden Session bereits folgten. Entsprechend hoffnungsvoll zeigt sich Franzen auch für den traditionellen Höhepunkt der Session in Neuss: den Kappessonntag am 22. Februar.

Die Karnevalisten freuen sich auf die zahlreichen Gäste, die sie zum jecken Endspurt erwarten.

Der Spaß beginnt pünktlich um 11:11 Uhr mit dem traditionellen Karnevalstreiben auf dem Markt. Um 13 Uhr setzt sich dann der Kappessonntagszug in Bewegung. Die Wagen stellen sich an der Oberstraße zwischen Kreishaus und Stadthalle auf und ziehen dann über Zollstraße, Friedrichstraße, Breite Straße, Drususallee (auf der Seite des ehemaligen Rheinischen Landestheater), Benno-Nußbaum-Platz (ehem. Hamtorplatz), Erftstraße, Büttger Straße, Hermannsplatz, Kapitelstraße, Krefelder Straße, Niederstraße, Büchel, über den Markt zur Oberstraße zurück, wo sich der Zug anschließend geschafft, aber sicherlich glücklich auflösen wird. Für die Jecken ist anschließend noch lange nicht Schluss: Um 15 Uhr beginnt das Kappesfest mit Prämierung der schönsten Wagen und Fußgruppen im Zeughaus.

Hoppeditz Peter Rüttgers weiß die Jecken zu begeistern.

„Das Motto der Session ‚Nüsser Narretey wie anno dazumal' wird das Bild des Kappessonntag prägen", kündigt Präsident Jakob Beyen an.

Er ist sich sicher: „Viele begeisterte Karnevalisten von Nah und Fern werden mit Fußtruppen und prächtigen Wagen am Festumzug teilnehmen. Der Wettergott wird hoffentlich Sonnenschein schicken, damit die vielen Tausend Freunde und Gäste des Neusser Karnevals ausgelassen feiern können."

Ausgelassene Feiern

Der Star des Tages wird sicherlich das Neusser Prinzenpaar Prinz Jörg I. und Novesia Elvira I. sein. Schon bei der Proklamation in der Stadthalle vor großer Kulisse wussten beide ihre Untertanen zu begeistern. Und mit seinem Prinzenlied „Komm los mer fiere, so wie et uns jefällt" setzte seine Tollität bei seiner Proklamation sogar gekonnt einen ganz eigenen Schlusspunkt unter eine gelungene Veranstaltung.

Wie Franzen erklärt seien es neben dem Sessions-Höhepunkt die zahlreichen Veranstaltungen, zu denen die Jecken jedes Jahr die Bürger einladen, die die Besucher begeistern: „Gerade diese Mischung macht es, die Vielfalt an Veranstaltungen von der Pfarrsitzung bis hin zum Familienkarneval, der auch noch funktioniert." Veranstaltungen, bei denen die Vereine traditionell auf ebenso engagierte wie talentierte Amateure, oftmals aus den eigenen Reihen setzen. Aber auch die großen Sitzung wie der mit 1300 Besuchern ausverkaufte Abend „Kamelle aus Kölle" im Swiss-Hotel mit Stars wie den Höhnern, Knallkopp und Bernd Stelter fehlen nicht in dem reichhaltigen Angebot. „Und gerade diese Menschennähe, diese Vielfalt sind Punkte, die wir auf jeden Fall beibehalten möchten", hat sich der Karnevalsausschuss Neuss auf die Fahnen geschrieben.

Das glückliche Prinzenpaar der Stadt Neuss nach der Proklamation.

Denn auch wenn sich die laufende, sehr erfolgreiche Session mit dem Umzug am Sonntag und der anschließenden Hoppeditz-Beerdigung langsam ihrem Ende zuneigt, so ist die nächste jecke Jahreszeit schon geplant. Denn spätestens am 11. November wird Hoppeditz pünktlich wieder auferstehen – und das, so Franzen mit einem Schmunzeln – sei so sicher wie das Amen in der Kirche.

Auch Düsseldorf in Narrenhand

Wenn schwarz gekleidete Frauen, die Häupter mit Hüten und Schleiern bedeckt, in Scharen auf den Marktplatz ziehen, dort auf Clowns, Gärtner und Indianer treffen, kann dies in der Landeshauptstadt nur eins bedeuten: Es ist Altweiber, der Startschuss in den rheinischen Straßenkarneval.

Am Sonntag, 22. Februar, bestimmen nicht schick gekleidete Schaufensterbummler das Bild auf der Königsallee, sondern ziehen Jung und Alt in bunten und teils ausgefallenen Kostümen über den für diesen Tag für Autos gesperrten Boulevard.

Die linke Rheinseite ist ebenfalls in Karnevalistenhand: Um 13 Uhr startet am Karnevalssonntag in Niederkassel der Veedelszoch, zwei Stunden später beginnt das legendäre Tonnenrennen.

Der Rosenmontag, 23. Februar, steht ganz im Zeichen von „d'r Zoch". Dieser bahnt sich ab 13.45 Uhr seinen Weg durch die Altstadt und über die Kö. Zuschauer dürfen sich auf freche Mottowagen, kostümierte Fußtruppen, marschierende Musikkapellen und natürlich jede Menge Kamelle freuen.

Smart Repair

Die Beseitigung von kleinen Schäden wie Dellen und Kratzern im Autolack ist häufig relativ teuer. Mit einem besonderen Verfahren, dem sogenannten Smart Repair, ist es möglich, kleinere Schäden ohne aufwendige Demontagearbeiten zu beheben. Eingesetzt werden Werkzeuge, die Schäden, wie sie zum Beispiel durch Hagelschlag entstehen, aus dem Blech drücken. Spezielle Lack-Mischsysteme erlauben eine bestmögliche Annäherung an die Originalfarbe. Polster-, Kunststoff- und Glasreparaturen sind ebenfalls „minimalinvasiv" möglich.

Ausbildung

Den Ausbildungsberuf „Autopfleger" gibt es nicht, daher werden neue Mitarbeiter rund drei Monate lang intensiv eingearbeitet, damit sie selbstständig gute Arbeit leisten können. Personalchef Suat Yilmam stellt gerne Landsleute ein: „Sie sind sehr geschickt im Umgang mit Autos. Ihr Fleiß, ihre Genauigkeit und Flexibilität machen Überstunden und Wochenendarbeit für sie selbstverständlich." Auch der kaufmännische Bereich des Unternehmens bildet junge Leute aus.

Expansion

Um etwa 50 Prozent stieg die Anzahl der Mitarbeiter allein in den vergangenen zwei Jahren. Im selben Zeitraum verdoppelte sich die Zahl der aufbereiteten Fahrzeuge auf über 500.000 jährlich. Bei Großkunden arbeiten die Tip-Top-Lackierer in deren eigenen Lackierereien vor Ort. Aktuell finden mit der Gutachtergruppe Hüsges Kooperationsgespräche statt.

Glänzende Geschäfte im Hafen

Tip-Top Autoaufbereitung etabliert sich als potenter Partner

Der makellose Lack eines neuen Wagens zieht die Blicke der meisten Autoliebhaber auf sich. Gerade bei Neufahrzeugen wird darauf großen Wert gelegt. Damit die schmückende Lackierung nicht schon vor dem Verkauf erste Schäden nimmt, versehen die Hersteller die Außenhaut der Autos mit einer konservierenden Wachsschicht: Stumpf und unschön sieht der Lack von fabrikneuen Fahrzeugen aus, bis Fachleute ihn aufbereiten. Auf diese Arbeiten spezialisierte sich die Tip-Top Autoaufbereitung.

Als Fullsize-Dienstleister für Automobilhersteller, Leasinggesellschaften, Flottenbetreiber und Speditionen konnte sich das Unternehmen bereits an vielen Standorten einen Namen machen. Die Aufbereitung gebrauchter Fahrzeuge deckt einen großen Geschäftsbereich des Unternehmens ab. Leasingrückläufer, Fahrzeuge, die nach Ablauf der Leasingzeit an die Niederlassungen der Autohäuser zurückgegeben werden, müssen optisch und technisch aufbereitet werden, bevor sie an Gebrauchtwagenhändler versteigert werden.

Die Mitarbeiter reinigen die Fahrzeuge gründlich und entfernen Gebrauchsspuren wie Flecken, kleine Schäden an Polstern, Verschmutzungen in Teppichen und Verkleidungen, tilgen Kratzer und Dellen im Lack. Diesen Service bietet die Tip-Top Autoaufbereitung auch für Großkunden und deren Betriebsfahrzeuge. Um die Dienstleistung auf gleichmäßig hohem Niveau zu halten, stellt das Unternehmen alle Prozesse regelmäßig auf den Prüfstand. Fehler können so frühzeitig verhindert und die Qualität der Leistung optimiert werden. „Wir sprechen bei unserem Aufbereitungsstand von einer ‚Showroom-Aufbereitung' und haben uns nach dem Qualitätsmanagementsystem DIN EN ISO 9001:2000 zertifizieren lassen. Für uns bedeutet dies nicht nur, hohe Standards zu halten, sondern sie auch kontinuierlich weiterzuentwickeln", erklärt Yildiz. Wie am Fließband durchlaufen die Gebrauchtwagen die Hallen und sind am Ende optisch von Neuwagen kaum zu unterscheiden. Turabi Yildiz und seine Mitarbeiter haben dann im wahrsten Sinn des Wortes glänzende Arbeit geleistet. ukh

Idealer Standort

Die Neuss Düsseldorfer Häfen gehören zu den größten Autoumschlagplätzen in Deutschland. Mit seinem trimodalen Anschluss stellt der Neusser Hafen für das Unternehmen einen idealen Standort dar, da es alle drei Verkehrsträger nutzen kann. Bei einem Umschlag von einer halben Million Fahrzeugen pro Jahr werden entsprechend große Flächen benötigt. Von der Büroetage der Tip-Top Autoaufbereitung an der Floßhafenstraße fällt der Blick des Besuchers auf die Firmengelände von ATN (Autoterminal Neuss) und BCA Autoauktionen. Beide Unternehmen sind große Kunden von Tip-Top.

