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

Erfolgreich
Rainer Schäfer kämpfte für die Kooperation mit Krefeld
Seite 3

Ticker: Der lange Weg zur Kooperation +++ Führungen durch den Medienhafen +++ Die Drehbrücke in Krefeld +++ Naturschutzgebiet in Stadtnähe +++ Umweltfreundliche Binnenschifffahrt +++ Starker Standort +++ Preisrätsel

Neue Partnerschaft besiegelt

Hafenbetriebe in Krefeld und Neuss Düsseldorf arbeiten ab Januar zusammen

Die „strategische Partnerschaft" der Hafengesellschaften Krefeld und Neuss Düsseldorf ist mit den Unterschriften unter dem Notarvertrag perfekt: Die Stadt Krefeld verkaufte 49 Prozent der Gesellschaftsanteile an der neu gegründeten Hafen Krefeld Verwaltungs GmbH und der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG an die Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG (NDH). Damit werden die bislang städtischen Hafen- und Bahnbetriebe am 1. Januar 2008 in privater Rechtsform am Markt agieren und ihre Leistungen am Industrie- und Logistikstandort Krefeld anbieten.

Das Angebot der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG habe insbesondere durch die

wirtschaftlichen Ergebnisse und das Konzept für die weitere Entwicklung des Hafens mit weitreichenden Investitionen und großen Vorteilen für den Standort Krefeld überzeugt, sagte Krefelds Stadtkämmerer Manfred Abrahams. Die Stadt Neuss und die Stadtwerke Düsseldorf sind jeweils 50-prozentige Gesellschafter der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG.

Geschäftsführer der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG werden die bisherige Leiterin der Krefelder Hafen- und Bahnbetriebe Elisabeth Lehnen und Rainer Schäfer, gleichzeitig mit Ulrich Gross NDH-Geschäftsführer.

Die heute 39 Mitarbeiter der Krefelder Hafen- und Bahnbetriebe haben Überleitungsverträge angeboten bekommen. „Die ganze Mannschaft ist gespannt, wie der Hafen in fünf Jahren aussehen wird", sagte Elisabeth Lehnen.

Der Rat der Stadt Krefeld hatte bereits in seiner Sitzung am 19. Juni beschlossen, dem Angebot der Neuss-Düsseldorfer Häfen nach einem europaweiten Vergabeverfahren den Zuschlag zu erteilen.

Ziemlich helle

Die bundesweit ersten LED-Straßenleuchten sind auf dem Fleher Deich in Düsseldorf in Funktion. Die Stadtwerke Düsseldorf brachten mit dem Amt für Verkehrsmanagement der Landeshauptstadt, der Fachhochschule Südwestfalen und der Firma HSW Stadtfeld GmbH & Co KG die Leuchtdioden-Technik für die öffentliche Beleuchtung zur Anwendungsreife. Das erste Pilotprojekt einer Beleuchtung eines ganzen Straßenzuges wurde mit elf Leuchten direkt am Rhein auf dem Fleher Deich installiert. Rund 300 Meter Straße sind mit den energiesparenden Leuchten ausgerüstet.

Eine schöne Weihnachtszeit

Kurz vor dem 4. Advent wurde der Weihnachtsengel in der Krefelder Innenstadt fündig und hat nun alle Geschenke zusammen. Jetzt kann er sich auf die kommenden festlichen Feiertage freuen, die die Mannschaft der Hafen-Zeitung vom ganzen Herzen allen Lesern wünscht.

Ein frohes Neues

Ein frohes und schönes Weihnachtsfest, im Anschluss einige besinnliche Tage sowie einen guten Rutsch in ein hoffentlich erfolgreiches und glückliches neues Jahr 2008 wünschen die Geschäftsführer und Mitarbeiter der Neuss Düsseldorfer Häfen allen Lesern der Hafen-Zeitung.

Zugenommen

„Nachdem die deutschen Seehäfen 2006 erstmals über 300 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen haben, rechnen wir in diesem Jahr mit einem weiteren Zuwachs um sechs Prozent auf 318 Millionen Tonnen", so Detthold Aden (Foto), Präsident des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe bei der Mitgliederversammlung.

Guten Rutsch

Auch der Betriebsrat der Neuss Düsseldorfer Häfen hofft, dass die Leser der Hafen-Zeitung während des Weihnachtsfestes einige schöne und besinnliche Tage verbringen können, wie der Betriebsratsvorsitzende Peter Deuß stellvertretend erklärt. „Sowie natürlich alles Gute, viel Erfolg und vor allem Gesundheit in einem erfolgreichen Jahr 2008."

Positiv überrascht

Die Arbeit als Geschäftsführer im Team der Neuss Düsseldorfer Häfen ist eine schöne Herausforderung, die jeden Morgen wieder Freude macht. So viel Dynamik und Entwicklung, wie wir in den vergangenen Jahren gestalten konnten und – da bin ich mir sicher – auch weiter gestalten werden, das kann nur Spaß machen. Vor allem wenn man in einem solchen motivierten und leistungsstarken Team arbeiten darf. Und angesichts der Erfolge, die dieses Team in den vergangenen knapp fünf Jahren verzeichnen konnte.

Ich muss gestehen, ich habe mit dieser positiven Entwicklung, speziell der kooperativen, von Freundschaft getragenen Zusammenarbeit mit meinem Geschäftsführungskollegen, nicht gerechnet. Für mich ist sie neben dem wunderbaren Team eines der Erfolgsrezepte. Die Gesamtentwicklung des Unternehmens ist wesentlich rasanter und positiver verlaufen, als ich es mir persönlich habe träumen lassen.

Nur um es klar zu stellen: An dem Erfolg der NDH, der geopolitischen Lage sowie dem Umfeld habe ich nie gezweifelt. Sie waren die Gründe, weswegen ich mich 2004 für Neuss Düsseldorf und nicht etwa für ein anderes Unternehmen entschieden habe. Aber dass wir so schnell, erfolgreich und konfliktfrei Probleme würden lösen können und dass wir Gesellschafter haben, die sich so strikt aus der Entwicklung des Geschäftes heraushalten und Rainer Schäfer und mir freie Hand lassen – das habe ich so wirklich nicht erwartet. Aber man muss auch ab und zu im Leben mal positiv überrascht werden. ULRICH GROSS

Synergien heben

Die NDH werden wohl – soweit es die Zahlen bislang erkennen lassen – auf ein sehr erfolgreiches Jahr 2007 zurückschauen: Die Auftragslage ist ähnlich wie die Konjunktur stabil, erwartungsgemäß haben sich die saisonalen Schwankungen in einigen Güterarten bis zum Jahresende relativiert. In einigen Güterarten konnten die Neuss Düsseldorfer Häfen ihre Position sogar deutlich verbessern. Entsprechend dürfen wir ein gutes Jahresergebnis erwarten. Neben den bereits aufgenommenen ersten Gespräche für neue Geschäfte im kommenden Jahr ist das eine gute Basis. Auch angesichts der großen Aufgaben, die sich jetzt bereits abzeichnen.

Die endlich vollzogene Kooperation mit den Krefelder Hafen- und Bahnbetrieben eröffnet allen beteiligten Partnern zahlreiche Möglichkeiten. In Krefeld wird es nun möglich, das Hafengelände zielgerichtet weiter zu entwickeln. Den Kunden der Neuss Düsseldorfer Häfen können wir nun wieder deutlichen Platz für ihre Wachstumsstrategien anbieten. Somit profitieren alle Partner gleichermaßen aus diesem Zusammenschluss. Unter dem Strich erwarten wir ähnliche Synergien, wie sie das Zusammengehen von Düsseldorf mit Neuss brachten. Ein Beispiel: Wir hatten im Jahr 2003 in Düsseldorf und Neuss 185 Mitarbeiter und wollten eigentlich auf 165 reduzieren. Heute sind es 255 Mitarbeiter, mit den Krefelder Häfen kämen 40 hinzu. Wir gehen davon aus, dass diese Zahlen weiter nach oben gehen. RAINER SCHÄFER

Alle Angaben enthalten

Angebot der Neuss Düsseldorfer Häfen beachtete die Anforderungen – Entscheidung des Senats ist rechtskräftig

Der Rhein und gemeinsame Ziele verbinden die drei Häfen Krefeld, Düsseldorf und Neuss.

Die Stadt Krefeld war berechtigt, der Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co KG den Zuschlag für eine zukünftige Beteiligung an den Krefelder Hafen- und Bahnbetrieben zu erteilen. Das hat der Vergabesenat des Oberlandesgerichtes Düsseldorf durch einen am 21. November (VII – Verg 32/07) verkündeten Beschluss entschieden.

Der Senat führt zur Begründung seiner Entscheidung aus, das Angebot der Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co KG beachte die formalen und inhaltlichen Mindestanforderungen der Ausschreibung der Stadt Krefeld. Es enthalte die von der Ausschreibung geforderten Angaben und Erklärungen.

So seien im Angebot der Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co KG die erforderlichen Angaben und Auskünfte zum Bahnbetrieb, zum Finanzierungskonzept, zum wirtschaftlichen Gesamtkonzept und zur Beschäftigungssicherung in ausreichendem Umfang enthalten, so dass der Stadt Krefeld ein sachgerechter Vergleich der Angebote möglich sei.

Es sei auch nicht zu beanstanden, dass die Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co KG keinen einheitlichen und bei Vertragsabschluss zu zahlenden Kaufpreis geboten habe. Da den Bietern im Vergabeverfahren die Möglichkeit einer dynamischen Kaufpreisgestaltung eingeräumt worden sei, sei es zulässig, dass die Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co KG einen gestaffelten Kaufpreis, der teilweise bei Vertragsbeginn zahlbar sein soll und dessen weitere Raten vom Eintritt bestimmter Bedingungen abhängen, geboten habe.

Da der Beschluss des Vergabesenats nicht mit Rechtsmitteln angefochten werden kann, ist die Entscheidung rechtskräftig.

Fair, offen und vertrauensvoll

„Für uns ist es wichtig, dass wir einen strategischen Partner gefunden haben", begrüßt Peter Deuß, Betriebsratsvorsitzender der NDH, den Beteiligungsvertrag. Er betont, dass die Krefelder ein eigenständiges Unternehmen bleiben, an dem sich die NDH mit 49 Prozent beteiligen: „Die Personalhoheit bleibt im eigenen Unternehmen, was ich sehr wichtig finde."

Um den Mitarbeitern in der Seidenstadt fair, partnerschaftlich und kollegial zur Seite zu stehen, besuchte er sie zusammen mit dem stellvertretenden Betriebsratsvorsitzenden Karl Heinz Cremerius am Tag nach der Vertragsunterzeichnung. „Wir wollen helfen, eventuelle Ängste abzubauen, schließlich ist das ein Wechsel von einem kommunalen Unternehmen in die Privatwirtschaft." Und er kündigt an: „Wir werden die neuen Kollegen auch bei der Betriebsratswahl unterstützen und stehen ihnen mit Rat und Tat zur Seite." Zudem macht er den Krefeldern Hoffnung: „Sicherlich wird es Synergien geben. Aber zum Vorteil und Richtung Wachstum, nach dem erfolgreichen Beispiel der Neuss Düsseldorfer Häfen." So hat es der Betriebsrat erreicht, dass im NDH-Stellenplan 2008 festgeschrieben wird, dass 25 Stellen entfristen werden können. „Sowohl der Aufsichtsrat und die Gesellschafterversammlung haben das beschlossen – und wo gibt es das noch?", fragt er mit Stolz. Und er weist auf die Erfahrungen gerade der Düsseldorfer Kollegen hin, die bereits zwei Fusionen erfolgreich begleitet haben.

Bis alle Beteiligten ihre Unterschrift unter den Beteiligungsvertrag setzen konnten, vergingen 15 Monate und investierten viele Menschen sehr viel Arbeit – NDH-Geschäftsführer Rainer Schäfer blickt zurück

Der lange Weg zur Kooperation

In der Hafenlandschaft in Nordrhein-Westfalen besteht eine ziemlich gute Sortierung, neue Standorte wird es nicht geben. Deshalb war es für uns angezeigt und richtig, uns um einen Partner zu bemühen, der über das verfügt, was wir benötigen und das sind Restflächen." Beinahe nüchtern bringt Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen auf den Punkt, warum sich das Unternehmen vor beinahe eineinhalb Jahren entschloss, ein Angebot für eine strategische Beteiligung an der noch zu gründenden Hafen Krefeld GmbH & Co. KG abzugeben. „Es ist absehbar, dass in den Standorten Neuss und Düsseldorf mittelfristig die Grundstücksflächen knapp werden und damit die Gefahr besteht, die Wachstumsdynamik seit Gründung der NDH zu gefährden."

Nicht der einzige gute Grund, nach reiflicher Überlegung den sprichwörtlichen Hut in den Ring zu werfen. Neben den Immobilienthemen sei ebenfalls für die Bewerbung ausschlaggebend gewesen, dass der Krefelder Standort über eine interessantes industrielles Umfeld verfügt. Und, wie Schäfer anfügt: „Mit den Krefelder Bahnen steht ebenfalls ein Eisenbahn-Verkehrsunternehmen zur Verfügung, das hervorragend zu unserer Neusser Eisenbahn passt."