Erfolgsgeschichte begann vor 20 Jahren

Von zwei auf 350: Anzahl der Mitarbeiter entwickelte sich in der jüngster Zeit rasant

Als der junge Türke Turabi Yildiz vor über zwanzig Jahren aus seiner Heimat nach Deutschland kam, hatte er nur einen Wunsch: Er wollte arbeiten. Ein halbes Jahr dauerte es, bis er eine Stelle als Autopfleger fand.

Vom Autopfleger zum Firmenchef

Nach zwei Jahren stand für ihn fest: In dieser Branche könnte er es schaffen. Er machte sich selbstständig und gründete sein eigenes Unternehmen, die Tip-Top Autoaufbereitung.

Seitdem bietet er mit seinem Unternehmen eine überzeugende Palette aller Dienstleistungen rund um gewerblich genutzte Fahrzeuge an.

Eine Neusser Erfolgsgeschichte schrieb Turabi Yildiz.

Vor allem in den vergangenen zwölf Jahren konnte Yildiz dabei stark expandieren: Neben dem Hauptsitz in Neuss an der Floßhafenstraße gibt es zehn weitere Niederlassungen in der Bundesrepublik Deutschland. Das Unternehmen, das mit zwei Mitarbeitern an den Start ging, beschäftigt heute mehr als 350, darunter Autolackierer, Mechaniker, Reinigungskräfte und viele andere. Auch vier Brüder und der Vater von Turabi Yildiz arbeiten in der Firma.

Qualität und Flexibilität

Qualität, Flexibilität und Zuverlässigkeit seien die Grundpfeiler seines Unternehmens, betont der geschäftsführende Gesellschafter das Erfolgsrezept.

Und ergänzt: „Unser gesamtes Team lässt sich für neue Ideen und Ziele begeistern und setzt die gemeinsam erarbeiteten Lösungen im Interesse unserer Kunden perfekt um."

Umzug brachte Fritz Henkel Glück

Verlegung der Firma nach Düsseldorf wegen der besseren Lage – 6000 Mitarbeiter arbeiten in Holthausen

Nur zwei Jahre nachdem er mit zwei Kompagnons 1876 in Aachen eine Firma zur Herstellung von Pulver-Waschmitteln gegründet hatte, verlegte der damals 30-jährige Kaufmann Fritz Henkel den Firmensitz nach Düsseldorf. Eine Entscheidung, die Weitsicht und das richtige Gespür für wichtige Standortfaktoren wie eine gute Verkehrsanbindung bewies.

Zwei weitere Umzüge später hatte das Unternehmen 1899 seinen endgültigen Sitz gefunden: Im damals eher ländlich geprägten Vorort Holthausen erwarb der weitsichtige Firmengründer ein 54.846 Quadratmeter großes Areal. Noch im selben Jahr wurden hier die Grundsteine für eine Bleichsodafabrik, eine Wasserglasfabrik, ein Kesselhaus mit Werkstätten und ein Bürohaus gelegt. Noch heute hat das Unternehmen an dieser Stelle seinen Hauptsitz.

Schneller Anschluss

Bereits im März 1900 begann die Produktion auf dem neuen Gelände und noch im selben Jahr wurden die Arbeiten am Bahnanschluss abgeschlossen.

Heute ist aus der kleinen Firma Henkel & Cie, die mit 79 Mitarbeitern in Holthausen anfing, ein weltweit tätiges Unternehmen geworden. Das Holthausener Werk erstreckt sich über mehr als 1,5 Quadratkilometer und nimmt damit ein Viertel der Fläche des gesamten Stadtteiles ein.

Es ist zudem die größte Produktionsstätte von Henkel und ein Schwerpunkt der Forschung und Entwicklung. Das Werk verfügt unter anderem über ein eigenes Kraftwerk und eine eigene Werkfeuerwehr. Über 6000 Henkel-Mitarbeiter arbeiten hier und werden werktäglich in fünf Betriebsrestaurants verköstigt – auch eine eigene Bibliothek steht ihnen zur Verfügung.

Die Entscheidung von Fritz Henkel zum Umzug seiner Firma erwies sich als „goldrichtig". Die Stadt Düsseldorf ist ein attraktiver Standort, so die einhellige Meinung im Unternehmen und unter den Mitarbeitern, und mit der ganzen Welt gut vernetzt.

Alter Werkshafen

Als Fritz Henkel 1899 nach Holthausen zog, gab nicht zuletzt die Möglichkeit des Bahn- und Hafenanschlusses den Ausschlag für die weitsichtige Entscheidung. 1901 begannen die Arbeiten für den Henkel-Hafen in Reisholz. 1982 übernahm die Stadt die Anlagen, über die zu dem Zeitpunkt rund 550.000 Tonnen pro Jahr bewegt wurden: Rohstoffe für die Produktion ebenso wie fertige Waren für die Kunden. Und noch heute setzt Henkel beim Export seiner Markenartikel nach Möglichkeit auf das Binnenschiff, wie Rüdiger Verheyen-Maassen von der Abteilung Global Purchasing Logistics betont.

Vielfältig und internatonal

In 125 Ländern vertraut man Henkel – und das seit 130 Jahren

Seit mehr als 130 Jahren ist das Düsseldorfer Unternehmen Henkel führend mit Marken und Technologien, die das Leben der Menschen leichter, besser und schöner machen. Die zahlreichen Aktivitäten gliedern sich in die drei Geschäftsfelder Wasch- und Reinigungsmittel, Kosmetik und Körperpflege sowie Klebstoff-Technologien (Adhesive Technologies).

Über 60 Prozent des Umsatzes erzielt Henkel, das laut der anerkannten amerikanischen

Wirtschaftszeitschrift „Fortune" zu den Top 500 Unternehmen weltweit gehört, mit Konsumentenmarken. Die restlichen 40 Prozent des Konzernumsatzes stammen aus dem Geschäft mit Industriekunden.

Im Jahr 2007 erzielte Henkel einen Umsatz von 13.074 Millionen Euro und ein betriebliches Ergebnis von 1344 Millionen Euro. Weltweit engagieren sich über 55.000 Mitarbeiter, die Träger des Erfolges, jeden Tag das Unternehmensleitbild „A Brand like a Friend" umzusetzen. 80 Prozent der Mitarbeiter arbeiten dabei außerhalb Deutschlands und 80 Prozent des Umsatzes erzielt Henkel ebenfalls im Ausland.

Innovative Technologien

Die Mitarbeiter stellen nicht zuletzt sicher, dass Menschen in über 125 Ländern der Welt den innovativen Marken und Technologien von Henkel vertrauen.

Ausbildung

Zu den 14 Berufen, in denen Henkel bislang ausbildete, kamen seit Januar sechs neue hinzu. Neu ist vor allem die Möglichkeit, Ausbildung und Studium zu koppeln. Interessierte Schulabgänger mit einem sehr guten Notendurchschnitt können sich für ein dreieinhalbjähriges duales Studium bewerben. Das beinhaltet neben der Ausbildung und dem IHK-Abschluss den Abschluss an einer Fachhochschule. Zusätzlich zur Ausbildungsvergütung übernimmt Henkel einen Teil der Studiengebühren. Neu ist auch die Ausbildung zu Medizinischen Fachangestellten.

Nachhaltig

Die Verbindung von wirtschaftlichem Erfolg mit unternehmerischer Verantwortung für die Gesellschaft stellt für Henkel seit über 130 Jahren ein zentrales Thema dar und ist alles andere als ein Lippenbekenntnis. Dafür erhielt der weltweit tätige Markenartikelhersteller den „Deutschen Nachhaltigkeitspreis 2008". Der Preis steht für eine vorbildliche Umsetzung von Nachhaltigkeit und der damit verbundenen Kommunikation.

Vernetzt

Nicht nur weltweit sondern auch lokal setzt Henkel auf starke Netzwerke: zum Beispiel in dem 2007 gegründeten Industriekreis Düsseldorf-Süd, dessen Mitglieder es sich zur Aufgabe gemacht haben, die Weiterentwicklung des Standortes Düsseldorf-Süd nach vorne zu treiben und die gemeinsamen Anliegen gegenüber der Öffentlichkeit zu vertreten.

Leben, wo andere Urlaub machen

Rostock verfügt als regionales Zentrum über zahlreiche Freizeitangebote – Hafenindustrie bildet wichtigen wirtschaftlichen Schwerpunkt der Stadt – maritime Traditionen prägen das Leben in vielfältiger Weise

Gemütliche Großstadt oder romantisches Fischerdorf, mittelalterliche Architektur oder bezaubernde Küstenlandschaft, Malerei, Theater und große Schiffe. Rostock bietet von jedem etwas. Die Großstadt mit Seebad mausert sich im Sommer zum Seebad mit Großstadt, und beides hat viele Freunde gefunden. Die Ostsee und das Seebad Warnemünde sind in jedem Jahr Anziehungspunkt für Hunderttausende. Sonnenhungrige und Wasserratten genießen das kühle Nass und den breiten weißen Sandstrand.

Die Hansestadt Rostock ist die größte Stadt in Mecklenburg-Vorpommern, gelegen auf den Achsen Berlin – Kopenhagen, Hamburg - Stettin und erreichbar über die Autobahnen A 19 und A 20, den Flughafen Rostock-Laage sowie mit Schnellzugverbindungen.