Nicht nur die Neusser und Düsseldorfer würden profitieren: „Für die Krefelder Verantwortlichen bietet NDH mit seiner Erfahrung in der Zusammenarbeit ehemals eigenständiger Häfen einen großen Erfahrungsschatz. Die erfolgreiche Entwicklung der NDH ist Beleg für erfolgreiche strategische Ansätze und die Identifikation von Synergiepotenzialen in der Zusammenarbeit." Zunächst hatte der Bewerber etliche Hürden zu meistern: Die Beteiligung am Hafen Krefeld wurde in einem europäischen Ausschreibungsverfahren mit vorgeschalteten Teilnahmeverfahren ausgeschrieben. „Dieser komplizierte Prozess ist ohne fachliche Unterstützung von externen Beratern, Juristen und Finanzfachleuten nicht beherrschbar." Daneben setzte die Hafenmannschaft auf Dialog: Nach der Urausschreibung gab es viele Gespräche mit den Verantwortlichen der Stadt Krefeld über deren Vorstellungen der möglichen Zusammenarbeit. Dabei habe Krefeld klare Vorgaben und unabdingbare Voraussetzungen für den Ausschreibungsprozess und die spätere Zusammenarbeit formuliert. Diese Bedingungen bildeten den Rahmen, in dem sich die Bewerber zunächst präsentieren konnten, um ihre Eignung darzustellen und schlussendlich ein verbindliches Angebot zum Erwerb von 49 Prozent der Anteile abzugeben.

Eine sehr anspruchsvolle und arbeitsreiche Aufgabe: „Neben einer Vielzahl unserer eigenen Mitarbeiter waren die Unternehmen Deloitte & Touche, PWC sowie Kolleginnen und Kolleginnen der ‚Mütter', der Stadtwerke Düsseldorf und der Stadt Neuss tätig", erzählt Schäfer. Nachdem sieben Bewerber Angebotsunterlagen angefordert hatten, waren zuletzt vier Unternehmen auf der so genannten „short list". Am Ende kristallisierten sich die Duisburger Hafen AG und NDH als beste Bieter heraus, die zu einer Abgabe eines letzten verbindlichen Angebotes aufgefordert wurden.

Und das sollte es in sich haben: neben der konzeptionellen Beschreibung verschiedener denkbarer Projekte einen Wirtschaftsplan mit Anlagen, Finanzierungsvorschläge und letztlich einen Kaufpreis – das Dokument, das NDH einreichte, umfasste insgesamt mehr als 50 Seiten.

Mit Erfolg: „Nach Auswertung erteilte der Rat der Stadt Krefeld NDH einstimmig den Zuschlag." Gegen das Votum strengte die Duisport AG einen Überprüfungsantrag bei der zuständigen Vergabekammer an. Schäfer zeigt für den Schritt durchaus Verständnis: Das Vergabeverfahren sehe eine solche Überprüfung als rechtmäßigen Weg für unterlegene Bieter vor und soll der vergebenden Stelle und den Bietern Sicherheit verschaffen, dass keine Verfahrensfehler aufgetreten sind. Ob auch Schäfer diesen Schritt gegangen wäre? „Ich glaube ja" meint er nach kurzem Zögern.

Doch es kam noch anders: Die Vergabekammer schloss wider Erwarten beide Angebote wegen vermeintlicher Fehler aus. Daraufhin legte NDH Beschwerde gegen diesen Beschluss beim Oberlandesgericht (OLG) in Düsseldorf ein, das ein rechtskräftiges Urteil formulierte, das nun in der Vertragsunterzeichnung mündete.

Für Schäfer ein Moment eher stiller Freude: „Insgesamt bin ich jetzt erst mal erschöpft, denn nach eineinhalb Jahren Vorbereitung wäre es ein schwerer und herber Rückschlag gewesen, wenn wir diesen Erfolg nicht hätten erringen können. Dies gilt im übrigen gleichermaßen für die Krefelder Verantwortlichen, die sich ja einstimmig für eine Zusammenarbeit mit NDH entscheiden hatten."

Er blickt gleichzeitig bereits in die Zukunft: „Jetzt freue ich mich auf die Zusammenarbeit mit den Krefelder Kolleginnen und Kollegen, bin aber auch ausgesprochen zufrieden mit dem OLG-Urteil, das zeigt, dass unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeit sowie Berater und Unterstützer im Prozess gut und fehlerfrei gearbeitet haben. Denn viel zu oft wird beim Scheitern eines solchen Verfahrens der ‚Schwarze Peter' vorschnell verteilt."

Schmieden Pläne: NDH-Geschäftsführer Rainer Schäfer und Abteilungsleiter Thomas Düttchen.

Rainer Schäfer an seinem Schreibtisch in Neuss.

Die Liebe zum Hafen zum Beruf gemacht

Solveig Kukelies führt Interessenten durch den Medienhafen.

In den späten Nachmittagsstunden ist das Licht am Schönsten.

Alte Bausubstanz und moderne Entwürfe bestimmen den Charakter.

Der Düsseldorfer Medienhafen ist immer einen Besuch wert. Das meint auch die Architektin und Diplom-Ingenieurin Solveig Kukelies. „Die beeindruckende Architektur, die Aktualität des Stadtteils und dass das ganze Gebiet maximal 20 Jahre alt ist", bringt die Düsseldorferin zum Schwärmen.

Den Medienhafen kennt sie in- und auswendig, hat seine Entwicklung und Entstehung verfolgt, besucht ihn jeden Tag. Dabei hat sie Details entdeckt, Geschichten gehört, Entwicklungen miterlebt, die sie nicht für sich behalten möchte: Solveig Kukelies bietet Architekturführungen im Medienhafen an. Zu ihren Auftraggebern gehören inzwischen die Hochschulen, die ihren Studenten den Medienhafen nahe bringen möchten, der Landtag sowie Architektur-, Ingenieur- und Immobilienbüros.

Dönekes und Geschichten

Ein Beruf, den sie eher aus Verlegenheit ergriff: „Als Architektin konnte ich nach der Familienpause nicht mehr in den Beruf zurück." Also machte sie ihre Faszination für den Nachbarstadtteil – sie wohnt in Hamm am Rhein gleich neben dem Medienhafen – zu ihrem Beruf. Über die nötige Erfahrung verfügte sie bereits: Vor 14 Jahren startete sie mit Stadtführungen und -rundfahrten mit architektonischer Ausrichtung in ihren neuen Beruf.

Aber ihr Lieblingsort war immer der Medienhafen: „Da gehe ich auch voll auf, das Schönste ist der bestätigende Schlag auf die Schulter oder wenn ich dann noch ein paar Dönekes und Geschichten in die Führung einbauen kann."

Dazu besucht sie immer wieder Architekten, erkundigt sich nach aktuellen Entwicklungen, fragt nach Details. „Und schließlich bin ich ja jeden Tag im Hafen, in den Gaststätten und Hotels. Dann ist das wie in einer guten Nachbarschaft."

Natürlich hat auch die Hafen-Kennerin ihre Favoriten: „Mein Lieblingsgebäude ist von dem Japaner Fumihiko Maki, das Maki-Solitär, an der Speditionsstraße 5." Auch wenn sie gerne zugibt, dass die Gehry-Bauten einfach nicht zu toppen sind. „Aber sie sehe ich nicht als Bauwerke, sondern als Kunst. Ich sage auch immer scherzhaft, dass ist kein Medienhafen sondern ein Architekturmuseum."

Sie findet es zudem sehr schön, dass die alte Hafenarchitektur erhalten blieb, wenn auch leider nur an einigen Stellen. Als Beispiel nennt sie die alte Mäzerei neben dem Maki-Bau.

„Was mich so ein bisschen traurig am Hafen macht ist, dass das Monkeys verdrängt wurde, das Hafenfest verschwunden und der Fischmarkt weg ist. Das waren schöne Belebungen."

Auch die Unternehmen und der Wirtschaftshafen gehören für Solveig Kukelies natürlich mit zum Hafen: „Ich erkläre den Gästen auch immer: Hier wird gearbeitet. Das gehört zum Gesamtensemble, das gehört zum Hafen auf jeden Fall dazu. Denn der Hafen ist ein Wirtschaftsstandort von hoher Bedeutung für die Stadt und die Region."

Die Architekturführerin ist unter (02 11) 39 22 92 oder über kukelies-solveig@t-online.de zu erreichen. Aber auch ohne sie lohne sich immer ein Besuch in ihrem Lieblingsstadtteil, empfiehlt sie wärmstens einen Ausflug zum Beispiel an den freien Tagen zwischen Weihnachten und Silvester.

„Man sollte einfach mal in den Medienhafen gehen, gucken und genießen. Am liebsten in den späten Nachmittagsstunden, in den Abend rein, weil die Beleuchtung dann so fantastisch ist und das Leben dann richtig beginnt." Zwar nicht als Ersatz für eine Führung, aber immerhin als einen guten Weggefährten empfiehlt sie die Broschüre „Architektur im Medienhafen" der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen, die es im „Haus der Architekten" (ebenfalls im Medienhafen) gibt.

Die Gehry-Bauten sind für Architekturführerin Solveig Kukelies nicht nur Bauwerke, sondern Kunst.

Vortrag über Kreuzfahrten

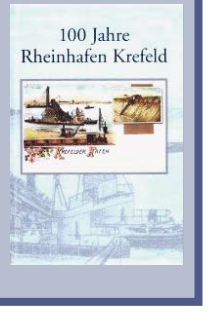
Die Reihe über den Rhein und die Binnenschifffahrt beschließt am Donnerstag, 24. Januar, um 19 Uhr in der Gaststätte „Laterne" im Obergeschoss des Düsseldorfer Schlossturms am Rheinufer, der Vortrag „Schwimmende Hotels auf Europas Strömen". Dr. Ingo Steller beschäftigt sich mit der Geschichte der Flusskreuzfahrten.

Jeweils sonntags um 15 Uhr lädt das Museum zudem zu besonderen Führungen ein. Am 30. Dezember heißt es wieder „Kinder zuerst an Bord – Eltern herzlich willkommen" bei einer Führung für Kinder bis zehn Jahre mit Rüdiger Knoth.

Am 6. Januar leitet Eva Jörn, M.A., eine Führung durch die Ausstellung des Schifffahrtsmuseums und am 13. Januar heißt es wieder „Kinder zuerst an Bord" mit Karina Gisch. Am 20. Januar zeigt Celine Chauvet, M.A., „Der Rhein von unten... oder: Was sich unter der Wasseroberfläche abspielt".

Historischer Überblick

Über die Historie des Umschlagplatzes informiert das Buch „100 Jahre Rheinhafen Krefeld", das die Stadt Krefeld herausgegeben hat. Unter anderem stellt der frühere Hafendezernent und Beigeordnete der Stadt Krefeld Dr. Hans Vogt die Entwicklung des Hafens von den ersten Überlegungen Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Erweiterung in den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts vor. Noch weiter zurück geht der Direktor des Museums Burg Linn, Dr. Christoph Reichmann (56), der die Frühgeschichte des Hafens besonders in der Römer- und Frankenzeit und die weitere Entwicklung im Mittelalter darstellt.



Stadt Krefeld (Hrsg.):
„100 Jahre
Rheinhafen Krefeld",
1. Auflage 2006,
280 Seiten,
ca. 120 Abbildungen;
ISBN 3-935526-11-3.

Wegweisende Konstruktion

Drehbrücke verbindet Krefelds Rheinufer mit der Stadt – technische Meisterleistung

Die Krefelder Drehbrücke ist ein bisschen in die Jahre gekommen, aber immer noch beeindruckend.

Ihren 100-jährigen Geburtstag feierte im Jahr 2005 die denkmalgeschützte Hafendrehbrücke im Krefelder Hafen. Im Laufe der Jahrzehnte entwickelte sie sich zu einem Wahrzeichen des Umschlagsplatzes.

Der Hafen sowie eine Bahn zur Anbindung an das Umland waren nach längeren Überlegungen 1903 begonnen und 1906 vollendet worden. Sie sollten die Stadt aus ihrer bis dato einseitigen Ausrichtung auf die Textilindustrie und den damit verbundenen Schwankungen des Marktes lösen.

Der Bau des Hafens und der Bahn kosteten genau 11.869.664 Goldmark und elf Pfennige, wie die historischen städtischen Unterlagen penibel aufführen.

Weitreichende Verbindung

Die Verträge zur Errichtung der Brücke schlossen am 4. und 18. Januar 1905 der Bauherr, der damalige Krefelder Oberbürgermeister Küper, und der Auftragnehmer, die Aktiengesellschaft für Eisen-, Industrie- und Brückenbau Johann Caspar Harkort aus Duisburg (später Mannesmann/DEMAG). Das Aufsehen erregende Bauwerk verbindet Hafenkopf und Rheinufer mit Uerdingen, damit Transporte nicht ein Mal um das lange Hafenbecken herum fahren müssen.

Die Brücke selbst drehte sich am 1. September 1905 zum ersten Mal. Obwohl der Bauvertrag auf Januar 1905 datiert war, war das Bauwerk bereits seit längerem mehr als nur beschlossene Sache gewesen. Man hatte sogar schon gehörig vorgearbeitet. Den Drehbrückenpfeiler zum Beispiel errichtete die Firma Grün & Bilfinger bereits 1903.

Andere Firmen hatten im Laufe des Jahres 1904 zudem damit begonnen, die Uferbefestigungen, Kaianlagen sowie die Hafenmauern zu konstruieren und hatten vorbereitende Erdarbeiten erledigt.

1905 begannen dann die Aufstellungsarbeiten des Brückentragwerkes auf die Maschinenanlage, die Königsspindel oder auch Königsstuhl genannt.

Die Technik der rund 70 Meter langen, zweiarmigen Brücke befindet sich im Mittelpfeiler. Der ist aus Basalt, und auf ihm ruht die 650 bis 800 Tonnen (bei Wind und Belastung) schwere Brückenkonstruktion. Ein 30 PS starker Motor hebt die Brücke zu Beginn des Drehvorgangs um elf Zentimeter an, indem er per Hydraulik einen Wasserdruck von 93 bar erzeugt.

Wasserdruck von 93 bar

Danach erfolgt der Drehvorgang um 90 Grad jeweils in Fahrtrichtung der Schiffe, dabei kommt ein Elektromotor zum Einsatz. Aber auch per Handbetrieb ist die Brücke im Notfall noch steuerbar, was allerdings so gut wie nie vorkam und auch deutlich länger dauert.

Damals, kurz nachdem Krefeld zu einem Hafen kam, war die Brücke eine moderne, scheinbar wegweisende Konstruktion. Sie leitete nicht nur den Lastwagenverkehr auf die Halbinsel zwischen Rhein und Hafen.

Geplant war zugleich, Eisenbahngleise, eine Straßenbahnlinie, eine Lastwagen-Furt und zwei Fußgängerwege in die Konstruktion zu integrieren. Nur einen bereits damals bekannten Nachteil nahmen die Planer und Stadtväter für die neue Brücke in Kauf: den einengenden Mittelpfeiler.

Doch obwohl sie heute nur noch die Fuß- und Radwege und die LKW-Fahrbahn vorhält – das Eisenbahngleis wurde ausgebaut –, ist diese Brücke heute zu Wasser und zu Lande ein Verkehrshindernis.

Heute ein Engpass

Den im Containerzeitalter immer größer werdenden Schiffen verwehrt sie im Wasser die Durchfahrt in den Hafen, ebenso bildet sie einen Engpass für die großen Lastkraftwagen, die den Hafen zwecks Versorgung ansteuern.

Akrobatik und Sterne-Essen

Einen ungewöhnlichen Ort haben sich der Sterne-Koch Eckart Witzigmann und Roncalli-Direktor Bernhard Paul für ein abwechslungsreiches Programm mit Akrobatik, Artistik, Comedy, Livemusik und einem Vier-Gänge-Menü ausgesucht: Bis zum 23. Januar gastieren sie mit der Bajazzo-Show, bei der die Geschichte der Rock- und Pop-Musik live zum Captains-Dinner intoniert wird, in Düsseldorf und Köln auf dem „MS Rhein-Energie". Karten (99 bis 149 Euro) gibt's übers Internet, bei Köln-Ticket, Telefon (02 21) 2 80 21, und anderen Vorverkaufsstellen.

Hier ist was los

Termine in ihrer Umgebung

23. Dezember 2007

Der Medienhafen
Rundgang mit Arnulf Pfennig, Treffpunkt: Rheinturm, Stromstraße 20, Anmeldung unter Telefon: (02 11) 63 52 59, 11 Uhr, Düsseldorf.

26. Dezember 2007

Harald von Gustedt-Rennen
Finallauf zur Perlenkette, 13 Uhr, Galopprennveranstaltung des Neusser Reiter- und Rennvereins, Galopprennbahn, Hammer Landstraße 2.

29. Dezember 2007

14. STUNK in Neuss Premiere
Fluch der Kamelle – Jecken in der Karibik, 20 Uhr, Alternative Karnevalssitzung des TaS-Stunkensembles, Große Wetthalle an der Galopprennbahn Neuss, Hammer Landstraße 25.

30. Dezember 2007

Medienhafen – die Erlebnismeile
16 Uhr, Rundgang mit Arnulf Pfennig, Treffpunkt: Rheinturm, Stromstraße 20, Anmeldung unter Telefon: (02 11) 63 52 59.

31. Dezember 2007

Silvesterrenntag
der Stadtwerke Neuss mit Championatsehrung, 11.30 Uhr, Galopprennveranstaltung des Neusser Reiter- und Rennvereins, Galopprennbahn, Hammer Landstraße 2.

1. Januar 2008

Rundgang
Vom Neuen Stadttor über die Gehry-Bauten bis zur Living Bridge, 11 Uhr, führt Anke Pfennig, Anmeldung unter Telefon: (02 11) 63 52 59.

Leistungsstark

Flusskreuzfahrtsschiff stellt auf der Mosel Weltrekord mit 33 Wasserskiläufern auf

Foto: Kai Henrik Schütz/presspic.info/Deilmann

Was so einfach aussieht, ist doch eine weltmeisterliche Rekordleistung.

Einen ganz neuen Weltrekord gibt es auf einer deutschen Wasserstraße zu verzeichnen: Das „Erste Deutsche Wasserski Show Team" um Teamchef Peter Scheffer und das Fünf-Sterne-Flusskreuzfahrtschiff MS „Heidelberg" der Peter Deilmann Reederei aus Neustadt in Holstein schafften das scheinbar Unmögliche: 33 Wasserskiläufern gelang es, auf der Mosel 18 Minuten lang auf einer Strecke von 3,8 Kilometern hinter dem Flusskreuzfahrtschiff „Heidelberg" Wasserski zu laufen. „Unseren herzlichen Glückwunsch an Sie und Ihre Mannschaft und an Teamchef Peter Scheffer", gratulierten Gisa und Hedda Deilmann in einem ersten Telefongespräch Jaroslav Drozdik, dem Kapitän der „Heidelberg".

Und sie fügten an: „Auch wenn uns bereits im vergangenen Jahr ein ähnlicher Weltrekord mit unserer 'Deutschland' gelang, haben wir heute doch bis zum letzten Augenblick mitgezittert."

Im Juni vergangenen Jahres stellte die Peter Deilmann Reederei – damals auf hoher See vor Kiel – ihren ersten Weltrekord auf, der im aktuellen Guinness-Buch der Weltrekorde auf Seite 78 nachzulesen ist. Seitdem ist das MS „Deutschland" als „Größtes Schiff, das einen Wasserskifahrer zog" verzeichnet.

Sorgfältige Vorbereitung

Bereits am frühen Morgen begannen die ebenso langwierigen wie sorgfältigen Vorbereitungen für den neuen Weltrekord im herbstlich-idyllischen Bernkastel an der Mosel. Dort lag die „Heidelberg", die sich auf einer einwöchigen Kreuzfahrt von Basel nach Trier befand, an einem Anleger. Unter den neugierigen Blicken der Passagiere wurden Ausleger montiert, Hauptleinen verzurrt, Zugleinen vorbereitet, ehe das Schiff um zwölf Uhr Bernkastel verließ und Kurs auf die Schleuse von Detzem nahm. Um 16.05 Uhr war die Schleuse passiert, der Start konnte endgültig vorbereitet werden. Um 16.28 Uhr erreichte die „Heidelberg" den malerischen Ort Pölich. Hier warteten 44 Wasserskiläufer auf einem langen, quer in der Mosel liegenden Steg. Alle Zugleinen wurden eingeklinkt, die Läufer glitten ins Wasser, die „Heidelberg" nahm Fahrt auf. Nach 30 Sekunden erreichte das Schiff die ausreichende Geschwindigkeit, die Läufer kamen einer nach dem anderen aus dem Wasser. Schließlich standen alle, das Schiff nahm Fahrt auf, erreichte 18 Stundenkilometer. Nach 3,8 Kilometern und 18 Minuten Fahrt standen noch 33 Wasserskiläufer hinter der „Heidelberg", als sie das Ziel an der Flussbrücke von Mehring erreichte. Weltrekord. Scheffer: „Meine Läufer waren so happy, dass Sie dann auch noch eine kleine Pyramide hinter dem Schiff aufbauten und mit der Deilmann-Flagge on topp die Brücke von Mehring passierten. Mein Dank an das Team."

mehr Infos unter:
www.deilmann.de

Häfen klagen gegen Land

Hafensicherheitsrichtlinie kostet die Unternehmen Kunden

Anlässlich ihrer Feier zum 60-jährigen Bestehen der Arbeitsgemeinschaft Öffentlicher Kanalhäfen NRW bestätigten die Mitglieder, gegen die Umsetzung der Hafensicherheitsrichtlinie in Nordrhein-Westfalen den Klageweg zu beschreiten, um ihre Interessen und die ihrer Kunden gegen einseitige Sicherheitsmaßnahmen zu schützen.

„Den großen Binnenhäfen entlang des Niederrheins und den betroffenen Kanalhäfen in Dortmund, Gelsenkirchen und Mülheim schadet das nordrhein-westfälische Landeshafengesetz im Wettbewerb mit Standorten auf der grünen Wiese und damit dem System Wasserstraße", so Friedrich Weege, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft und Präsidiumsmitglied im Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB). Die betroffenen Binnenhäfen müssen Sicherheitsstandards erfüllen und sich an Prüfungen beteiligen, denen die Verkehrsträger Straße und Schiene nicht unterliegen und werden damit Kunden verlieren.

Die Kanalhäfen (hier Dortmund) gehen auf Konfrontationskurs.

Als einziges Bundesland wartet NRW mit einem Gesetz auf, wonach die Überwachung der Hafensicherheit in Zukunft auf einen privaten „Betreiber" übertragen werden soll. „Während Hamburg und Bremen Sicherheit mit der vorhandenen Sicherheitsarchitektur als innerbehördliche Aufgabe ohne zusätzliche Kosten gewährleisten, schafft NRW neue, mit Kosten für den Hafenbetreiber verbundene Zuständigkeiten", kritisiert Dr. Roland Beyer, stellvertretender Arbeitsgemeinschaftsvorsitzender und Vorstand der Dortmunder Hafen AG, als direkt Betroffener.

Dies sei auch rechtlich problematisch, denn ein privatrechtlicher Betreiber solle zur Gewährleistung öffentlicher Sicherheit „gezwungen" werden. Nach dem NRW-Gesetz soll der Hafenbetreiber als „Beliehener" einen Gefahrenabwehrplan erstellen und der Behörde zur Vorlage bringen. Diese entscheidet dann über Maßnahmen, die gegebenenfalls das Eigentum der Hafenanlieger betreffen. Die geforderte Überwachung der Hafenanlagen könne in diesem Ausmaß jedoch nur die Polizei leisten, betont Beyer.

Nach Ansicht der Arbeitsgemeinschaft gehören die Sicherheitsaufgaben zu den klassisch-hoheitlichen Aufgaben, die auch weiterhin durch die öffentliche Hand wahrzunehmen seien. Zudem würden im Fall eines konkreten Bedrohungsszenarios ohnehin die eingespielten Mechanismen staatlicher Gefahrenabwehr greifen. Die im Vorfeld geleistete Arbeit wäre hinfällig. Eine effektive und schlanke Arbeitsteilung zwischen staatlichen Stellen und Privatwirtschaft werde hiermit ausgeschlossen.

Der NRW-Vorschlag geht dem BÖB zufolge weit über die Vorgaben der EU-Richtlinie hinaus. Neben der staatlichen werde eine zweite „privatisierte" Sicherheitsarchitektur in den Häfen eingeführt. Dies verschlechtere die Position der NRW-Häfen im Standortwettbewerb signifikant. „Die öffentlichen Binnenhäfen im Ballungsraum Rhein-Ruhr sind ein Garant für ein nachhaltiges Logistiksystem, bei dem es gelingt, Verkehre auf die Verkehrsträger Wasser und Schiene umzulenken", so Karl Michael Probst, Geschäftsführer des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen.

mehr Infos unter:
www.binnenhafen.de

Motor der Wirtschaft

Wirtschaftsförderer: sinnvolle Ergänzung an der Rheinschiene.

Die Häfen wirken für die Region identitätsstiftend

„Die Häfen sind ein wirtschaftlicher Motor für die Region", lobt Andreas Galland, Leiter des Amtes für Wirtschaftsförderung der Stadt Neuss. Sie seien aber mehr als ein wichtiger regionaler Standortfaktor. „Viel schöner noch, sie sind ein Herzstück der Neusser Wirtschaft. Nach wie vor schlägt der wirtschaftliche Puls im Hafen." –„Und nicht nur der Neusser Wirtschaft, sondern ich glaube auch, dass die Häfen ein Herzstück der Stadt sind", meint Charlotte Heitzmann, Wirtschaftsgeografin und Hafen-Expertin im Amt für Wirtschaftsförderung.

„Daneben wirken die Häfen identitätsstiftend", betont Galland einen weiteren Effekt. „Wenn man sich ansieht, wie sehr wir uns manchmal auch unter Kollegen streiten, wohin wir gehören, ob zum Niederrhein oder doch eher zu Düsseldorf, dann geben die Häfen erfolgreich die Richtung vor. Die Häfen haben es geschafft, einen neuen Begriff dieser Region mit zu definieren." Eine Region, da ist Galland sich sicher, die sich durch die Beteiligung am Krefelder Hafen auch auf die „Seidenstadt" ausdehnen werde.