Das regionale Einzugsgebiet der Hansestadt umfasst einen Radius von 50 Kilometer mit rund 500.000 Einwohnern. Rostock ist überregionales Handels-, Verwaltungs-, Messe-, Kultur-, Bildungs- und Dienstleistungszentrum.

Foto: Wikimedia Commons

Die Stadt Rostock ist bei den Passagieren der großen Kreuzfahrtschiffe beliebt, die hier regelmäßig anlegen.

Die älteste Universitätsstadt Nordeuropas mit dem Seebad Warnemünde ist auch produzierender Industriestandort im Nordosten Deutschlands. Gewachsene maritime Traditionen prägen weiterhin die Stadt Rostock. Die maritime Wirtschaft zeichnet sich unter anderem durch eine sich stetig entwickelnde Hafenwirtschaft, eine moderne Schiffsbauindustrie sowie kompetente Zulieferer und Dienstleister aus.

Mit Forschung und Lehre an ihren acht Fakultäten bietet die Universität ein bedeutendes Entwicklungspotenzial für den sie umgebenden Wirtschaftsstandort. Von 115.000 Beschäftigten arbeiten in Rostock 70 Prozent im Dienstleistungssektor und 30 Prozent im produzierenden Bereich.

Das sich entwickelnde Messe-, Ausstellungs- und Kongresswesen fördert den Strukturwandel entsprechend den neuen Binnen- und Außenmarktbeziehungen. Rostock bietet hoch qualifizierten Dienstleistern ein interessantes Wirkungsfeld und Investoren vielfältige Niederlassungsofferten.

Entsprechend dem Motto „Wir leben, wo andere Urlaub machen" verfügt die Hansestadt zudem über umfassende Angebote an Bildung, Kultur, Sport, Tourismus, Gesundheitsfürsorge und Freizeit. Und überrascht ihre Besucher mit einem großen maritimen Angebot.

mehr Infos unter:
www.rostock.de

Einflussreiche Hansestadt

Die Stadt gründet auf Burg an der Gabelung des Flusses

Seit rund 1400 Jahren leben in Rostock Menschen. Als es die Stadt noch gar nicht gab, legten die slawischen Kyzziner am östlichen Flussufer der Warnow eine Siedlung an und zum Schutz vor feindlichen Übergriffen eine Burg. Diesen Flecken nannten sie „roztoc", was soviel wie „Auseinanderfließen eines Flusses", bedeutet. Zu Zeiten der Kreuzzüge ging diese Burg in Flammen auf, als Dänenkönig Waldemar I. die slawischen Stämme in Mecklenburg und Pommern unterwarf. Verbürgt ist dafür das Jahr 1161 in der Chronik des dänischen Geschichtsschreibers Saxo Grammaticus.

Wenige Jahre später bezogen deutsche Kaufleute und Handwerker die Gegend unweit der heutigen Petrikirche. Schnell entwickelte sich ein bedeutender Handelsplatz, der immer noch Roztoc hieß und sich Jahrzehnte später auch Stadt nennen durfte. Neben dieser entstanden weitere Teilstädte, die sich im Jahre 1265 zu einer Gesamtstadt gleichen Namens vereinigten. Im gleichen Jahr verkaufte ihr der Landesherr die Rostocker Heide, ein ausgedehntes Waldgebiet, das nur wenige Städte ihr eigen nennen konnten. Die arg gebeutelte fürstliche Kasse zwang ihn zu weiteren Zugeständnissen. Neben Münzgerechtigkeit, voller Gerichtsbarkeit und weiteren Privilegien kontrollierte Rostock auch den freien Zugang zum Meer und gewann an Einfluss.

Die Universität Rostocks kann auf eine lange Geschichte blicken.

Die Stadt an der Ostsee blühte auf, gehörte zu den ersten und einflussreichsten Hansestädten und zählte Ende des 14. Jahrhunderts bereits 12.000 Einwohner. Schiffbau, Handel und Handwerk mehrten den Rostocker Reichtum, freilich vor allem in den Händen patrizischer Kaufmannsfamilien. Die großen gotischen Backsteinkirchen entstanden, daneben Klöster, Hospitäler, das Rathaus, die Stadttore... 1419 öffnete die Rostocker Universität als die älteste im Ostseeraum ihre Pforten. Nach Glanz und Reichtum kämpfte Rostock zwei Jahrzehnte mit Niederlagen und Entbehrungen. Kriege und Plünderungen, andauernde Streitigkeiten mit dem Landesherrn und ein verheerender Stadtbrand ließen Rostock in die Bedeutungslosigkeit sinken. Erst eine deutliche Industrialisierung Mitte des 19. Jahrhunderts sorgte für den erneuten Aufschwung. Auf der Rostocker Werft von Tischbein und Zeltz entstand der erste seegehende Schraubendampfer Deutschlands.

Fotos: Wikimedia Commons/Darkone

Das Kuhtor ist das älteste Stadttor Norddeutschlands.

Gute Erreichbarkeit zeichnet Hafen aus

Der Schifffahrt stehen rund um die Uhr kompetente Ansprechpartner zur Verfügung – einer der größten deutschen Ostseehäfen mit ausreichenden Reserveflächen – vorausschauender Ausbau der Anlagen

Der Hafen Rostock bietet ausgezeichnete nautische Bedingungen. Die geschützte Lage an der Mündung des Flusses Warnow in die Ostsee und der nur 3,6 Seemeilen lange und 14,5 Meter tiefe Seekanal ermöglichen eine völlig unkomplizierte Zufahrt.
Es gibt keine Schifffahrtshindernisse, Schleusen oder Brücken und normalerweise keine Einschränkungen für das Ein- oder Auslaufen bei Nacht. Grundsätzlich kann der Hafen Schiffe mit einer Länge von 300 Metern, einer Breite von 45 Metern und 13 Metern Tiefgang aufnehmen. Schiffe mit mehr als 230 Metern Länge und/oder 36 Metern Breite und/oder 12 Metern Tiefgang benötigen eine Genehmigung vom Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund.
Kompetente Ansprechpartner wie das Hafen- und Seemannsamt Rostock, erfahrene Lotsen und leistungsstarke Schlepper stehen der Schifffahrt rund um die Uhr zur Verfügung. Für Schiffe ab 100 Metern Länge oder 15 Metern Breite oder einem Tiefgang von mehr als 7,5 Metern besteht im Bereich des Seehafens Lotsenpflicht. Generelle Lotsenpflicht gilt für Tanker, die Öl, Chemikalien oder Gas transportieren.

750 Hektar Hafenfläche

Mit rund 750 Hektar Fläche zählt Rostock zu den größten deutschen Ostseehäfen. Ausreichend Reserveflächen gestatten es, auf alle Erfordernisse der nationalen und internationalen Wirtschaft flexibel zu reagieren. Auf über 11.000 Metern Kailänge stehen 45 Schiffsliegeplätze zur Verfügung. Davon 26 Spezialliegeplätze für Fähren (6), RoRo-Schiffe (3), Kohle und Baustoffe (3), Zement (1), Getreide (3), Düngemittel (1), Schwergut (2), Flüssiggüter (6), Chemikalien (1).
Das Land Mecklenburg-Vorpommern und die Hansestadt Rostock sind die Eigentümer des Hafens. Ihre Interessen nimmt die Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock wahr. Im Namen der Gesellschaft spiegelt sich der Wille von Stadt und Land wider, den größten Hafen des Landes so zu entwickeln, dass er den ständig steigenden Anforderungen von Wirtschaft und Tourismus gerecht wird.

Verwaltung und Entwicklung

Hauptaufgaben sind die Verwaltung, Entwicklung und Unterhaltung der Hafeninfrastruktur sowie die Verpachtung von Grund und Boden sowie die Vermietung von Immobilien für Ansiedler im Gewerbegebiet Seehafen Rostock und die Bereitstellung von Service- und Versorgungsleistungen. Die Hafen-Entwicklungsgesellschaft konzentriert sich auf den vorausschauenden Ausbau und die Instandsetzung der Infrastruktur. Als Eigentümerin der Grundstücke, Kaianlagen und Wasserflächen sichert sie in enger Zusammenarbeit mit der Schifffahrt und den Hafenunternehmen vor Ort, dass Rostock über alle Voraussetzungen verfügt, seine Wettbewerbsposition ständig zu verbessern. Im Auftrag ihrer Eigner verfolgt sie eine aktive Ansiedlungspolitik.

mehr Infos unter:
www.rostock-port.de

10 Millionen Tonnen

Rostock Port steht heute für einen der leistungsfähigsten und modernsten Häfen in der südlichen Ostsee. Beweis dafür sind mehr als 9.400 Anläufe von Fähr-, RoRo-, Fracht- und Kreuzfahrtschiffen pro Jahr. Kein anderer deutscher Ostseehafen bietet so ein breites Leistungsspektrum wie der Seehafen Rostock.
Der Hafen schlägt mit 10,6 Millionen Tonnen die meisten Massengüter an Deutschlands Ostseeküste um und ist mit 2,4 Millionen Fährpassagieren bedeutendster deutscher Fährpassagierhafen mit mehreren Linienverbindungen. Mit über 100 Anläufen von Kreuzfahrtschiffen ist er zudem einer der wichtigsten deutschen Kreuzfahrthäfen.

Foto: Rostock Port/nordlicht

Über 100 Mal machten im vergangenen Jahr Kreuzfahrtschiffe an den Kais fest.