Charlotte Heitzmann erwartet im Zuge der jetzt vereinbarten Kooperation auch eine andere, verbesserte Sicht von außen auf die Standorte: „Wenn ein Interessent aus der Sicht der Seehäfen auf die Region geschaut hat, dann wurden oftmals nur Duisburg und Köln wahrgenommen. Jetzt sieht man entsprechend der tatsächlichen Bedeutung eine sinnvolle Ergänzung entlang der Rheinschiene."

Mit positiven Effekten rechnen beide Wirtschaftsexperten zudem für und durch die Eisenbahnen, vor allem durch den Anschluss an den Eisernen Rhein. Eine Verbindung, die dann auch der Wirtschaft in der Region rund um die drei Städte bedeutende Impulse geben könne.

Ihre positiven Einschätzungen stützt Charlotte Heitzmann nicht zuletzt auf die bisherigen Erfahrungen mit der bestehenden Hafenehe: „Bislang ist es immer nur bergauf gegangen, ohne große Rückschläge. Und die wenigen Probleme wurden durch die sehr diversifizierte Struktur der Häfen und der angrenzenden Gebiete erfolgreich aufgefangen." Als Beispiel führt die Wirtschaftsgeografin das Case-Gelände und die mit dem Weggang des Unternehmens verbundenen Arbeitsplatzverluste.

Der Hafen habe insgesamt eine Struktur, die viel abpuffern könne und dadurch den Weg für die positive Entwicklung geebnet habe, die auch heute und in Zukunft viel Platz für die verschiedensten Möglichkeiten biete. „Es ist eine Volkswirtschaft im Kleinen, das macht den Hafen für die unterschiedlichsten Menschen auch so interessant."

Zumal, wie sie sich beeilt anzufügen, der Hafen einen sehr intensiven Austausch mit der Umgebung unterhalte, auf andere Gebiete ausstrahle und gleichzeitig im Gegenzug wichtige Impulse von außen erhalte.

Starke Bahn-Verbindung

Raillion startete den ersten Zug – Auslastung langsam ausbauen

Am 9. Dezember startete Railion, die Güterbahn der Deutschen Bahn AG, den ersten Güterzug auf der Betuwe-Route von Rotterdam ins Hinterland. Der Zug transportierte Chemieprodukte und andere Waren in Containern und wurde von einem deutschen Lokomotivführer nach Oberhausen gefahren.

Die Betuwe-Route ist nach der niederländischen Region Betuwe in der Provinz Gelderland benannt, die sie durchquert. Die Trasse erstreckt sich mit einer Länge von 160 Kilometern bis an die deutsche Grenze und setzt sich zusammen aus einem zuvor bereits bestehenden und einem neuen Abschnitt: der 48 Kilometer langen so genannten Hafenlinie vom Rotterdamer Vorhafen Maasvlakte bis zum Rangierbahnhof Kijfhoek und der daran anschließenden 112 Kilometer langen Neubautrasse bis zum Grenzübergang zwischen Zevenaar und Emmerich.

22 neue Lokomotiven

Sie verbindet als reine Güterverkehrsstrecke den größten Hafen Europas, Rotterdam, über Emmerich mit den deutschen und europäischen Wirtschaftsmetropolen. Die Strecke war im niederländischen Abschnitt im Juni dieses Jahres fertig gestellt worden. Rund fünf Milliarden Euro investierten die Niederlande in den Bau.

In den zurückliegenden Monaten stattete Railion die ersten von insgesamt 26 Mehrstromlokomotiven der Baureihe 189 mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) aus.

„Seit Sonntag machen wir diesen wichtigen Korridor des europäischen Seehafenhinterlandverkehrs leistungsfähig und bieten unseren Kunden eine deutlich verbesserte Qualität", sagte Dr. Klaus Kremper, Vorstandsvorsitzender der Railion Deutschland AG. „Auf dieser neuen Schnellstrecke für Güterzüge können wir jetzt fast nonstop fahren und die Fahrzeit zwischen Rotterdam und dem Ruhrgebiet von 4,5 Stunden auf unter drei Stunden verkürzen. Der erste Zug markiert für uns den Beginn einer neuen Ära im Güterverkehr als umweltfreundliches und wettbewerbsfähiges Rückgrat der wachsenden europäischen Wirtschaft."

Seit dem 9. Dezember fahren etwa zehn Güterzüge pro Tag auf der Strecke. Ihre Zahl soll im Laufe der nächsten Monate schrittweise erhöht werden.

Auf der Betuwe-Linie werden Massengüter wie Kohle, Erze, Öl und Chemieprodukte sowie Container aus dem Hafen Rotterdam transportiert. Im Rahmen der Internationalisierung werden deutsche wie auch niederländische Lokführer grenzüberschreitend eingesetzt.

Foto: de.wikipedia.org

Eine moderne Lokomotive der Baureihe 189 der Railion.

Zur Bedienung der Route rüstet Railion weitere 22 Lokomotiven der Baureihe 6400 um. Der Auftrag hat insgesamt einen Umfang von rund 30 Millionen Euro.

Es ist geplant, künftig rund 60 Prozent des niederländisch-deutschen Schienengüterverkehrs über die Betuwe-Linie zu führen und bis 2010 den Anteil der über die Schiene transportierten Güter aus dem Hafen Rotterdam zu verdoppeln.

Rund 50 Millionen Tonnen Güter sollen zukünftig von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

mehr Infos unter:
www.railion.com

Geschichte oft noch sichtbar

In Bremen wird Tradition gepflegt – Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort

Foto: Photocase.com

Bremen ist eine moderne Stadt mitten im Leben, mit großer maritimer Vergangenheit. Diese Wurzeln haben die Stadt zu einem internationalen und weltoffenen Platz gemacht. Liberalität und Toleranz, über Jahrhunderte gewachsen, prägen das Miteinander der Menschen.

Die Gegend um Bremen war, wie Funde beweisen, schon in der Steinzeit beliebt. Vor rund 150.000 Jahren hinterließen Menschen im Skelett eines Ur-Elefanten eine 2,40 Meter lange Lanze aus Ebenholz. Wann genau sich die ersten Menschen auf dem heutigen Stadtgebiet niederließen, lässt sich aber nicht sagen. Hinweise finden sich erst in römischen Quellen. Die nachgewiesene Stadtgeschichte zählt mehr als 1200 Jahre und ist an vielen Stellen sichtbar. Im Barock- und Renaissance-Ambiente des Marktplatzes zum Beispiel, im Angesicht von Rathaus und Roland, von Patrizierhäusern und dem „Schütting", Bremens traditionsreicher Handelskammer. Es sind zugleich eindrucksvolle Wahrzeichen hanseatisch-republikanischer Gesinnung. Eine Tradition, auf die die Bürger noch heute stolz sind.

Sie pflegen das historische Erbe liebevoll, das sie aus der Vergangenheit gerettet haben, und heute sorgsam bewahren. Die Böttcherstraße etwa, einst Handwerkergasse, heute Kunst- und Kulturzentrum und ein Glanzlicht europäischer Kulturgeschichte. Oder der Schnoor: pittoreskes Altstadtquartier, aufgeschmückt und herausgeputzt zu Bremens heute beliebtester Touristenattraktion. Gleichzeitig hat sich die Hansestadt in einen modernen und zukunftsgerichteten Wirtschaftsstandort gewandelt. Wichtiger Faktor sind die beiden Häfen in Bremen und Bremerhaven – auch heute noch ein weltweit operierendes Kontaktzentrum, das über eine der größten geschlossenen Container-Umschlagsanlagen Europas verfügt und die Nummer 2 unter den Drehscheiben des europäischen Auto-Im- und Exports ist.

Bremen ist aber auch ein bedeutender Wissenschaftsstandort, dessen entferntester Außenposten am Südpol steht: In der Kälte des ewigen Eises wird für die Wissenschaft gefroren. Konkret für das Alfred-Wegener-Institut, Deutschlands zentraler Großforschungseinrichtung für die Polar- und Meeresforschung mit Sitz in Bremerhaven. Als Teil weltweit vernetzter Beobachtungssysteme wird hier der „Global Change" erforscht, die Auswirkungen von Ozonloch, Treibhauseffekten und der Verschiebung der Kontinente auf das Erdklima der Zukunft.

Mit seinen beiden Universitäten sowie als anerkannter und etablierter Standort von ambitionierten Forschungseinrichtungen verfügt Bremen heute über ein hoch komplexes Wissenschaftsnetz. Praxisnahe Anwendung ist dabei die Grundlage aller Bremer Forschungsbeiträge.

mehr Infos unter:
www.bremen.de

Einstellungssache

Südlichste Seehafenstadt Deutschlands

Foto: de.wikipedia.org

Bremen ist für viele der „südlichste" Seehafen, liegt aber fast 70 Kilometer entfernt von der Nordsee. Die Existenz als Seehafenstadt hat denn auch mehr mit der mentalen maritimen Einstellung ihrer Bürger zu tun als mit geografischen Umständen. Wie der bekannte Bremer Dichter Rudolf Alexander Schröder schrieb: „Leben und Schifffahrt sind in Bremen eins."

Die Anfänge des Hafens gehen zurück auf das Jahr 888, als der Sachsenkönig Arnulf Bremen das Marktrecht verleiht. Der Platz an dem letzten Flussübergang über die Weser, ehe sie zu einem breiten, schwer zu durchquerenden Flachlandstrom wird, ist zu dieser Zeit bereits ein bedeutender Ort mit einem natürlichem Hafen im Bereich der heutigen Schlachte, wo Kaufleute siedeln. 1220 schließen Bremer Kaufleute, die bereits weite Handelsreisen in die Niederlande, nach England und in den Ostseeraum unternehmen, einen Vertrag mit dem erzbischöflichen Landesherrn, der die Sicherung des Seeweges bis zur Nordsee regelt. 1358 tritt Bremen der Hanse bei.

1410 erhält Bremen das Recht, auf der Weser Baken zu setzen und Tonnen zu legen, um der Schifffahrt den Kurs zu weisen. Erste Ansätze einer hafenspezifischen Infrastruktur entstehen. Karl V. verleiht der Stadt im Jahre 1541 das Stapelrecht. Es besagte, dass bestimmte, einen Handelsplatz passierende Güter abgeladen und für eine gewisse Zeit der Kaufmannschaft am Platze angeboten werden mussten. Im gleichen Jahr wird das alte Recht Bremer Kaufleute auf freie Schifffahrt auf der Weser erneuert, jedoch muss fortan ein Weserzoll an das Land Oldenburg gezahlt werden.

Bremerhaven dagegen geht auf eine Entscheidung des Bremer Senats im Jahre 1827 zurück: Es gelingt, das Königreich Hannover zum Verkauf von 89 Hektar Land an der Mündung der Geeste in die Weser zu bewegen, um dort in unmittelbarer Nähe zur Nordsee einen neuen Hafen zu bauen. Das Projekt sollte die Stadt endgültig unabhängig machen von den Widrigkeiten der Schifffahrt auf der ungezähmten Weser und auch von hannoverschen Hafenambitionen. Es ist die Keimzelle der heutigen Stadt Bremerhaven. Das erste Schiff läuft schon 1830 ein, 1847 beginnt der Bau des neuen Hafens, dessen Größe nach den ersten jetzt auftretenden Dampfschiffen bemessen ist, die die Segelschiffe ablösen.

mehr Infos unter:
www.bremen-tourism.des.de

Rund um die Uhr betriebsbereit

Bremenports sichert Leistungsfähigkeit und Flexibilität der Hafengruppe

alle Fotos dieser Seite: Bremenports

Der Stückgutumschlag ist nach wie vor ein wichtiges Standbein der Häfen in Bremen und Bremerhaven.

Seit Januar 2002 managt Bremenports im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde) die Hafengruppe Bremen/Bremerhaven. Die Gründung von Bremenports ist ein Meilenstein in der bremischen Hafenpolitik. Für den Hafenstandort bedeutet die privatwirtschaftliche Konzeption eine Angleichung der bisherigen Hafenverwaltung an die Struktur der hier tätigen Unternehmen und damit eine Steigerung der Leistungsfähigkeit und Flexibilität der Häfen insgesamt.

Gesamte Hafenplanung

Eine Kernaufgabe sind Planung und Vertrieb, um den Seehäfen ihre langfristige internationale Wettbewerbsfähig zu sichern und die Infrastruktur ständig an die wechselnden Erfordernisse des Marktes anzupassen. Neben dem klassischen Ingenieurbau gehören dazu heute vermehrt die Gesamt-Hafenplanung und -entwicklung, die Hafenstrategie, Projektsteuerung sowie die Entwicklung von Investitionsfinanzierungen. Neben einer Reihe weiterer Vorhaben, die die Erreichbarkeit und Funktionalität der Häfen verbessern, stehen derzeit große Projekte wie die Erweiterung des Container-Terminals und der Kaiserschleuse in Bremerhaven im Vordergrund.