Gesellschafter von Rostock Ports sind die Hansestadt Rostock mit 74,9 Prozent und das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern mit 25,1 Prozent.
Mit derzeit über 170 Mitarbeitern zählt die Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock neben der Liebherr-MCCtec Rostock GmbH, der Seehafen Rostock Umschlagsgesellschaft mbH inklusive ihrer Tochtergesellschaften, dem Gesamthafenbetrieb, der Allgemeinen Dienstleistungs- und Qualifizierungsgesellschaft Rostock mbH und der Großtanklager Ölhafen Rostock GmbH zu den größten Arbeitgebern im Hafen.
Mit der Übergabe der entsprechenden Urkunde durch die Germanischer Lloyd Certification GmbH ist die Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock seit dem Juli 2005 nach der Norm „DIN EN ISO 9001:2000" zertifiziert.
Seit Mitte der 1990er Jahre veränderte der Hafen sein Erscheinungsbild und sein Leistungsangebot gründlich. Mit einem modernen Ölhafen, mit Anlagen für den Getreide-, Kohle-, Düngemittel- und Zementumschlag und einem Terminal für den Umschlag von Stückgütern gilt er nach wie vor als ein universaler Umschlagplatz.

Lehnkering tauft neuen Gastanker

Modernste Technik für sicheren und umweltschonenden Transport – wachsender Bedarf

Lehnkering ergänzt seine Binnenschiffflotte durch einen modernen Doppelhüllen-Gastanker. Das neu gebaute Flüssiggas-Schiff wurde jetzt bei einer feierlichen Zeremonie gesegnet und von der Chartering-Managerin der Ineos Europe Ltd., Louise Smith, auf den Namen „LRG GAS 87" getauft. Im Anschluss nahm das neue Schiff Fahrt Richtung Moerdijk (bei Rotterdam, Niederlande) auf, um Propylen zu laden und nach Godorf bei Köln zu transportieren.

Der Bereich Gasschifffahrt im Rheinstromgebiet, in dem Lehnkering zu den Marktführern zählt, verzeichnet ein stetiges Wachstum. Dies ergab eine von dem Unternehmen beauftragte Studie zur Markt- und Wettbewerbssituation für die Chemie- und Gastankschifffahrt im Rheinstromgebiet. Der Bedarf an Schiffen, welche die modernen Umwelt- und Sicherheitsanforderungen erfüllen, wird entsprechend weiter wachsen. „Mit dieser Investition behaupten wir unsere sehr starke Marktposition in der Gastankbinnenschifffahrt und leisten einen Beitrag zur Energie- und Rohstoffsicherheit für die Industrie.

Laufendes Programm

Der neue Gastanker ist Teil unseres laufenden Programms zur Verjüngung der Flotte", erklärt der Vorstandsvorsitzende Cees van Gent.

Lehnkering gehört mit einem Umsatz von rund 650 Millionen Euro und über 2700 Mitarbeitern zu den führenden Logistikdienstleistern in Zentraleuropa. In den Schwerpunktbranchen Chemie und Stahl verfügt das Unternehmen in den Bereichen Logistics & Services seit über 135 Jahren über umfangreiche Erfahrung.

Neutraler Dienstleister

Als neutraler Dienstleister und Partner bietet die Lehnkering ihren Kunden individualisierte Lösungen bestehend aus klassischen Logistikdienstleistungen (Logistics) und umfangreichen Mehrwertdienstleistungen (Services). Die LRG GAS 87 ist das insgesamt 16. Schiff in der Gastankschiffsflotte und soll hauptsächlich auf dem Rhein zum Einsatz kommen. Sie erfüllt alle Vorschriften der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein.

Den 110 Meter langen und 11,45 Meter breiten Rumpf des Schiffes baute die Werft Orsova Shipyard in Rumänien. Die Aufbauten übernahm die TeamCo Shipyard BV in den Niederlanden. Zwei 860 PS starke Maschinen mit geringem Treibstoffverbrauch treiben das Doppelhüllenschiff an. Die Aktivitäten in der Binnenschifffahrt fasst bei Lehnkering der Unternehmensbereich Shipping Logistics and Services (SLS) zusammen.

Insgesamt verfügt das Unternehmen über rund 200 Binnenschiffe verschiedener Typen und Bauarten. Unter anderem werden Schüttgutarten wie Kohle und Erz, Stückgüter, Halb- und Fertigfabrikate sowie chemische und petrochemische Produkte von Lehnkering auf den Wasserstraßen transportiert. Darüber hinaus zählen die Mineralöl- und die Stahlindustrie zu den Kunden von SLS.

Opfer für die gute Fahrt

Bei der Taufe erhält ein Neubau auch ganz offiziell seinen Namen

Die Schiffstaufe ist ein Brauch mit langer Tradition, die aber auch noch heute nicht nur geachtet, sondern richtig gefeiert wird. „Zwar sind Schiff und Mannschaft dank technischer Ausstattung und modernem Schiffbau den Naturkräften längst nicht mehr so ausgesetzt wie noch vor 500 oder 1000 Jahren", betonte Cees van Gent, Vorstandsvorsitzender des Logistikunternehmens Lehnkering, vor Gästen anlässlich der Taufe. „Dennoch wollen wir bei einer so großen Investition, wie wir sie für unser Gastankschiff getätigt haben, auf Nummer sicher gehen."

Wie der Logistikfachmann weiter berichtet, gehe die Schiffstaufe in ihrer heutigen Form auf die Weihe zurück, mit der die katholische Kirche den Schiffen und ihren Besatzungen Gottes Segen aussprach. Da die Schiffe mit dem Taufakt erstmals in ihr nasses Element kamen, glich die Zeremonie dem Sakrament Johannes des Täufers: Der Täufling wurde unter Wasser gehalten und der Segen Gottes erfleht.

Zahlreiche Theorien

Wo der Ursprung der Schiffstaufe liegt, ging im Laufe der Geschichte verloren. Es gibt entsprechend zahlreiche Theorien dazu. Historiker gehen auf jeden Fall davon aus, dass der Brauch, die Götter um Schutz für Boot und Mannschaft zu bitten, mehr als 4000 Jahre zurückreicht. In den verschiedenen Kulturen gab es unterschiedliche Rituale, von Tier- und sogar von Menschenopfern berichten die alten Chronisten mehr oder weniger glaubhaft.

„Wir modernen Menschen sind nicht mehr abergläubisch", beteuert dagegen van Gent. „Uns genügt es, eine Flasche guten Champagner an der Schiffswand zu zertrümmern. Obwohl das aus meiner Sicht natürlich auch schon ein ziemlich großes Opfer bedeutet."

Ebenso traditionell wird bei der Taufe der Namen des Neubaues das erste Mal ganz offiziell bekannt gegeben. „Als Sie den Namen unseres Schiffes gehört haben, dachten Sie vielleicht, dass er nicht besonders klangvoll ist. Aber ich bin der Meinung, dass es bei einem Schiff nicht auf den Namen ankommt, sondern auf den Namen, den es sich macht. Und was das betrifft, bin ich durchaus zuversichtlich, weil die LRG GAS 87 zu einer ganz neuen Generation von Gastankschiffen gehört."

Mit der feierlichen Taufe erhält der Neubau seinen Namen.

Eine weitere gute Tradition stellen übrigens der Taufpate dar, der dem neuen Schiff den traditionellen Wunsch nach der immer vorhandenen sprichwörtlichen Handbreit Wasser unter dem Kiel überbringt, was meist eine Frau übernehmen darf.

Strom aus der Natur gewinnen

Stadtwerke Düsseldorf entwickeln Konzepte für zukunftsweisende Energieversorgung.

Den Einsatz regenerativer Energien bauen die Stadtwerken Düsseldorf stetig aus. „Das Wohnprojekt An der Piwipp zeigt, wie effektiv ‚Energie aus der Natur' eingesetzt werden kann: Der gesamte Wohnkomplex nutzt weitgehend regenerative Energien wie Sonnen- oder Erdwärme, um Trinkwasser zu erwärmen und die Gebäude jahreszeitenabhängig zu kühlen oder zu erwärmen. Insgesamt sparen wir hier gegenüber konventionellen Heizungssystemen rund 40 Prozent Kohlendioxid (CO2) ein", beschreibt Christian Wittke-Spiewok von der Abteilung Erneuerbare Energien.

Foto: Stadtwerke Düsseldorf

Innovatives Konzept

Die Stadtwerke Düsseldorf entwickelten ein innovatives Wärmekonzept, das in dieser Form in Düsseldorf einmalig ist. Ganz „nebenbei" ist die Energieversorgung für die Anwohner kostengünstig.

„Im Vergleich zu einem herkömmlichen Wohngebäude sind die Energiekosten etwa 40 Prozent niedriger, bezogen auf einen Altbau bis zu 80 Prozent", ergänzt Marc-André Müller, Leiter der Energieberatung der Stadtwerke Düsseldorf.

Die Stadtwerke Düsseldorf betreiben ein Netzwerk aus unterschiedlich arbeitenden Anlagen, darunter auch solche zur Nutzung regenerativer Energien. Im Düsseldorfer Süden nahmen die Stadtwerke im Dezember 2007 eines der größten Biomasse-Heizkraftwerke in Nordrhein-Westfalen in Betrieb. Seitdem werden hier umweltfreundlich, ohne Ausstoß von CO2 rund 40 Prozent des Garather Wärmebedarfs erzeugt. Darüber hinaus sind in Düsseldorf und der Region neben Windkraftanlagen beispielsweise Wärmepumpen, Fotovoltaik-, Solarthermie- oder Biogasanlagen installiert.

Das Energiekonzept von „it`s privacy monastere" ist ein weiterer Baustein: „Nachhaltiger Klimaschutz kann aus unserer Sicht nur dann gelingen, wenn alle Beteiligten an einem gemeinsamen Strang ziehen: Mit dem Wärmekonzept bei ‚it`s privacy monastere' bieten wir den Bewohnern die Möglichkeit, auf komfortable Art und Weise umweltschonend erzeugte Energie zu nutzen – und ganz nebenbei ihren Geldbeutel zu schonen", kommentiert Müller das Projekt.

Für die Wärmeerzeugung in den Gebäuden werden Sonnenenergie, Geothermie und ein Erdwärmespeicher – ein sogenannter Aquiferspeicher – genutzt. Zur Straßenseite hin wird eine Wand mit eigens für das Projekt entwickelten Solarabsorbern ausgestattet. Hier wird Solarenergie für die Warmwasserversorgung gewonnen: Fällt im Sommerhalbjahr mehr Sonnenenergie an als benötigt, wird diese über das Erdwärmesondenfeld in den natürlichen Aquifer geleitet und während des Sommerhalbjahres dort gespeichert. Geothermie nutzt die über das ganze Jahr gleichmäßigen Temperaturen im Erdreich von etwa elf Grad Celsius.

Wärme aus der Erde

Um die „in der Erde" steckende Energie zu nutzen, kommen Wärmesonden in Erdbohrungen zum Einsatz. So wird die Erdwärme aufgenommen und zur Wärmepumpe ins Gebäude transportiert. „Gemeinsam mit dem Bauträger gentes Baumanagement GmbH beschreiten wir mit diesem innovativen Konzept neue Wege für eine umweltfreundliche und Kosten sparende Wärmeversorgung", so Wittke-Spiewok weiter.

mehr Infos unter:
www.swd-ag.de

Ein putziger Pelzträger

Der Bisam ist keine Ratte – günstiger Biberersatz

Bisams sind eigentlich Nordamerikaner. Ihre Eroberung des europäischen Kontinents begann 1905, wie die Internetseite des Staatlichen Naturhistorischen Museums Braunschweig berichtet. Ein Fürst brachte damals von einer Jagdreise in Alaska fünf Tiere mit und setzte sie auf seinem Schlossgut in der Nähe von Prag aus. Die Tiere vermehrten sich rasch und breiten sich aus.

Heute findet man Bisams in ganz Mitteleuropa. An stehenden und langsam fließenden Gewässern finden sie auch bei uns geeignete Lebensräume. Als Bürger Nordamerikas kommen sie – anders als die aus Südamerika stammenden Nutrias – auch mit kalten Wintern zurecht. Ihre Anpassungsfähigkeit, die hohe Nachkommenzahl und der Mangel an natürlichen Feinden macht sie derart erfolgreich, dass sie heute nicht mehr auszurotten sind.

Bisams werden vor allem wegen ihres wertvollen Pelzes geschätzt. Da sie sich viel im Wasser aufhalten, ist das Fell besonders dicht und besitzt eine weiche, wasserabweisende Unterwolle. In vielen Ländern werden sie als Nutzwild eingestuft und bejagt, bei uns gelten sie als Schädlinge. Besonders werden ihnen ihre Bautätigkeit und Fresslust vorgeworfen. Da Bisams ihren Bau in die Steilufer am Gewässerrand graben, unterwühlen sie auf diese Weise Dämme und Deiche. Wo Bisams leben, sind außerdem oft weite Teile der Ufervegetation vernichtet. Das liegt daran, dass die Tiere sehr verschwenderisch mit ihrer Nahrung umgehen und nur die besonders nährstoffreichen Teile ihrer Futterpflanzen fressen.

Auch vor Garten- und Feldfrüchten macht ihr Appetit nicht halt. Im Winter, wenn Grünfutter knapp ist, weichen sie auf Fische und Muscheln aus und werden damit zum vermeintlichen Nahrungskonkurrenten des Menschen. Mit 35 Zentimetern Kopf-Rumpf-Länge sind Bisams kleiner als Biber oder Nutria. Ihr Schwanz ist weder breit und flach wie die Biberkelle noch „normal" rund wie ein Nutria-Schwanz, sondern seitlich zusammengedrückt. Beim Schwimmen bewegt er sich nach rechts und links und dient als Antriebs- und Steuerorgan. Zudem haben Bisams keine sichtbaren Schwimmhäute, hinterlassen andere Fährten als der Biber.

Foto: Wikimedia Commons

Ein Bisam in seinem Element: Es lebt in und am Wasser.

Über die Grenzen blicken

Bundesverband diskutiert über das Nationale Hafenkonzept

Auf der ersten Präsidiumssitzung nach den Neuwahlen im vergangenen Herbst setzte das Führungsgremium des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) die Positionierung des Verbandes neu fest. Der Dachverband der über 100 öffentlichen Binnenhäfen Deutschlands nutzte dabei die Chance, während einem Parlamentarischen Abend im „Roten Rathaus" von Berlin, mit Politikern, Verwaltungsmitarbeitern und verschiedenen Interessengruppen in einen Dialog über das geplante Nationale Hafenkonzept zu treten. Ein Angebot, das die Berliner Politik gerne annahm, wie die Gästeliste eindrucksvoll bewies.

Der frisch gewählte BÖB-Präsident Rainer Schäfer erläuterte, dass das Nationale Hafenkonzept eines von mehreren zusammenhängenden Papieren sei. Ziel müsse es sein, diese und die enthaltenen Maßnahmen zu harmonisieren und so umzusetzen, dass es zu einer Vernetzung der Verkehrsträger komme. „Und da sind die Schnittstellen gefragt. Das sind die trimodalen Häfen, die See- ebenso wie die Binnenhäfen. Sie tragen dazu bei, dass die Verknüpfungsmöglichkeiten bestehen, die nun umgesetzt und dann optimiert werden müssen."

Das nationale Hafenkonzept sieht Schäfer als große Chance, alle Beteiligten auf ein Ziel einzuschwören. Neben der Bildung eines Netzwerkes unter Einbeziehung aller Partikularinteressen, müsse auch die langfristige Finanzierung der Maßnahmen sichergestellt werden: „Wir werden nachdrücklich darauf hinweisen, dass es mit einer zwei- oder dreijährigen Spritze nicht getan sein kann, sondern dass auch 2013 noch Mittel zur Verfügung stehen müssen, damit wir nicht vor halb fertigen Brücken stehen."

Zudem, so mahnte Schäfer, dürfe ein nationales Konzept keinesfalls die europäischen Gesamtzusammenhänge vernachlässigen: So seien gerade für die Exportnation Deutschland die niederländischen und belgischen Seehäfen von großer Bedeutung. Es gelte zusätzlich, neben den Hinterlandstrukturen und ihren Schnittstellen auch die Kontinentalverbindungen zu berücksichtigen: „Das zu vernachlässigen wäre fahrlässig."

Insgesamt sei es jetzt erforderlich, das gesamte Verkehrsnetz rund um Wasserstraßen und Häfen noch besser aufzustellen: Denn jedes System sei nur so gut, wie die schwächste Stelle.

„Ich bin mir ganz sicher, dass die Umschlagmengen wieder ansteigen werden. Darauf müssen wir adäquat vorbereitet sein." Neben dem Blick für das Große gelte es deshalb auch, auf die regionalen und lokalen Gegebenheiten zu achten: „Der große Plan schafft die Rahmenbedingungen, in denen die regionalen und kommunalen Interessen Unterstützung finden müssen", so der BÖB-Präsident.

Die Binnenhäfen suchen den Dialog mit der Politik.

Schäfer ist sich jedoch sicher, dass den BÖB im Dialog gerade mit den Kommunen auf einem guten Weg sei. „Wir haben sowohl in der Frage Hafenentwicklung versus Stadtentwicklung als auch beim Hafenkonzept eine fast 90-prozentige Übereinstimmung mit den Aussagen des Städtetages. Das ist eine gute Basis." Die Binnenhäfen hätten die Entstehung des Nationalen Hafenkonzeptes engagiert begleitet und stünden nun im nächsten Schritt bereit, weitere Schnittstellenfunktionen zu übernehmen.

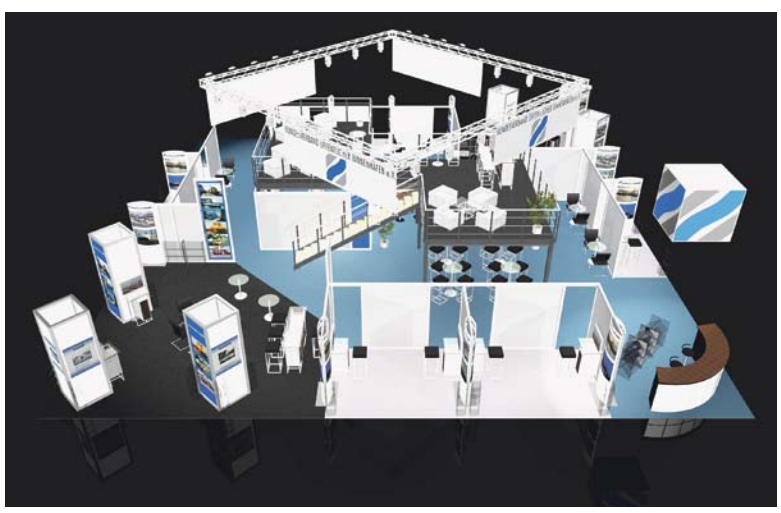
Und natürlich werden die Mitglieder ebenso wie das Präsidium mit Rat und Tat zur Verfügung stehen. Schäfer betonte: „Der BÖB steht für einen konstruktiven Dialog mit allen Beteiligten engagiert zur Verfügung."

Häfen richten Markt aus

BÖB lädt auf der „transport logistic" zur Diskussion ein

Unter der bereits im Jahr 2007 eingeführten Marke „Binnenhäfen – logistics inside" präsentiert sich der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) auch in diesem Jahr wieder auf der Münchener Messe „transport logistic" vom 12. bis 15. Mai. Erstmals werden Kooperationen mit ausländischen Binnenhäfen auf dem Stand dargestellt und auch das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) beteiligt sich.