130 Mitarbeiter sind ständig im Einsatz, um die 3,9 Kilometer Kajen, 250 Kilometer Gleise der Hafenbahn, 56 Brücken, fünf Schleusen und 9,1 Kilometer Deiche in Betriebsbereitschaft und verkehrssicherem Zustand zu halten. Sie inspizieren Schleusen, Wasserflächen, Ufereinfassungen, Brücken, Bahnanlagen, Gebäude oder Deiche, führen Ausschreibungen durch, vergeben Aufträge oder leisten eigene Unterhaltungsarbeiten. Sie sind im Winterdienst im Einsatz, bei Sturmflut und Eisgang. Kurz: Sie sind die Infrastrukturdienstleister.

Mit ihren 250 Kilometern Gleisen verfügen die bremischen Häfen über eine eigene Hafenbahn. Bereits im 19. Jahrhundert war der Europahafen in Bremen-Stadt weltweit der erste Hafen mit einem Eisenbahnanschluss.

Um den Hafen rund um die Uhr betriebsbereit zu halten, betreiben Mitarbeiter von Bremenports rund um die Uhr sechs Schleusen, elf bewegliche Brücken, zwei Sperrwerke, diverse Zuwässerungs- und Pumpanlagen, zwei kleine und drei große Feuerlöschsysteme, zwei Stromversorgungs- und Beleuchtungsnetze, Telekommunikations- sowie haustechnische Anlagen. Diese und weitere Anlagen müssen regelmäßig inspiziert, gewartet und instandgesetzt werden. Und schließlich verwalten die Mitarbeiter auch das erhebliche Flächenpotenzial, das zu den Häfen gehört.

mehr Infos unter:
www.bremen-ports.de

Es brummt überall an den Kais der Hansestadt: Wie hier im Industriehafen Bremen werden mehr und mehr Güter umgeschlagen.

Drei Bereiche

Die BLG Logistic Group entstand 1998 aus der ehrwürdigen Bremer Lagerhaus-Gesellschaft. Die war 1877 von Bremer Kaufleuten gegründet worden und übernahm im Jahre 1888 den neuen Freihafen I (Europahafen), das damals größte Hafenbecken der Welt. Es folgten der Freihafen II (Überseehafen) und 1953 der Betrieb der Bremerhavener Freihäfen. Heute sind die drei Geschäftsbereiche die BLG Logistics Automobile, der führende Automobil-Logistiker Europas, die BLG Logistics Contract, die kundenorientierte Leistungspakete gestaltet, sowie BLG Logistics Container, dessen Gemeinschaftsunternehmen Eurogate neun Containerterminals betreibt.

Zentrale Werkstätten

Brückenstraße 15 wird die Adresse der neuen zentralen Werkstätten des technischen Betriebs von Bremenports im Überseehafengebiet Bremerhaven. Dort entsteht ein Komplex, in dem etwa 100 Mitarbeiter der Hafengesellschaft tätig sein werden. Sie vertreten eine Vielzahl von Gewerken, die erforderlich sind, um die Hafen-Infrastruktur aus Schleusen, Brücken und vielen anderen Anlagen in einem guten technischen Zustand zu halten.

Geplant ist der Bau einer Werkhalle, in der Techniker und Handwerker aus diversen Gewerken tätig sein werden. Die Beschäftigten aus dem gewerblichen Bereich sind in der Seestadt bisher auf fünf Standorte verteilt. An einem Ort werden für die Hafenunterhaltung, die Hydraulikwerkstatt, die Elektrowerkstatt, den Maschinenbau, den Stahlbau, die Malerei und Lackiererei sowie die Funkwerkstatt zeitgemäße Arbeitsbedingungen geschaffen.

2007 deutlich zugelegt

Zweistellige Wachstumsraten bei Containern und Automobilen haben in den ersten drei Quartalen 2007 dafür gesorgt, dass der Umschlag in den bremischen Häfen erneut deutlich zulegen konnte. Der Containerumschlag stieg gegenüber dem Zeitraum Januar bis September 2006 um 10,5 Prozent auf 3.637.746 Boxen (TEU). In der Fahrzeuglogistik fiel das Plus noch stärker aus. Hier gab es eine Zunahme von 13,5 Prozent auf 1.505.430 Einheiten. Der Gesamtumschlag an den Kajen im Land Bremen legte um 6,7 Prozent auf 51,8 Millionen Tonnen zu.

Sauber und sicher

Im System Wasserstraße ergänzen sich die Partner

Fast 200.000 Schiffe befahren jedes Jahr den Niederrhein und sichern damit die Versorgung der Region.

Deutschland verfügt über schiffbare Wasserstraßen mit einer Länge von rund 7.500 Kilometern für die Güter- und Personenschifffahrt. Diese teilen sich zu je einem Drittel auf freifließende und staugeregelte Flüsse sowie Kanäle auf. Von den 7.500 Kilometern entfallen 623 Kilometer auf den Rhein. Den Niederrhein befahren jährlich fast 200.000 Schiffe. Das sind im Durchschnitt rund 500 Schiffe pro Tag. Damit ist der Rhein die verkehrsreichste Wasserstraße Europas.

Die Binnenhäfen sind das Bindeglied zwischen Wasserstraße, Straße und Schiene. Im Hafen werden die Transportgüter umgeschlagen, gelagert, bearbeitet und für den weiteren Transport vorbereitet. Die über 100 öffentlichen Binnenhäfen in Deutschland helfen, Märkte zu öffnen für Industrie, Handel, Dienstleister und ganze Regionen. Gewachsen sind die meisten Binnenhäfen durch Umschlag und Lagerung von typischen Massen- und Flüssiggütern wie Kohle, Erz und Mineralöle. Doch die Häfen können mehr, wie die Vielzahl von Einrichtungen für hochwertige Massenstück- und Stückgüter, containerisierte Ware, Wechselbehälter und palettierte Gefahrgüter eindrucksvoll belegt. Dabei vergrößert sich die Dienstleistungstiefe kontinuierlich. Die Binnenhäfen entwickeln sich zu regionalen Güterverkehrszentren. Dies gilt für verschiedenste Produkte.

Die Binnenschifffahrtsunternehmen leisten viel mehr, als man vom Ufer aus sehen kann. Mit großen Schiffen große Gütermengen zu transportieren, ist zwar die Basis des Binnenschifffahrtsgeschäfts. Doch darauf kann sich die Binnenschifffahrt nicht beschränken: Vielfach liegen Absender und/oder Empfänger der per Schiff transportierten Waren nicht direkt am Wasser. Dann gilt es, einen geeigneten Hafen für den Umschlag auszuwählen und den Vor- und Nachlauf der Güter zu organisieren.

Termintreue als Pluspunkt

Eine große Stärke der Binnenschifffahrt ist ihre Termintreue. Auf den Wasserstraßen gibt es keine Staus. Deshalb sind die Transportzeiten sehr genau berechenbar. Die Binnenschifffahrt kann für sich in Anspruch nehmen, sie sei stets „just-in-time". Denn das heißt eben nicht, „so schnell wie möglich" zu sein, sondern zum passgenau abgestimmten Zeitpunkt da zu sein.

Und das Binnenschiff ist ein enorm umweltfreundlicher Verkehrsträger: Wissenschaftliche Untersuchungen belegen, dass Binnenschiffe für den Transport einer Tonne Ladung über eine Entfernung von einhundert Kilometern den geringsten Energieeinsatz benötigen, nämlich 1,3 Liter Diesel je 100 Tonnenkilometern gegenüber 1,7 Liter bei der Bahn und 4,1 Liter beim Lkw. Und: Wo wenig Treibstoff verbrannt wird, fallen auch wenig Abfall und Emissionen an.

Lärmbelästigungen sind so gut wie ausgeschlossen, da zwischen der Wohnbebauung und den Wasserstraßen stets ein gehöriger Abstand liegt.

Und: Die Binnenschifffahrt gilt als das sicherste Verkehrssystem. Auf den weiträumigen und gut ausgebauten Wasserstraßen fahren Binnenschiffe ohne Staus und Behinderungen mit einem großen Sicherheitsabstand zum Menschen.

Darüber hinaus setzt die Binnenschifffahrt modernste Steuerungstechnik ein. Autopilot, Echolot, Bugstrahlruder und Radargerät helfen beim Manövrieren in jeder Verkehrssituation und bei jedem Wetter.

mehr Infos unter:
www.binnenschiff.de/

Logistik-Kooperative hat sich bestens bewährt

Schiff und Binnenhäfen übernehmen zentrale Rolle bei Holzumschlag und -lagerung nach Jahrhundertsturm

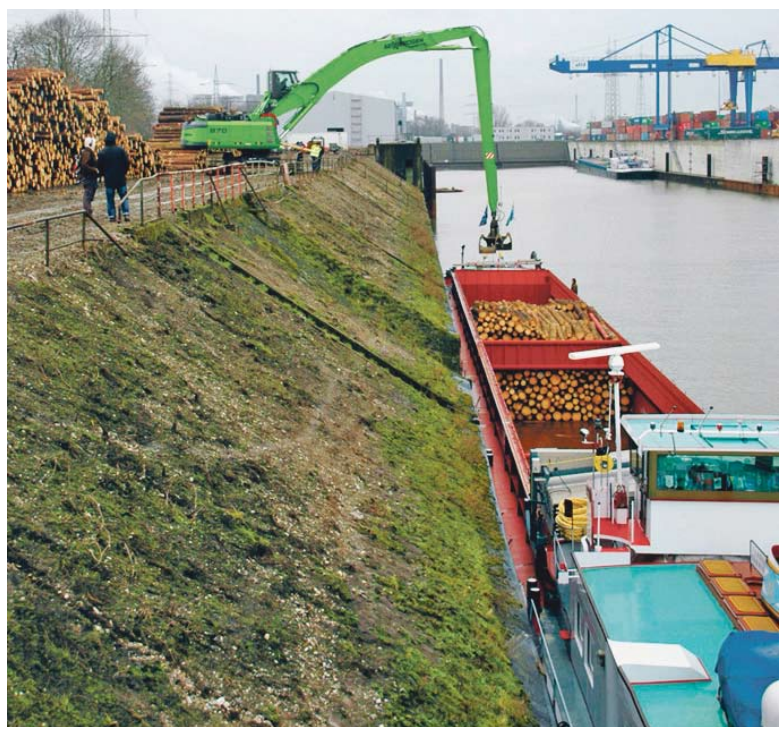
Zwei Drittel des Sturmholzes, das der Orkan „Kyrill" im Januar in Westdeutschland hinterließ, sind bereits aufgearbeitet worden. Diese positive Bilanz zog der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes (DSLV), Heiner Rogge.

Mit einer Verkehrsträger übergreifenden Initiative zwischen Verladern und Hafenbetrieben sowie politischen und wirtschaftlichen Institutionen konnten die riesigen Holzvolumen zügig und produktgerecht vor allem über nahe gelegene Binnenhäfen entsorgt werden. Das intermodale Konzept für den Abtransport des Bruchholzes hatte das ShortSea Shipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) in Bonn entwickelt.

„Das Beispiel Kyrill hat gezeigt, welche zusätzlichen logistischen Möglichkeiten sich durch die intelligente Verknüpfung mit alternativen Landverkehrsträgern ergeben", so Heiner Rogge. „Ziel ist es, in Zusammenarbeit mit der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik (InBiLo) und dem SPC mehr solcher Best-Practise-Beispiele zu schaffen, um ein größeres Bewusstsein und ein verbessertes Marktumfeld für alternative Verkehrskonzepte zu schaffen."

Insgesamt rund 25 Millionen Bäume im Bergischen Land, im Siegerland und vor allem im Sauerland beschädigte der Orkan schwer. Ein Abtransport per Lkw wäre jedoch an der Menge gescheitert. Das Konzept, welches das SPC dem Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNLV NRW) im Februar vorstellte, diente als Basis für eine Koordination zwischen den einzelnen Verkehrsträgern.

Dabei wurden vor allem die Kapazitäten nahe gelegener Binnenhäfen und Wasserstraßen aufgezeigt. „Entscheidend für die Auswahl von anfangs 22 Binnenhäfen war ein kurzer Lkw-Vorlauf sowie gute Möglichkeiten zur Zwischenlagerung und zum Weitertransport auch zu europäischen Destinationen", beschreibt SPC Projekt-Manager Christian Betchen den Grundgedanken des Konzeptes.



Beim Holztransport bewiesen die Häfen ihre Leistungsfähigkeit.

Auch Friedrich Weege, Betriebsleiter und Prokurist der Hafen Hamm GmbH und Präsidiumsmitglied des BÖB, ist mit dem Verlauf des Kyrill-Projektes sehr zufrieden. Für ihn ist der Beispieleffekt von großer Bedeutung: „Die erfolgreiche Umsetzung des Projektes hat weite Kreise gezogen und Verlader und andere sensibilisiert."

Kleinod hinter natürlicher Barriere

Ölgangsinsel bietet seltenen Pflanzen und Tieren wie dem Pirol eine Heimat.

Naturschutzbund NABU will den seltenen Charakter der Auenlandschaft erhalten

Wo der Neusser Hafen in den Rhein mündet, in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt, liegt eines der schönsten Naturschutzgebiete des Landes: die Ölgangsinsel. „Ein sehr verwachsenes, trotz der Nähe zu den Städten sehr abgelegenes Auengebiet, das von Pappelbeständen und zeitweise wasserführenden Flutmulden dominiert wird und eine sehr dichte und üppige Vegetation aufweist", schwärmt Klaus Markgraf-Maué vom Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU). Er ist Leiter des Projektes „Lebendiger Rhein – Fluss der 1000 Inseln" bei der NABU-Station Kranenburg und beschäftigt sich seit mehreren Jahren intensiv mit dem grünen Kleinod.

In den charakteristischen Flutmulden bleibt das Rheinwasser nach einer Überschwemmung noch einige Zeit stehen.

Seltene Stauden

Ein sehr unzugängliches Gelände, das unter anderem von bis zu 2,50 Meter hohen Brennessel-Pflanzen geschützt wird. „Und das ist auch gut so, denn es handelt sich um ein aus ökologischer Sicht sehr wertvolles Gebiet", erklärt der Experte. Hinter der natürlichen Barriere brütet der Pirol und gedeiht die seltene, ebenfalls über zwei Meter hohe Erzengelwurz: „Eine sehr eindrucksvolle Staude, eine der größten in Mitteleuropa und auch eine gefährdete Art", begeistert sich Markgraf-Maué.

Auengebiete sind die Teile der Uferlandschaft, die regelmäßig überflutet werden. Sie bieten deshalb vor allem schnell wachsenden Pflanzen eine gute Heimat.

Die Flächen wurden jahrhundertelang überwiegend als Weide und die Altflussarme lediglich als Fischgrund genutzt.

Doch die nahe dem Neusser Hafen gelegene Rheininsel wurde im 19. Jahrhundert durch Dämme mit dem Ufer verbunden. Daraufhin verlandete dieser Seitenarm des Rheines. So kommt es, dass er nur noch bei Hochwasser durchflossen wird und dann auch rasch wieder trocken fällt. Ein an und für sich natürlicher Vorgang, dass das Auengebiet langsam wieder Teil des Ufers wird. Aber gerade diese Feuchtauen werden in Europa immer seltener.

„Deshalb bemühen wir uns darum, diesen sehr seltenen Charakter zu erhalten beziehungsweise wieder herzustellen, wo er schon verloren ging. So wollen wir ein inzwischen verlandetes Altwasser reaktivieren, Teile des alten Nebenarmes entschlammen und eine ständige Anbindung an den Rhein schaffen." Grundsätzlich stimmte der Neusser Stadtrat dem vor einigen Jahren zu. „Es ist sehr wichtig für uns, die Politik auf unserer Seite zu wissen", bedankt sich Markgraf-Maué für die Unterstützung.

Es ist eine von 15 modellhaften Maßnahmen im Projekt „Lebendiger Rhein" zwischen Iffezheim bei Karlsruhe und Emmerich, mit denen der NABU zeigen möchte, wie mehr naturnahe Strukturen entlang des Rheins verwirklicht werden könnten.

Die konkreten Planungen werden im Entwurf demnächst vorgestellt, als nächstes geht es dann an die Umsetzung. Teilweise werden die Projekte zusammen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung realisiert, manchmal Fachfirmen beauftragt. „Entsprechend ist es auch unsere Aufgaben, Gelder zu akquirieren", bittet der Projektleiter um Spenden.

Weitere Informationen gibt es bei der NABU-Koordinationsstelle Rhein, c/o NABU Naturschutzstation Kranenburg, Bahnhofstr. 15, Tel. (0 28 26) 9 18 76 02, oder unter der E-Mail-Adresse: Klaus.Markgraf@NABU-Naturschutzstation.de.

Die Ölgangsinsel ist auch über einen Wirtschaftsweg begehbar, der zunächst Richtung Rhein und dann zur Erftmündung führt. Markgraf-Maué erinnert aber nachdrücklich daran, dass es in Naturschutzgebieten nicht gestattet ist, die Wege zu verlassen.

mehr Infos unter:
www.lebendiger-rhein.de

Die Ölgangsinsel, ein malerisches Kleinod gleich neben dem Hafen.

Stachelig, putzig und hilflos

Im Winter sind Igel auf die Hilfe des Menschen angewiesen

So stachelig und trotzdem so putzig – das schaffen nur Igel. Die bis zu 30 Zentimeter langen und 1500 Gramm schweren Säuger erfreuen sich nicht nur als Insektenvertilger und Schneckenjäger bei Gärtnern großer Beliebtheit. Mit ihren tiefschwarzen Knopfaugen und der scheinbar immer ein wenig gerümpften Nase sind sie auch die Lieblinge der Kinder, wie zahllose Filme und Bücher beweisen.

Foto: Photocase.com

Die kalten sechs Monate verbringen Igel meist schlafend.

Begegnet man jedoch in diesen Tagen einem Igel, dann hat dieser ein großes Problem: Normalerweise suchen sich die Tiere im Oktober, spätestens im November einen Platz, an dem sie ihre sechs Monate lange Winterruhe halten können. Erdmulden, Hecken, Reisig- oder Laubhaufen, aber auch Kompostkästen sind ideale Quartiere.

Sind die Tiere jedoch jetzt noch unterwegs, dann wurden sie eventuell von einem unvorsichtigen Gartenbesitzer aufgescheucht und sind nur auf der Suche nach einem neuen Bett. Es kann sich aber auch um kranke oder schwache Alttiere handeln, öfters sind es auch Jungtiere, die spät geboren wurden und dann nicht in der Lage waren, sich ein ausreichendes Fettpolster anzufressen.

Dann braucht das Tier die Unterstützung des Menschen, um durch die kommenden kalten Monate zu kommen. In Deutschland ist es zwar generell verboten, Tiere der besonders geschützten Arten – und dazu zählt der Igel – aus der Natur zu entnehmen. Die einschlägigen Gesetzesvorschriften erlauben jedoch, hilfsbedürftige Exemplare sachgemäß aufzuziehen beziehungsweise gesund zu pflegen. In jedem Fall und so bald wie möglich sollte man eine Igelstation oder den Tierarzt aufsuchen. Verletzungen zu versorgen, ist Sache des Tierarztes. Er hilft wie auch die Igelstation bei der Entfernung von Außen- und Innenparasiten. Außerdem kann er mit den entsprechenden Präparaten auch sehr geschwächte Tiere wieder aufpäppeln. Ein kranker oder verletzter Igel ist dringend auf fachmännische Hilfe angewiesen – Unterkunft und Nahrung allein helfen ihm nicht.

Ein qualifiziertes Konzept

Hafen-Dreieck wird Städten und Region Impulse geben.

Eine auf Vertrauen und Erfolg basierende Partnerschaft

Der Krefelder Hafen soll weiter entwickelt werden.

„Was lange währt wird endlich gut. Wir haben einen Partner gefunden, mit dem wir auf Augenhöhe den Krefelder Hafen und die Hafenbahn so weiter entwickeln können, dass unser Ziel, die Gesellschaft zu einem echten Wirtschaftsfaktor am Standort zu entwickeln, auch erreicht werden kann", begrüßte Krefelds Stadtkämmerer Manfred Abrahams die Verträge über die Hafen-Beteiligung. Die Kommune hält 51 Prozent der Gesellschaftsanteile an der neu gegründeten Hafen Krefeld Verwaltungs GmbH und der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG.

Der Hafen bietet Düsseldorf Anschluss an einen effizienten und wichtigen Verkehrsträger.

„Wir haben einen Partner gefunden, der zu Krefeld passt, der uns während der Verhandlungen das Gefühl gegeben hat, dass wir künftig auf Augenhöhe miteinander arbeiten." Und mit dem die Zielsatzung erreicht werden könne, den Hafen als wirtschaftspolitisch wichtigen Faktor zu etablieren.

Abrahams ist sich sicher: „Der Ausbau der Infrastruktur und die Investitionen werden den Hafenstandort Krefeld deutlich verbessern." Was den wasserseitigen Umschlag angeht, gab es den Wunsch, Umschlagsleistung zu gewinnen. Bei der Eisenbahn sei es das erklärte Ziel, in Krefeld und der Region Verkehre zu akquirieren. Schließlich sei es das Bestreben, den Krefelder Hafen auf absehbare Zeit so zu entwickeln, dass neben den vorhandenen Unternehmen auch neue Firmen angesiedelt werden können und aufgrund des Umschlages ein wirtschaftliches Ergebnis erreicht werde.

Strategische Zusammenarbeit

Der Neusser Bürgermeister Herbert Napp betonte die gute Perspektive der kommunalen Partnerschaft: „Ich bin froh, hier eine wichtige strategische Zusammenarbeit zu haben." Die Stadt Neuss und die Stadtwerke Düsseldorf sind jeweils 50-prozentige Gesellschafter der Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, die wiederum zu 49 Prozent an der neu gegründeten Hafen Krefeld Verwaltungs GmbH und der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG beteiligt ist.

Für Napp ist der Vertragsabschluss Beleg, dass Neuss und Krefeld erfolgreich zusammen verhandeln können. Wie er findet, durchaus mit Perspektive: „Auch die Neuss Düsseldorfer Häfen kommen aus zwei Städten, die sich nicht immer grün waren, und es geschafft haben, gleiche Augenhöhe zu erreichen. Die vergangenen Jahre haben uns Recht gegeben." Die neue Zusammenarbeit in ihrer besonderen Form hält er für eine hervorragende Entscheidung, weil den kommunalen Häfen eine ganz besondere Bedeutung zukomme. Zum einen als Unternehmen, aber auch als Teil der städtischen Gesamtwirtschaft. „Wir haben den Hafen auch unter der Prämisse entwickelt, wie es für die Stadt im Gesamtgefüge nützlich ist. Ich sage es noch einmal: Der Erfolg der Vergangenheit hat uns recht gegeben und ich bin mir sicher, dass uns der Erfolg auch zukünftig Recht geben wird."

Die Zusammenarbeit der Hafen-Standorte sei eine historische Chance für die Region. Die Beteiligung der NDH am Hafen Krefeld stärke den Logistikstandort wesentlich und sichere die Bedeutung dieses wichtigen Knotenpunktes im Herzen Europas für die Zukunft. Mittelfristig würden Synergien gehoben, die allen nur Vorteile brächten. „In der globalen Warenverteilung spielen die Binnenhäfen eine immer wichtigere Rolle. Für diese auf Wachstum zielende Entwicklung sind jetzt beste Voraussetzungen geschaffen."

Dem Erfolg verpflichtet

Eine erfolgreiche Geschäftsverbindung erwartet auch Rainer Pennekamp, Vorstand der Stadtwerke Düsseldorf, von der Partnerschaft. Das Versorgungsunternehmen ist zweiter Gesellschafter der Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co.: „Wir haben schon vor fünf Jahren bei der Fusion der Häfen Neuss und Düsseldorf gesagt, dass wir uns weiter öffnen müssen."

Die Verhandlungspartner, so bilanzierte er, hätten sich anstrengen müssen. Bei dem Angebot zur Kooperation sei es nicht nur um eine quantitative Beteiligung gegangen, sondern auch darum, eine Philosophie, eine Vision eines Hafens zu entwickeln und darauf aufbauend ein qualifiziertes wirtschaftliches Konzept zu entwickeln, das auf ein erfolgreiches wirtschaftliches Wirken in der Region ausgerichtet sei. Eine Region, die, wie sich in den vergangenen fünf Jahren gezeigt hätte, durch den Rhein nicht getrennt, sondern verbunden würde. Und er prophezeite: „Das Begrenzen der Sicht auf einen Kirchturm oder ein Hafenbecken wird wirtschaftlich nicht von Erfolg sein."

Die bisherige Zusammenarbeit zwischen Neuss und Düsseldorf sei nicht nur von Vertrauen geprägt, „und das ist das Tragende einer Partnerschaft", sondern auch von Erfolg. „Vom ersten Jahr an haben NDH schwarze Zahlen geschrieben und seitdem von Jahr zu Jahr ständig verbesserte wirtschaftliche Ergebnisse vorgelegt. Die Häfen spielen eine wichtige wirtschaftspolitische Rolle in der Region. Und das ist auch die Konzeption, mit der wir in diese Partnerschaft gehen."

Eine Zusammenarbeit, von der er sich wirtschaftliche Impulse für die Städte und die Region verspricht, und die er als unternehmerische, dem Erfolg verpflichtete Beteiligung ansieht. Und deshalb freue er sich auch auf den Wettbewerb und die kritische Begleitung durch die Wettbewerber.

Neuss: Ein Hafen in selten günstiger Innenstadtlage und in Sichtweite des Quirinus-Münsters.

Er hält das Maß der Dinge

Egbert Kemper stellt als Eichaufnehmer das Gewicht von Schiffsladungen fest

Egbert Kemper nimmt es bei seiner Arbeit im Neusser Hafen immer ganz genau.

Wenn es einer im Neusser Hafen ganz besonders genau nimmt, dann ist das Egbert Kemper. „Ich muss sogar ganz exakt sein", sagt der 68-Jährige lachend. Denn Kemper ist von der Industrie- und Handelskammer bestellter und vereidigter Eichaufnehmer. Das ist ein Sachverständiger, der das geladene Gewicht der Schiffe feststellt. Seine Ergebnisse sind die Grundlage für die Gewichtsermittlung der ge- oder entladenen Fracht: „Wenn das Schiffsgut, meist Schüttgüter, nicht über die Waage läuft, muss man auf andere Art und Weise ermitteln, wie viel das Schiff geladen hat. Und das ist dann in dem Fall die Basis für die Abrechnung."