Es ist dem BÖB 2009 gelungen, aus einem Gemeinschaftsstand der Binnenhäfen eine Plattform für das System Wasserstraße und Häfen zu schaffen. Zu diesem Thema veranstaltet der Verband auf der Messe ein Forum unter dem Titel „Möglichkeiten und Grenzen der Vernetzung von See- und Binnenhäfen zu einem logistischen System". Dieser Infomarkt findet statt am 13. Mai von 15.30 bis 17 Uhr im Forum der Halle A4.



Der Messestand des BÖB in Halle B4 auf der „transport logistic".

Ziel der Veranstaltungen ist das Aufzeigen von Möglichkeiten der Vernetzung von See- und Binnenhäfen zu einem logistischen System, um zukünftige Herausforderungen der Logistikwirtschaft gemeinsam meistern zu können.

Vernetzung diskutieren

Das Wachstum im Weltseeverkehr gelangt an seine Grenzen vornehmlich in den europäischen Seehäfen, wenn diese nicht in der Lage sind, die zusätzlichen Mengen in den Hinterlandkorridoren abzuwickeln.

Kaum ein Thema wird so intensiv diskutiert wie die Vernetzung der See- und Binnenhäfen zu einem logistischen System. Aber nur so lassen sich die zukünftigen Herausforderungen gemeinsam meistern. Doch was ist das richtige Konzept? Die Entwicklungen im System Wasserstraße sind vielschichtig und bedürfen der Darstellung.

- Neue Geschäftsmodelle erobern den Markt. Die Konzeptionen reichen von Hinterlandstrategien über Hubs bis zur Etablierung von Hinterland-Gateway-Terminals, um das Terminal im Seehafen zu umschiffen.
- Korridore werden zu logistischen Clustern, in denen sich Partner im Wettbewerb zusammenschließen, um eine strategische Vernetzung/Vermarktung des Hinterlands zu entwickeln.
- Barge-System und Liniendienste im Seehafenhinterland erschließen das Hinterland für Container ebenso wie für konventionelle Verkehre.

Im Sinne einer SWOT-Analyse will der Verband Stärken und Schwächen, die Potenziale und Hindernisse der einzelnen Strategien diskutieren und ihre Wirkung in Bezug auf eine nachhaltige Vernetzung der See- und Binnenhäfen zu einem System herausarbeiten. Der BÖB ist sich sicher: Die Zeit ist reif für eine gemeinsame Strategie von Markt und Politik.

Die 12. internationale Fachmesse für Logistik, Telematik und Verkehr präsentiert vom 12. bis 15. Mai in München das ganze Spektrum der Transport- und Logistikbranche: Telematik, innerbetrieblichen Transport und Materialfluss, Logistik und Güterverkehr.

Die Messe hat zum Ziel, praxisnahe Erfahrungen des vielschichtig strukturierten Güterverkehrs auf Straße, Schiene, Wasser und in der Luft darzustellen. Besucherzielgruppen sind Dienstleister und Entscheider aus dem Transportwesen, der Industrie, von Fachverbänden und der Logistik im Güterverkehr. Die transport logistic 2007 zog 1582 Aussteller und 47.636 Besucher aus insgesamt 113 Ländern an.

Die Hafenbecken sind ein begehrtes Revier

Angler sind NDH herzlich willkommen – jetzt gibt es neue Erlaubnisscheine – Hafenmeister als Ansprechpartner

Auch 2009 gibt es wieder neue „Jahresfischereierlaubnisscheine" sowie ab August eines jeden Jahres Monatsscheine. Für jeden Besitzer eines Angelscheines, der gerne in einem der Becken der Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH) in Neuss angeln möchte. Die gelben Erlaubnisscheine sind sehr beliebt, etwa 300 werden jedes Jahr gekauft: von Jugendlichen ebenso wie von Rentnern, von Arbeitern bis hin zu Doktoren, viele davon „Stammkunden". Auch Mitarbeiter der NDH haben sich dem schönen Sport verschrieben.

Die Jahresfischereierlaubnisscheine sind bei den Anglern sehr beliebt. Rund 300 werden pro Jahr verkauft.

Sie alle loben den Hafen als gutes Revier: Im Rhein leben inzwischen wieder 62 verschiedene Fischarten darunter Aal, Lachs und Meerforelle. Auch die Zahl der Pflanzenarten nahm wieder deutlich zu, wie im Herbst 2007 eine Konferenz der Europäischen Kommission erfreut bilanzierte. Selbst die Wasserqualität des Rheines verbesserte sich nach Ansicht der Delegierten deutlich.

Nun kommen nicht alle Arten automatisch auch in die Hafenbecken. Doch viele Fische finden hier ideale Verhältnisse. Nicht zuletzt, weil alle Mitarbeiter der NDH ein aufmerksames Auge auf alle haben, die „ihre Becken" verschmutzen könnten. Vor allem aber die sechs Hafenmeister kontrollieren ständig das Gebiet – allein schon um zu verhindern, das Angler oder Nutzer des Hafens unbeabsichtigt Schaden anrichten oder selber in Gefahr geraten. Denn bei aller Romantik und Ruhe – der Hafen ist ein pulsierendes Industriegebiet, wie die Bilanz 2008 beweist. Wenn auch ein besonders schönes.

Zudem gehört es zu den zahlreichen Aufgaben der Hafenmeister, entsprechend dem International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code) und dem geplanten Hafensicherheits-Gesetz des Landes, dass sie unter anderem kontrollieren müssen, ob jeder Angler auch einen gültigen Erlaubnisschein besitzt. Meist kennen sie jedoch ihre Stammgäste, ansonsten fragen sie höflich nach und weisen sich bei Bedarf natürlich auch mit ihrem Dienstausweis aus. Sie sind auch die Ansprechpartner, die immer ein offenes Ohr für Sorgen und Nöte oder für Anregungen haben – eben engagierte Dienstleister.

Daneben sind nur noch die Mitarbeiter der Wasserschutzpolizei befugt, Angler nach ihrer Erlaubnis zu fragen oder sie höflich darauf hinzuweisen, wenn sie ausnahmsweise einmal aus Unachtsamkeit eine der wenigen Regeln verletzten, die auch auf der Rückseite des gelben Fischereierlaubnisscheins abgedruckt sind.

Übrigens ist das Angeln nicht überall erlaubt – damit keine Verwechselungen entstehen, sind die Gebiete ebenfalls auf dem Erlaubnisschein definiert. Die Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG müssen Ihrer Verkehrssicherungspflicht nachkommen, deshalb sind einige Uferbereiche grundsätzlich gesperrt.

Die Erlaubnisscheine kosten für Jugendliche ab dem 14. Lebensjahr sowie für Rentner und Schwerbeschädigte drei Euro, für alle anderen 20 Euro. Der Monatsschein kostet fünf Euro. Alle Scheine gibt es bei der Tourist Information in den Rathausarkaden sowie bei RC-Angelsport Robert Ciglar. Für den Fischereierlaubnisscheine benötigt man einen gültigen blauen Bundesfischereischein.

Logistiker aus Leidenschaft

Dortmunds Hafenchef Dr. Beyer in den Ruhestand verabschiedet.

Mit einem feierlichen Empfang und vielen, vielen Gästen wurde Ende Januar der ehemalige Vorstand der Dortmunder Hafen AG, Dr. Roland Beyer, in den Ruhestand verabschiedet. Er übernahm vom Hafen Magdeburg kommend das Ruder im größten europäischen Kanalhafen am 1. Januar 2002 und steuerte das Unternehmen bis zum 31. Dezember 2008 erfolgreich durch alle Untiefen.

„Ihnen ist es gelungen, den Dortmunder Hafen auf erfolgreichem Kurs zu halten, obwohl das Wetter manchmal stürmisch und die Route voller Klippen war", würdigte der Aufsichtsrat der Dortmunder Hafen AG, Mario Krüger. „Ihre Erfolge sind der Dortmunder Hafen AG und der Dortmunder Wirtschaft zugute gekommen." Krüger wertete den Hafen als einen „erstrangigen Wirtschaftsfaktor in Stadt und Region, als einen der größten gewerblichen Arbeitgeber, kurz eine Erfolgsgeschichte seit mehr als einem Jahrhundert." Und er fügte an: „Ohne den Dortmunder Hafen wäre Dortmund nicht zur industriellen Großstadt und Metropole Westfalens aufgestiegen."

Dafür sprächen die Zahlen: Der Hafen selbst investierte in den vergangenen 30 Jahren rund 100 Millionen Mark, die ansässigen Unternehmen in den vergangenen 20 Jahren mehrere 100 Millionen Euro. „Rund 5000 gewerbliche Arbeitsplätze in rund 160 Unternehmen innerhalb des Dortmunder Hafengebietes sprechen eine eindeutige Sprache." Entsprechend habe die Funktion des Kanals als Wasserwirtschaftsweg und die Funktion des Hafens als Industrie- und Gewerbestandort absolute Priorität.

Die Mannschaft habe dabei die strukturellen Probleme durch Neuansiedlungen weitestgehend kompensiert, zumindest was die Wertschöpfung angehe. Der Rückgang des Güterumschlages sei gestoppt und liege wieder konstant über drei Millionen Tonnen im Jahr. Damit gingen regelmäßig positive wirtschaftliche Jahresergebnisse einher - und auch eine deutliche Nachfrage an Hafengrundstücken, die zu 98 Prozent vertraglich vergeben seien.