Die wichtigsten Arbeitswerkzeuge sind dabei verschiedene Zollstöcke. Handelsübliche Exemplare in der Länge von 1,50 oder zwei Metern, aber auch Spezialanfertigungen von drei und vier Metern Länge, die normalerweise im Handel nicht erhältlich sind. Und deren Maße natürlich amtlich festgestellt wurden.

Archimedisches Prinzip

Mit seinen Zollstöcken ausgerüstet geht Kemper an Bord der Frachter. Schiffsführer und Mannschaft kennen den Neusser bereits, begrüßen ihn freundlich. An sechs Stellen des Schiffes misst er die Seitenbordhöhe von der Wasserlinie bis zur Eichmarke – das sind die weißen Striche an der Außenhülle, die vor der ersten Fahrt ebenfalls amtlich festgestellt wurden. Die Ergebnisse schreibt der Experte in eine Liste und rechnet dann nach dem Archimedischen Prinzip die Fracht aus.

Der griechische Wissenschaftler hatte vor mehr als 2000 Jahren erkannt, dass ein Kubikmeter Wasserverdrängung einer Tonne Gewicht entspricht. Das klingt einfach. „Und das ist auch relativ simpel – man muss ja nicht alles schwierig machen", sagt Kemper lächelnd.

Das Prinzip gilt übrigens nicht nur in Wasser, sondern für alle Flüssigkeiten und Gase. Mit weit reichenden Auswirkungen: So verdrängen die Schiffe Wasser und erhalten dadurch Auftrieb, da ihre Dichte geringer ist als die Dichte des Wasser. Daran ändert auch Ladung nichts – so lange sie nicht schwerer ist als das Wasser, das sie verdrängt. Auch für Zeppeline und Ballone gilt dieser Grundsatz. Da die Gase, mit denen sie gefüllt sind, leichter sind als Luft, schweben sie aufwärts. Bei Heißluftballons wird die Luft im Körper angewärmt – es nimmt eine geringere Dichte an und das Gefährt steigt nach oben.

Kemper führt seine Arbeit jeden Tag in den Neusser Hafen, manchmal auch nach Düsseldorf, wo aber normalerweise ein anderer Eichaufnehmer zuständig ist. „Und das, obwohl ich seit fünf Jahren im Ruhestand bin", erzählt er, wieder mit einem Lächeln. „An und für sich komme ich aus der Seeschifffahrt und war Kapitän in der Seeschifffahrt. Die Liebe bringt einen an Land." Und zum Neusser Hafen, wo er dann 38 Jahre als Hafenmeister arbeitete. „Eine Arbeit, die immer viel Spaß gemacht hat." Und eine Leidenschaft weckte, die ihn auch im Ruhestand nicht los ließ. „Wenn man einmal Hafenluft geschnuppert hat, dann bleibt man dabei." Da er den Ruhestand nicht zu Hause sitzend verbringen wollte, und schon während seiner Zeit als Hafenmeister als Eichaufnehmer tätig war, setzte er diese Aufgabe fort.

„Ich habe seit 53 Jahren mit Wasser zu tun. Und Neuss ist ein schöner Hafen, mit einer guten Infrastruktur und einer sehr guten Hafenmannschaft", erklärt er. Und findet natürlich, wenn er einen Kollegen von früher trifft, immer auch die Zeit für ein Schwätzchen – man kennt sich eben.

Erwiesen umweltfreundlich

Binnenschifffahrt bleibt der sauberste Verkehrsträger

Im verkehrswirtschaftlichen und ökologischen Vergleich der Verkehrsträger Fernstraße, Schiene und Wasserstraße belegt die Binnenschifffahrt nach wie vor die Spitzenposition. Große Ladungsmengen werden Ressourcen schonend und bei geringen betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Kosten befördert.

In den Bereichen Transport- und Unfallsicherheit sowie Verkehrslärm bereitet die Binnenschifffahrt mit Abstand die geringsten Probleme. Auf diese Fakten wies Dr. Gunther Jaegers, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB), in Gegenwart von Bundesumweltminister Sigmar Gabriel beim DVZ-Klimagipfel der Logistik in Berlin hin.

Schiffstransporte schonen Ressourcen und damit die Umwelt.

Eine aktuelle Studie der Planco Consulting GmbH, die in den kommenden Wochen veröffentlicht wird, dokumentiert diese Zusammenhänge und das daraus resultierende Logistik- und Ökopotenzial des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt. Die Binnenschifffahrt, so Jaegers weiter, ergreift permanent Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Ökobilanz. Anders als in der Seeschifffahrt kommt in der Binnenschifffahrt heute ausschließlich Heizöl zum Einsatz, wie es in jedem Privathaushalt verwendet wird.

Kurzfristig wird die Treibstoffversorgung auf schwefelfreien Diesel in Tankstellenqualität umgestellt; der serienreife Einsatz von Partikelfiltern wird derzeit in Praxisversuchen erprobt. Maßnahmen werden auch im Bereich der Transportsicherheit ergriffen: Die Tankschifffahrtsflotte wird bis Ende 2018 durch Umstellung von Einhüllen- auf Doppelhüllenschiffe erneuert.

Dr. Jaegers appellierte an die Teilnehmer des Klimagipfels, diese Spitzenposition in der Umweltfreundlichkeit insbesondere bei Infrastrukturmaßnahmen entsprechend zu würdigen.

Moderne flussbauliche Maßnahmen mit Ufer-Renaturierungen und ökologischem Ausgleich bieten wie bei keinem anderen Verkehrsträger die Chance, ökologisch verantwortbare, landschaftlich akzeptable und überaus kostengünstige Transportwege zu schaffen, deren Leistungsfähigkeit gewaltig ist.

„Die politische Entscheider sind gefordert, ideologiefrei die notwendigen Entscheidungen zur Anpassung der Wasserstraßeninfrastruktur zu treffen", lautete das abschließende Fazit von BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers.

mehr Infos unter:
www.binnenschiff.de

Starker Standort aufgewertet

Neue Kooperation bringt Vorteile für die Firmen in Düsseldorf und in der Region

Die vereinbarte Zusammenarbeit mit Krefeld wertet die Häfen in Düsseldorf und Neuss weiter auf.

„Es ist eine positive Entwicklung. Der Hafen wird durch die jetzt vereinbarte Zusammenarbeit deutlich wettbewerbsfähiger", freut sich Dr. Oliver Neuhoff von der Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Düsseldorf über den Vertragsabschluss zwischen den Neuss Düsseldorfer Häfen und den Hafen- und Bahnbetrieben der Stadt Krefeld. Positive Impulse erhofft er sich zum einen für die beiden Hafenbetreiber, aber auch für die Unternehmen, die entlang der Kais ihrer Arbeit nachgehen: „Der Standort in Düsseldorf wird nun durch eine bessere Wettbewerbsfähigkeit aufgewertet." Das Hafendreieck Düsseldorf, Neuss, Krefeld stelle sich als gute und attraktive Alternative an der Rheinstrecke immer besser auf.

Die neue Attraktivität, so erwartet Neuhoff, stärke dabei bestehende Verkehrsverbindungen und könne eventuell auch zusätzliche Verkehre anziehen. „Und das bringt den Unternehmern in Düsseldorf dann möglicherweise zusätzliche Aufträge, neue Möglichkeiten, sicherlich aber neue Vernetzungen."

Interessante Vernetzungen

Entwicklungen, von denen dann nicht nur die Landeshauptstadt, sondern auch die ganze Region profitieren könne. „Das exorbitante Güterwachstum auf den Verkehrsstrecken von und zu den ARA-Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam bindet Verkehre und logistische Dienstleistungen, die dann helfen können, die bestehenden Arbeitsplätze zu sichern und vielleicht sogar neue zu schaffen." Allerdings warnt der Verkehrsexperte vor zu hohen Erwartungen auch im Hinblick auf zeitliche Rahmen. „Es wird sicherlich nicht alles anders, aber ich bin zuversichtlich, dass von der Entwicklung ein Attraktivitätsschub für den Standort ausgehen kann."

Die Neuss Düsseldorfer Häfen haben nach Meinung Neuhoffs eine sehr hohe Bedeutung für Unternehmen in der Region, die darauf angewiesen sind, Waren zu bewegen. „Häfen insgesamt sind sehr zentrennahe, trimodale logistische Drehscheiben, ein immenser Standortvorteil, den die Kommunen auf jeden Fall nutzen müssen."

Zumal sich hier Verkehre mit den umweltfreundlichsten Verkehrsträgern, nämlich Bahn und Binnenschiff, relativ nah am Kunden verknüpfen ließen.

Auch das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen sei sich über die Vorteile der Häfen im Klaren. Die Fortschreibung des Wasserstraßen- und Hafenkonzeptes wertet der IHK-Experte als Beleg, dass das Land die Bedeutung der Binnenhäfen erkannt hat.

mehr Infos unter:
www.duesseldorf.ihk.de

„Der krönende Abschluss"

Schienenverkehr aktivieren und auf Veränderungen einstellen

„Es ist der krönende Abschluss eines langen Weges. Unser Anliegen war es schon seit Langem, dass sich etwas im Krefelder Hafen ändern muss", freut sich Bernd Neffgen, Geschäftsführer Abteilung Standortpolitik bei der Industrie- und Handelskammer (IHK) Mittlerer Niederrhein. Sein Fazit: „Nach den verschiedenen Ansätzen hat man jetzt mit den NDH einen vernünftigen strategischen Partner gefunden."

Der Hafen erfülle seine derzeitige Funktion als Industriehafen sehr erfolgreich. Bestreben der IHK sei es darüber hinaus immer gewesen, ihn als produktionsorientiertes Dienstleistungs- und Handelszentrum zu entwickeln, in dem hafenaffine produzierende Unternehmen die besonderen Vorteile eines solchen Standortes nutzen können – exakt nach dem Beispiel von Neuss und Düsseldorf.

Auf die Hafenmannschaften warten noch zahlreiche Aufgaben.

Foto: Photocase.com

Allerdings seien auf diesem Weg noch zahlreiche Maßnahmen zum Beispiel im Infrastrukturbereich erforderlich: „Es ist dringend notwendig, die Hafenringstraße endlich fertig zu stellen, inklusive aller dazu gehörenden begleitenden Maßnahmen. Das ist eine Grundvoraussetzung, damit die 45 Hektar zur Verfügung stehende Fläche auf den Markt gebracht werden können." Schließlich sei es das erklärte Ziel, zusätzliche Unternehmen, insbesondere aus dem produzierenden industriellen Bereich, für den Standort und die Region zu interessieren. Und er fügt an: „Im übrigen bleiben wir dabei, dass wir im Sinne der zukünftigen Entwicklung des Hafens Krefeld dann dringend auch über die Süderschließung reden müssen, insbesondere wenn die Industrieflächen auf den Markt und an den Mann gebracht werden sollen. Dieses Projekt gewinnt dann immer mehr Priorität."

Süderschließung jetzt beginnen

Darüber hinaus regt Neffgen an, neue Aufgaben für die Hafenbahn zu finden, die ebenfalls dringend aktiviert werden muss. Als erfolgreiches Beispiel nennt er die Neusser Eisenbahn. „Aber auch da bestehen entsprechende Vorstellungen, wie dies realisiert werden kann", ist er zuversichtlich.

Für die Schienenanbindung allgemein sieht Neffgen große Chancen: „Im Interesse des Hafens, der Unternehmen im Hafen, aber auch der gesamten Region, denn der Standort strahlt in der Bedeutung weit in die Region hinaus, müssen wir auch über die Möglichkeiten reden, die sich aus dem Eisernen Rhein ergeben. Die besondere Situation in Krefeld, die allen bewusst ist, verlangt nach ausreichendem Lärmschutz für die Anwohner an der heute schon bestehenden Trasse, über die in Zukunft dann mehr Züge fahren werden – egal von welcher Route die dann kommen. Krefeld wird in Zukunft mehr Güterverkehr über die Schiene abwickeln können und müssen. Deshalb müssen wir jetzt für Lärmschutz sorgen statt Debatten über utopische Trassen zu führen, die nicht zu bezahlen sind."

Und dann sei es „sicherlich wichtig", dass die Projekte, die die Häfen Neuss und Düsseldorf im Rahmen des Konzeptes für die Ausschreibung entwickelt haben, jetzt auch umgesetzt würden, nimmt er die erfolgreichen Bieter in die Pflicht.

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

Drei Generationen waren im Hafen aktiv

Familie Sauer hat einen guten Ruf – nach Skiunfall ins Büro gewechselt – regelmäßiger Stammtisch

Als Rolf Sauer Mitte des Monats seinen Schreibtisch leer räumte und sich ein letztes Mal von seinen Kollegen verabschiedete, dann ging auch ein Stück Hafen-Geschichte zu Ende. „Familie Sauer, die ist bekannt", meint einer der jungen Kollegen – leise und mit deutlicher Hochachtung.