„Solche Zahlen unterstreichen", so Krüger, „dass Herr Dr. Beyer beide Bereiche seiner Aufgabe, den Hafen wettbewerbs- und zukunftsfähig zu halten sowie ihn wirtschaftlich zu führen, fest im Auge hatte. Das sind strategische und operative Managerqualitäten, die man sich von einem Hafenchef nur wünschen kann." Unter dem Titel „Ein Leben für die Logistik" bedankte sich Beyer bei den zahlreichen Gästen: Seinem Nachfolger gab er mit: „Was macht die Logistik so interessant? Erstens: Nichts ist beständiger als der Wandel. Und: In der Logistik kann man nicht als Einzelkämpfer gewinnen. Man wird auf Dauer nur Erfolg haben, wenn es einem gelingt, sich ein intensives Netzwerk aufzubauen."

Foto: Schrift-Steller

Dr. Roland Beyer (links) und sein Nachfolger Manfred Kossack.

Eiskalte Frucht- und Frachtprofis

Zentrum bietet bei zwei bis zwölf Grad Lagermöglichkeiten für anspruchsvollste Waren

Porzellan oder rohe Eier? Über solch einfache Fracht kann Jorge Riano nur lachen. Dem gebürtigen Kolumbianer und Neusser aus Überzeugung hat es eine viel anspruchsvolleres Gut angetan: tropische Früchte. Und wenn Kunden heute wie selbstverständlich Papayas, Pitahayas oder schwarze Feigen erwerben, dann stehen die Chancen gut, dass sie der Product Service Latinamerica (PSL) aus Neuss importierte. Aber sie vergessen dabei schnell, dass es noch vor einigen Jahren so gut wie unmöglich war, die ebenso wohl schmeckenden wie anspruchsvollen Früchte ferner Länder nicht nur im Urlaub sondern auch bei uns zu genießen.

Damit Physalis, Papaya und Co. in Zukunft in noch besserer Qualität und Auswahl zu uns kommen, eröffnete PSL jetzt im Neusser Hafen ein hochmodernes Fruchtzentrum. Auch wenn das Gebäude am Hafenbecken 5 von außen eher unspektakulär aussieht, so verbergen sich hinter der Fassade 2500 Quadratmeter Fläche für anspruchsvollste Speziallogistik. Die Waren entladen Lkw über vier Rampen zunächst in einen klimatisierten Schleusenbereich und wandern dann umgehend durch große blaue, hermetisch schließende Rolltore in abgetrennte Lagerräume. Die sechs großen und zwei kleineren Lager verfügen über eine Gesamtkapazität von 500 Paletten.

Die auf den ersten Blick unspektakulären Räume strotzen von modernster Technik: So lässt sich die Luftfeuchtigkeit genau zwischen 65 und 95 Prozent einstellen, die Temperatur bleibt immer – egal welches Wetter draußen herrscht – zwischen zwei und zwölf Grad.

Moderne Auslage

Dafür sorgt ein hochmodernes Ammoniak-Glykol-Kühlsystem, das über die derzeit umweltfreundlichste Technologie verfügt. Und da in den Räumen auch erhebliche Werte lagern, ist die Kühlung für den Fall der Fälle natürlich doppelt eingebaut. Schließlich können die Paletten auch noch automatisch mit Ethylen beatmet werden, wie es von den Früchten auch selbst ausgeschieden wird, damit sie im gewünschten Reifezustand beim Händler ankommen.

Und das möglichst schnell: Vom neuen Fruchtzentrum aus gehen die Paletten derzeit nicht nur an Warencenter großer Supermarktketten und einzelne Filialen in Deutschland, sondern auch an weitere Handelspartner in Europa von Skandinavien bis Italien. Demnächst sollen noch mehr Kunden hinzukommen: Das Fruchtzentrum verfügt über eine Konfektionierungs- und Verpackungsanlage, in der die Mannschaft passende Fuhren zusammen stellen kann. Das spart dann den zeit-, benzin- und kostenintensiven Umweg über die eigenen Verteilzentren der Kunden.

Zudem kann der Geschäftsführer seinen Kunden in dem neuen Gebäude weitere Dienstleistungen anbieten. Zum Beispiel Hinweise beilegen, wie welche Frucht am besten genossen wird und wie sie ihr unvergleichliches Aroma optimal entfaltet. Oder, wenn gewünscht, jede Frucht noch einmal einzeln verpacken.

Riano ist deshalb zuversichtlich, an dem ideal gelegenen Standort weiter expandieren zu können.

„Die Chancen, unsere Kontakte zu vervielfachen, erhöhen sich mit der neuen Anlage. Denn Fruchthandel wird durch die Faktoren Qualität und Zeit bestimmt und beides können wir hier deutlich vertiefen." Deshalb verfügt das Unternehmen über die Option, das bestehende Areal noch einmal um die gleiche Fläche zu erweitern und ein zweites Gebäude zu errichten.

Lage und Partner ideal

PSL gibt Neuss den Status eines Seehafens - Erweiterung geplant

Es sei eine Kette von Zufällen und den richtigen Ansprechpartnern gewesen, die zu der Eröffnung des Fruchtzentrums führten, wie PSL-Geschäftsführer Jorge Riano gerne erzählt. Eigentlich wollte er seine Geschäftsidee in einem der Seehäfen Rotterdam oder Antwerpen verwirklichen, als ihn Landrat Dieter Patt und Wirtschaftsförderer Jürgen Steinmetz überredeten, es doch einmal im Rhein-Kreis Neuss zu versuchen.

Mit großen Erfolg, den der gebürtige Kolumbianer nicht nur auf die gelungene Geschäftsidee, sondern auch auf die besonderen Bedingungen in Neuss zurückführt: „Ich erhielt alle nur erdenkliche Unterstützung, für die ich mich ganz herzlich bedanken möchte." Allerdings wurde schnell nicht nur das Büro im Kreishaus zu klein, auch die empfindlichen Früchte wurden nach wie vor in den Seehäfen umgeschlagen. Deshalb mussten Riano und sein Mitarbeiter Christian Grüneberg jedes Mal an die Küste fahren, um die Qualität der Sendungen zu überprüfen. „Durch Zufall habe ich mich dann mit Herrn Steinmetz und Herrn Gross verabredet und dabei wurde die Idee für ein Fruchtzentrum geboren. Damals haben wir angefangen, sehr interessante Gespräche zu führen." Der Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen war es, der einen speziell zugeschnittenen Bau anregte. „In zahlreichen Gesprächen über einen Zeitraum von sicherlich zwei Jahren haben wir dann auch die kleinsten Details besprochen, hin und her überlegt und vor allem auch die Zahlen immer und immer wieder nachgerechnet."

PSL-Abteilungsleiter Christian Grüneberg mit frischen Früchten.

Auch deshalb fiel das Projekt mit rund drei Millionen Euro Investitionssumme im Vergleich zu anderen seiner Art relativ preisgünstig aus. Dafür erhält der Kreis jedoch nicht nur ein Vorzeigeprojekt. Derzeit arbeiten bei PSL fünf Mitarbeiter, darunter ein Lagermitarbeiter. Nach und nach sollen weitere 18 Fachkräfte eingestellt werden – und noch mehr, wenn PSL sich in zwei Jahren entscheidet, auf dem reservierten Areal die Grundfläche des Lagers noch einmal zu verdoppeln.

Hervorragende Nachbarschaft

„Durch PSL und Herrn Riano erreichen wir quasi Seehafen-Status, denn dort werden sonst die Früchte umgeschlagen", freut sich Gross über die Eröffnung. Neben der ohnehin schon optimalen Verkehrsanbindung im Zentrum Europas erhofft sich Riano durch das nebenan in Bau befindliche Terminal des Logistikkonzerns Maersk weitere Verbesserungen: Dann kann er seine Früchte direkt aus aller Welt importieren und muss sie nicht mehr in Antwerpen oder Rotterdam umladen lassen.

Rheinhafen Krefeld steigert Umschlag

Gute Ergebnisse trotz Krise. Weitere Investitionen sind geplant, um die Potenziale zu nutzen.

Der Rheinhafen Krefeld konnte trotz einsetzender Finanz- und Wirtschaftskrise das Ergebnis des Jahres 2007 noch einmal steigern.

Die Geschäftsführer Elisabeth Lehnen und Rainer Schäfer ziehen nicht nur für das zurückliegende Jahr für Krefeld eine positive Bilanz, sondern kündigen weitere Investitionen im Rheinhafen trotz der zu erwartenden schwierigeren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen an. Die Einschätzung für das laufende Jahr fällt zurückhaltend aus.

Foto: Schrift-Steller

Der Rheinhafen zieht eine erfreuliche Bilanz.

Das Güteraufkommen im Schiffsgüterverkehr stieg im Jahre 2008 auf rund 3,5 Millionen Tonnen – und übertrifft damit das Vorjahresniveau. Beim Eisenbahngüterverkehr lag das Gesamtvolumen bei über 570.000 Tonnen. Somit konnten die Mengen des Jahres 2007 hier mit einem Minus von 3,9 Prozent nicht ganz erreicht werden.

Die Entwicklung beim Schiffsumschlag folgte dem Trend in der Logistik. Nach einem zufriedenstellenden ersten Halbjahr verringerte sich die Umschlagtonnage zum Ende des Jahres kontinuierlich. Der Dezember fiel im Vergleich zum Vorjahr sogar um 33 Prozent schwächer aus. Anders die Entwicklung beim Eisenbahngüterverkehr. Nach einem schwachen Start ins Jahr 2008 konnten die Mengen im zweiten Halbjahr deutlich gesteigert werden.

Die Schwerpunkte im Umschlag lagen primär bei Chemieprodukten und den Güterarten Nahrungs- und Futtermittel sowie Steine und Erden. Hier war eine Steigerung um 200 Prozent zu verzeichnen, die das sinkende Aufkommen im Chemiebereich abfederte. Somit lag das Gesamtergebnis wieder auf Vorjahresniveau.

Das im Oktober 2008 eröffnete Krefelder Container Terminal erreichte bereits bis zum Jahresende einen Umschlag von 1500 TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit).

Trotz des derzeit global rückläufigen Containeraufkommens wird der Rheinhafen erheblich in den Ausbau des Containerterminals investieren, denn die Prognosen sagen trotz der momentan schlechten Rahmenbedingungen nach wie vor eine Verdopplung des Verkehrsaufkommens bis 2025 voraus.

„Die gesteckten Ziele konnten trotz der sich abzeichnenden Finanz- und Wirtschaftskrise erreicht werden", bilanzieren Elisabeth Lehnen und Rainer Schäfer. „Die großen Potenziale des Rheinhafens gilt es, durch gezielte Investitionen zu erschließen. Mit dem Ausbau des Containerterminals und der Ansiedlung des ThyssenKrupp Stahl Service Centers sind wir auf dem richtigen Weg", so die Geschäftsführer.

Seeverkehr soll attraktiver werden

Europäische Kommission beschließt Aktionsplan für Seeverkehrsraum ohne Grenzen.

Die Europäische Kommission hat nach einem Bericht des Short-SeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) einen Aktionsplan zur Errichtung eines Europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen verabschiedet.

Das Programm umfasst verschiedene Legislativmaßnahmen, unter anderem einen Vorschlag zur Vereinfachung der aufgrund gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften erforderlichen Verwaltungsformalitäten und Empfehlungen an die Mitgliedstaaten zur Reduzierung des Verwaltungsaufwandes für die Unternehmen des Seeverkehrsgewerbes.

Foto: Wikimedia Commons

„Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden die Attraktivität des Seeverkehrs erhöhen und zur Erschließung neuer Absatzmärkte beitragen. Dies wird zu einer ausgewogeneren Nutzung der Verkehrsträger führen, bei der die Wahl aufgrund der jeweiligen Vorteile des Verkehrsträgers getroffen und nicht durch historisch bedingte unterschiedliche Verwaltungsvorschriften beeinflusst wird und sowohl der Umwelt als auch der Wirtschaft zugute kommen", betonte Antonio Tajani, Vizepräsident der Europäischen Kommission.

Die Kommission sei der Ansicht, dass die Voraussetzungen für die Errichtung des Europäischen Seeverkehrsraums jetzt gegeben sind, und dass die entsprechenden Maßnahmen zwischen 2010 und 2013 stufenweise in Kraft treten können.

Durch die Errichtung eines Europäischen Seeverkehrsraums dürfte erreicht werden, dass die Beförderungsnachfrage im Straßenverkehr zurückgeht, die Frachtkosten gleichzeitig gesenkt werden, dass seemännisches Know-how erhalten bleibt und die Beschäftigung in den zahlreichen Berufen des Seeverkehrs gefördert wird.

Die Kommission schlägt mehrere Maßnahmen vor, die die Mitgliedstaaten durchführen sollen. So soll die Arbeit der verschiedenen Kontrollorgane, die in den Häfen für die Einhaltung von Zoll-, Steuer- und Gesundheitsvorschriften sowie der Vorschriften in Bezug auf die Konformität pflanzlicher und tierischer landwirtschaftlicher Erzeugnisse zuständig sind, überprüft und vereinfacht werden. Legislative Maßnahmen sollen zudem Zollverfahren und andere Anmeldeformalitäten vereinfachen oder straffen.

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*

Ein Ausflug in die Welt der Schifffahrt

UN wählte Materialsammlung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd als Dekade-Projekt aus.

Alles andere als eine trockene Sache ist die Wasser– und Schifffahrtsschule der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (WSD Süd): Die Materialsammlung ermöglicht es, Schüler der 3. und 4. Klassen auf eine Schiffsreise vom Main über den Main–Donau–Kanal bis zur Donau mitzunehmen.

Auf dem Weg lernen sie die Welt der Binnenschifffahrt, der Technik und die vielfältigen Lebensräume an den großen Wasserstraßen kennen.

Wasser und Schiffe stellen keinesfalls langweilige Themen dar – auch nicht im Unterricht. Mit dieser Devise baute die Wasser- und Schifffahrtsschule ihr Lehrkonzept auf. Die Handreichung liefert rund um das Thema Schifffahrt und Wasser viele Anregungen für Ihren Unterricht. Sie bietet Lehrern der dritten und vierten Klasse einen großen Fundus an Informationen, Unterrichtsmaterial wie Folien und Arbeitsblätter, Experimenten, Spiele- und Projektideen, Literaturhinweisen sowie einen Vorschlag für die Gestaltung einer interessanten Projektwoche.

Foto: WSD Süd

Die Mannschaft von der WSD Süd freut sich über die Auszeichnung.

Als Grundlage werden in Kooperation mit der Lehrerhandreichung der Regierung von Unterfranken zum Grundwasserschutz die Voraussetzungen der Wasserstraßen, das Wasser, der Wasserkreislauf und die Flusslandschaft vorgestellt. Die weiteren Themenfeldern behandeln die Binnenschifffahrt, die Wasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau sowie den Klimaschutz eingehend. Themen, die in der Öffentlichkeit kontrovers diskutiert werden.

Die Lehrerhandreichung Schifffahrtschule für die 3. und 4. Klasse versucht daher, einen Beitrag zur Bewusstseinsbildung zu geben und über den ökologischen Verkehrsträger Binnenschiff zu informieren, um so zu einer nachhaltigen Entwicklung in der Region, vornehmlich in Kooperation mit Grundschulen der dritten und vierten Jahrgangsstufe, beizutragen.

Das Angebot erstreckt sich auf einzelne Unterrichtstage bis hin zu der Möglichkeit, eine ganze Projektwoche zu veranstalten. Informationen, Experimente und Arbeitshilfen sowie Aktivitäten im Freien ermöglichen den Kindern zu entdecken, was Schifffahrt und Wasserstraße in unserer Umwelt bedeuten.

Die Lehrerhandreichung wählte eine Jury des Nationalkomitees der UN-Dekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung" als offizielles Dekade-Projekt für den Zeitraum 2009/2010 aus. Die Auszeichnung zeigt, dass die Schifffahrtschule für die 3. und 4. Klasse die Bildung zum Thema Binnenschifffahrt und Wasserstraßen unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten in vorbildlicher Weise verwirklicht, so das Team um den Präsidenten der WSD Süd Detlef Aster, Heike Grosse-Erdmann, Harald Schmitt und Dr. Kai Fischer, erfreut.

Die Internetseite www.schiffahrtsschule.wsv.de informiert über alle Aktivitäten und Materialien, die dort auch angefordert oder heruntergeladen werden können.

Gutscheine zu gewinnen

Zehn Fragen beantworten und Sie können Lesespaß genießen!

Frage 1: Wie viele Güter wurden im vergangenen Jahr in den NDH umgeschlagen?
- **F** 16,4 Millionen Tonnen
- **L** 12,9 Millionen Tonnen
- **X** 9,5 Millionen Tonnen

Frage 2: Wie hat sich der Umschlag im vergangenen Jahr entwickelt?
- **A** Er blieb gleich
- **C** Er nahm ab
- **R** Er nahm zu

Frage 3: Um wie viele Prozent konnte die Neusser Eisenbahn ihr Ergebnis 2008 - erneut - verbessern?
- **K** 1,2 Prozent
- **U** 2,8 Prozent
- **H** 3,4 Prozent

Frage 4: Wie viele Krananlagen betreiben die NDH?
- **C** 30 Anlagen
- **O** 23 Anlagen
- **N** 18 Anlagen

Frage 5: Was wurde im mittelalterlichen Nuyss gebraut?
- **E** Magenbitter
- **K** Arzneimittel
- **H** Altbier

Frage 6: Wie heißt der Neusser Prinz Karneval?
- **O** Heinrich VIII.
- **T** Jörg I.
- **E** Wilhelm II.

Frage 7: Und wie heißt seine Novesia?
- **D** Eva-Maria I.
- **W** Evelyne V.
- **K** Elvira I.

Frage 8: Wie viel Geld investieren die NDH in den nächsten fünf Jahren?
- **O** 70 Millionen Euro
- **K** 7 Millionen Euro
- **A** 1,86 Millionen Euro

Frage 9: Aus welcher Stadt zog Fritz Henkel nach Düsseldorf mit seinem Unternehmen?
- **J** Amsterdam
- **R** Aachen
- **H** Arnsberg

Frage 10: Die Bewohner welcher Ostseestadt leben, wo andere Urlaub machen?
- **B** Rostock
- **E** Stralsund
- **N** Flensburg

Lösungswort:

Foto: Schrift-Steller

Sich einmal so richtig in ein Buch vertiefen - zum Beispiel zum Thema Hafen oder Binnenschifffahrt? Während draußen der Winterwind bläst? Dazu möchte Sie, liebe Leser, die Hafen-Zeitung einladen. Wir verlosen drei Buchgutscheine.

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 Antworten nacheinander notieren und das Lösungswort bis zum 1. März (es gilt das Datum des Poststempels) an die neue Adresse Hafen-Zeitung, Andreas Fröning, Antoniusstraße 18, 45470 Mülheim a. d. Ruhr, per Postkarte oder per E-Mail an info@schrift-steller.de senden.

Zudem freuen wir uns wie immer über Ihre Anregungen, Tipps und Rückmeldungen, wie Sie die Hafen-Zeitung finden – und vor allem, was wir in Zukunft noch besser machen können.

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

Die richtige Antwort des Januarrätsels lautete „SCHNEEWEHE". Die Gewinner wurden verständigt.