Schon der Opa war bei der Bahnmeisterei, der Vater Vorarbeiter in der Bauabteilung. Trotzdem zog es den gelernten Fliesenleger zunächst nicht in den Düsseldorfer Hafen. Doch der machte ihm ein gutes Angebot, wollte den jungen Mann für eine der freien Stellen, versprach sogar – nach dem Ruhestand des Vaters – den Vorarbeiterposten. Und auch der Vater machte seinem Sohn „sanften Druck", also willigte Rolf Sauer ein.

Das Unternehmen verfügte damals noch über eine sehr große Bauabteilung, die die Hafeneigenen Wohnungen sowie die zahlreichen Lagerhallen und Gebäude betreute. Mehr als genug Arbeit.

Rolf Sauer wird auch nach dem Ende des Arbeitslebens den Kontakt zu den ehemaligen Kollegen halten.

Bei einem Skiunfall im Jahr 2000 riss sich Sauer jedoch das linke Schultergelenk weg, konnte als Handwerker nicht mehr arbeiten. „Ich bin dann ins Büro gekommen, was eigentlich gar nicht mein Ding war", erinnert er sich heute.

Allerdings: Im Immobilienmanagement war er unter anderem zuständig für Verpachtung, Vermietung, Nebenkostenabrechnungen und Kundenbetreuung - und konnte seine praktischen Erfahrungen hervorragend einbringen: „Ich kenne alle im Hafen, sämtliche Firmen."

Auch wenn die Kollegen ihn heute noch gerne damit aufziehen, dass er früher hin und wieder mal die Mitarbeiter im Büro als „Sesselpupser" bezeichnete.

Auch wenn die Zeit im Hafen jetzt vorbei ist, so wird Sauer den Kontakt halten: Eine Gruppe Ehemaliger trifft sich regelmäßig an Bord des BSG-Vereinsschiffes zum Stammtisch, er wird weiter mit dem „Wanderclub" einmal im Jahr einen Ausflug machen.

„Und ansonsten gehe ich mal nicht davon aus, das ich Langeweile haben werde", meint er zuversichtlich.

Viele Freunde gefunden

Niemand kommt so im Hafen herum wie Binak Selmani

Es gibt wohl kaum jemanden, der sich in den Neuss Düsseldorfer Häfen so gut auskennt, wie Binak Selmani. Und keiner kommt so viel im Hafen herum und ist so gut über alle Entwicklungen und Gerüchte informiert. Der 51-jährige ist in der Fahrbereitschaft – und verteilt Tag für Tag Briefe, Pakete, Unterlagen und Sendungen. Nicht nur an den Kais und in den Abteilungen. Er befördert auch Nachrichten des Hafens in die Städte.

Sein Dienst beginnt morgens um sieben Uhr. Dann setzt sich Selmani in seinen Wagen und liefert überall die Post ab. Eine Arbeit, die er sehr gerne macht: „Ich bin viel draußen, treffe die netten Kollegen." Da bleibt – bei aller Eile – oft noch Zeit für das eine oder andere freundliche Wort. Anschließend ist der Düsseldorfer in Rufbereitschaft, transportiert zum Beispiel Unterlagen zu den Stadtwerken in Düsseldorf, bringt Entwürfe zum Neusser Rathaus, fährt einen der Geschäftsführer zum Flughafen oder kutschiert wichtige Akten zu Anwälten. „Und in letzter Zeit war ich halt auch relativ häufig im Krefelder Rathaus", erzählt Selmani schmunzelnd.

Binak Selmani kommt bei seinen Fahrten viel in den Häfen herum.

Angefangen hatte er im Dezember 1982 in einem ganz anderen Bereich: bei der Hafenbahn in Düsseldorf. Zwei Bekannte hatten ihm geraten, sich bei den Städtischen Hafenbetrieben zu bewerben. Gesagt, getan, er wurde angenommen. Schon 18 Monate später wechselte er zu den Kranführern. Die suchten nämlich händeringend nach Verstärkung.

Allerdings war die Arbeit manchmal auch langweiliger, zu anderen Zeiten auch sehr viel stressiger als bei der Bahn. Etwa, wenn ein Schiff schnell entladen werden musste und an Land schon dringend auf die Ware gewartet wurde. Zumal die Hafenfirmen die Kranleistung pro Stunde bezahlen mussten und deshalb eh auf einen schnellen Service Wert legten. Wie sich Selmani erinnert, gab es aber auch schon mal ein Trinkgeld, wenn er ganz besonders zügig die Schaltung des Kranes bediente.

Nach einem Unfall, als er beim Greiferwechsel unglücklich auf den Beton fiel und sich an der Hüfte verletzte, war der 51-jährige erneut zum Wechsel gezwungen. Mit Unterstützung des Betriebsrates bewarb er sich auf die intern ausgeschriebene Stelle bei der Fahrbereitschaft. Denn bei „seinem Hafen" wollte er unbedingt bleiben.

Weil er sich nicht zuletzt wegen der Arbeit inzwischen in Deutschland heimisch fühlt, auch bei den Neuss Düsseldorfer Häfen viele Freunde gefunden hat, entschloss sich der gebürtige Jugoslawe vor 15 Jahren, die deutsche Staatsbürgerschaft anzunehmen. „Hier fühle ich mich wie Zuhause, hier habe ich Freunde gefunden. Und man bleibt, wenn man Freunde gefunden hat. Sonst bringt das keinen Spaß, das bringt nichts."

Impressum

Herausgeber: *Rainer Schäfer (verantwortlich) ■ Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG ■ Hammer Landstr. 3 ■ 41 460 Neuss ■ Telefon: (0 21 31) 53 23 - 0 ■ Fax: (0 21 31) 53 23 - 1 05 ■ info@nd-hafen.de*
Redaktion und Produktion: *Schrift-Steller, A. Fröning u. S. Ondrazek GbR ■ Bredeneyer Straße 77 ■ 45 133 Essen ■ info@schrift-steller.de* **Chefredakteur:** *Andreas Fröning ■ Telefon: (01 51) 52 56 56 34 ■ Fax: (07 21) 1 51 30 59 96 ■ andreas@schrift-steller.de* **Art Direction und Produktion:** *Sascha Ondrazek* **Foto:** *Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)* **Schlussredaktion:** *Stefanie Kurkamp*
Druck: *Axel Springer AG ■ Druckerei Essen-Kettwig ■ Im Teelbruch 100 ■ 45 219 Essen ■ (0 20 54) 1 01 - 4 74 ■ helmut.janzen@axelspringer.de*

„... irgendwie bekommen wir das schon hin“

Elisabeth Lehnen ist seit 15 Jahren im und für den Krefelder Hafen aktiv – Lieblingsplatz Hafenmeisterbüro

Elisabeth Lehnen, angehende Geschäftsführer der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG, wurde in Stürzelberg bei Zons geboren, wohnt aber schon seit Ende 1958 in Oedt (Gemeinde Grefrath). Sie ist seit 27 Jahren verheiratet und hat drei, inzwischen volljährige Kinder.

Nach dem Abitur an der Liebfrauenschule Mülhausen schloss sie 1981 ihr Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Universität Duisburg mit dem Titel eines Diplom-Ökonom ab.

Es folgten zwei Jahre Tätigkeit in der Privatwirtschaft bei einer Firma für Finanzplanung, danach wechselte sie in die betriebswirtschaftliche Prüfgruppe zum Rechnungsprüfungsamt der Stadt Krefeld. 1992 kam sie als Vertreterin des damaligen Hafendirektors und als Abteilungsleiterin Finanzen, Liegenschaften und Verwaltung zu den Hafen- und Bahnbetrieben der Stadt Krefeld, deren Kurs sie seit März 2004 als kommissarische Werksleiterin bestimmte.

Elisabeth Lehnen empfiehlt das abendliche Panorama am Rhein.

Am Rhein ist es so schön, weil ...
... ich dort geboren wurde und der Strom für mich Inbegriff ständiger Bewegung ist.

Wenn ich mich nicht gerade mit Ihnen unterhalten würde, wäre ich ...
... entweder im Büro oder in der Fußgängerzone Uerdingens unterwegs, um noch schnell etwas zu besorgen.

Eine Redewendung, die ich viel zu häufig verwende, ist ...
... irgendwie bekommen wir das schon hin.

Mein Lieblingsplatz im Hafen Krefeld ist ...
... das Hafenmeisterbüro auf der Hafenspitze.

Weil ...
... man das Gefühl hat, mitten auf dem Rhein zu sein mit dem Strom zur Rechten und der Hafeneinfahrt zur Linken.

Sie sollten sich unbedingt einmal ansehen ...
...das abendliche Panorama des Hafens von der Rheinbrücke aus.

Und wenn wir schon einmal dabei sind: Unbedingt einmal lesen sollten Sie ...
... „100 Jahre Rheinhafen Krefeld“, eine umfangreiche Festschrift zum 100-jährigen Bestehen des Krefelder Hafens mit interessanten Beiträgen nicht nur zur Geschichte des Hafens, sondern auch zur Geschichte des Stroms und den Kanalbauprojekten am Niederrhein.

Zum Entspannen brauche ich ...
... Ruhe und einen ausgedehnten Spaziergang.

Ich wünschte mir, Menschen würden mehr Notiz nehmen von ...
... ihren Mitmenschen. Darum lebe ich auch so gerne in einer Dorfgemeinschaft.

Ich kann gar nicht ...
... gut Ordnung halten.

Ich kann ziemlich gut ...
... unter Druck arbeiten.

Ein idealer Abend beginnt ...
... mit einem gemütlichen Abendessen im Kreise meiner Familie – am besten wenn meine inzwischen in Osnabrück wohnende älteste Tochter auch zu Hause ist – das dann nach schier endlos langen Tischgesprächen, für die meine diskussionsfreudige fünfköpfige Familie immer ein Garant ist, Stunden später mit gemeinsamen Aufräumen endet.

Das beste Alter ist ...
... immer das, in dem man sich gerade befindet. Ich fühle mich als „Newcomer“ in der Generation 50+ noch reichlich fit.

Kurz gefasst, glaube ich ...
... in einer spannenden Zeit , einem lebenswerten Umfeld, und einem interessanten Berufsfeld zu leben.

Wenn ich schwach werde...
... liegt das daran, dass mein Gegenüber mir von einer erlebnisreichen Kreuzfahrt berichtet und mich dann das Kreuzfahrtfieber wieder packt.

Kommen Sie auf den Rhein

Zehn einfache Fragen beantworten und gewinnen!

Frage 1: Wer hält 49 Prozent an der neuen Hafen Krefeld GmbH & Co. KG?
- S Neuss Düsseldorfer Häfen
- O Flughafen Shanghai
- F Hauptbahnhof München

Frage 2: Welche Düsseldorfer Straße erstrahlt jetzt besonders energiesparend?
- A Königsallee
- C Fleher Deich
- F Hafenstraße

Frage 3: Wie viele Gütertonnen werden die deutschen Seehäfen Schätzungen zu Folge in diesem Jahr umschlagen?
- I 101 Millionen Tonnen
- F 204 Millionen Tonnen
- H 318 Millionen Tonnen

Frage 4: Über die Hafenkooperation entschied?
- S das Standgericht
- N das Oberlandesgericht
- E ein Instandgericht

Frage 5: Wie lange halten Igel Winterschlaf?
- E 6 Monate
- X 4 Monate
- N 2 Monate

Frage 6: Wie alt wurde kürzlich der Krefelder Hafen?
- S 50 Jahre
- E 100 Jahre
- F 150 Jahre

Frage 7: In welchem Jahr trat Bremen der Hanse bei?
- D 1066
- M 1358
- F 1870

Frage 8: Wann machte das erste Frachtschiff in Bremerhaven fest?
- U 1665
- B 1712
- A 1830

Frage 9: Wie hießt der Orkan, der in den Wäldern NRWs große Schäden anrichtete?
- T Jason
- E Der Bug
- N Kyrill

Frage 10: Wie viel Gewicht wird von einem Kubikmeter Wasser verdrängt?
- F 100 Kilo
- N 1.000 Kilo
- R 10.000 Kilo

Lösungswort:

Eine Hafenrundfahrt auf einem Schiff der Weißen Flotte Düsseldorf steht wieder auf dem Spiel. Beantworten Sie die Fragen und gehen Sie für ein paar schöne Stunden an Bord!

Eine zweite Chance für die vielen, vielen Teilnehmer, die beim letzten Mal die richtige Antwort „Hafenmauer“ herausfanden, Postkarten, Briefe oder E-Mails schickten, aber leider nicht gewonnen haben. Auch dieses Mal gibt es wieder drei mal zwei Karten zu gewinnen.

Einfach die Fragen beantworten (ein kleiner Tipp: manchmal hilft ein Blick in die aktuelle Ausgabe ihrer Hafen-Zeitung oder ins Internet), die entsprechenden Buchstaben der richtigen Antwort nacheinander notieren und das Lösungswort bis zum 2. Januar (es gilt das Datum des Poststempels) an Hafen-Zeitung, Andreas Fröning, Oststraße 194, 47057 Duisburg auf einer Postkarte oder an die E-Mail info@schrift-steller.de senden.

Zudem freuen wir uns über Anregungen, Tipps und Rückmeldungen, wie sie die Hafen-Zeitung finden – und vor allem, was wir besser machen können. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die glücklichen Gewinner werden von uns benachrichtigt. Wir wünschen allen Teilnehmern viel Glück.