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

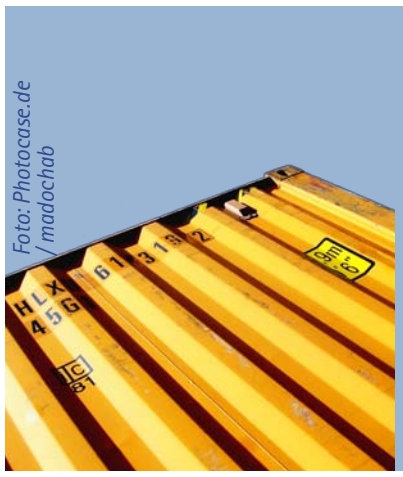


Foto: Photocase.de / madochab

Einpacken
Der Container revolutionierte Logistik und Handel
Seite 3

Ticker: Saisonbeginn bei der Weißen Flotte +++ Die größte Containerlinie der Welt +++ Mehr als Marzipan +++ Eisenbahn macht Dampf +++ Entspannen, wo andere arbeiten +++ NRW legt Hafenkonzept vor +++ Preisrätsel

Maersk baut Terminal in Neuss

Eröffnung 2010 – bis zu 25 neue Arbeitsplätze – 20 Millionen Euro Investitionen

Bei einer offiziellen Zeremonie unterzeichnete die weltweit größte Containerschiffsreederei Maersk Line einen langfristigen Vertrag mit den Neuss Düsseldorfer Häfen. Der Vertrag umfasst unter anderem den Bau eines trimodalen Binnen-Container-Terminals mit dem dänischen Unternehmen als 100-prozentigem Anteilseigner. Der Terminal soll als Güterverteilzentrum und „grüne Pipeline" innerhalb des Ruhrgebietes dienen und die Anlagen in den Nordseehäfen entlasten. In dem geplanten Terminal können Container zwischen Lkw, Eisenbahn und Binnenschiff umgeschlagen werden.

Die Einrichtung des Binnenterminals sei ein wichtiger Meilenstein in der Maersk Hinterlandstrategie, betont Maarten Tromp, Leiter Intermodal und Equipment bei Maersk. So lasse sich der Anteil an Beförderungsgütern, die per Binnenschiff und Eisenbahn ins Hinterland gebracht werden, weiter steigern. Maersk verzeichnet bereits eine beeindruckende Transportgüterverlagerung bei seinen Carrierer-Haulage-Transporten. „Maersk bevorzugt den Transport mittels Bahn und Binnenschiff, ist sich jedoch darüber im Klaren, dass der Lkw stets ein drittes Standbein innerhalb der physischen Wertschöpfungskette bleiben wird", so Tromp.

Das Maersk-Terminal in Neuss wird voraussichtlich 2010 in Betrieb gehen. Die Grundstücksgröße beträgt rund drei Hektar mit Erweiterungsoptionen bis zu acht Hektar. „Die Kapazität ist für die derzeitigen Transportvolumen ausreichend. Erweiterungen sind jedoch geplant, um eine ausreichende Kapazität bis 2032 zu gewährleisten."

Das Investitionsvolumen beträgt rund 20 Millionen Euro, im ersten Schritt entstehen 15 bis 25 neue Arbeitsplätze.

Anpassen

Die wichtigsten Nordrange-Häfen Rotterdam, Hamburg, Antwerpen und Bremerhaven müssen sich auf ein deutlich schnelleres Wachstum der Containerverkehre einstellen, als bisher prognostiziert. Das ist das Ergebnis der Studie „Wettbewerbsfaktor Terminalkapazitäten: Neue Prognosen für die Containerschifffahrt"der HypoVereinsbank (HVB). „Die Häfen müssen ihre Kapazitätsplanungen dringend nach oben korrigieren", folgert Ingmar Loges, Leiter Global Shipping bei HVB: „Im Extremfall sind Rotterdam, Hamburg, Antwerpen und Bremerhaven spätestens im Jahr 2015 voll."

Klopfer ist wieder unterwegs

Foto: Photocase.de

Auch wenn Ostern so früh liegt wie selten hat sich der Osterhase natürlich auf das Wochenende eingestellt und längst bunte Eier sowie Schokoleckereien zum Verstecken bereit gelegt. Wir wünschen allen Lesern der Hafen-Zeitung einige ruhige und erholsame Tage.

Verlängert

Einen Tag länger, nicht nur drei, sondern gleich vier Tage, feiert der Hamburger Hafen in diesem Jahr seinen 819. Geburtstag. Das weltweit größte Hafenfest beginnt am 9. Mai. Unter den angekündigten 300 Schiffen sind auch sieben Kreuzfahrtschiffe, darunter die „Brilliance of the Seas" (Foto).

Wachstum

Der neue Eurohafen Emsland ist ein wichtiger Beitrag zur Zukunftsfähigkeit der Wirtschaftsstandorte Meppen und Haren. Dies erklärte Hubert Dinger, Hauptgeschäftsführer der IHK Osnabrück-Emsland. Der Hafen gebe den ansässigen Betrieben Platz für weiteres Wachstum und sei Grundlage für zusätzliche Beschäftigungsgewinne.

Notiert

Der Börseneuling und Hamburger Hafenbetreiber HHLA hat den Sprung in den Nebenwerteindex MDax geschafft. Er übernimmt ab dem 25. März den Platz des Finanzdienstleisters AWD, so die Deutsche Börse. Auch der Kranhersteller Demag Cranes steigt in den Nebenwerteindex auf und ersetzt die Düsseldorfer Bank IKB.

Exzellente Basis

In den Häfen wird wichtige Arbeit geleistet: Die Unternehmen versorgen die Region, Häfen bieten viele wertvolle Arbeitsplätze. Wir bieten neuen Unternehmen Platz, machen den umweltfreundlichsten Verkehrsträger, die Binnenschifffahrt, erreichbar und entlasten die Straßen von unnötigen und Stau produzierenden Gütertransporten. Denn das ist unser Job!

Um die Vielfalt und Leistungsfähigkeit der Häfen wissen wir, das wissen viele unserer Partner, Kunden und Zulieferer. Aber leider haben sich die Tatsachen noch nicht überall herum gesprochen Es bedarf weiterer Anstrengungen auf die Notwendigkeit trimodaler Schnittstellen zur Bewältigung der verkehrlichen Zukunftsaufgaben hinzuweisen und ihren Bestand zu sichern – auch und gerade im Wettbewerb mit anderen Nutzungen und Entwicklungszielen. Das Land Nordrhein-Westfalen legte 2004 das erste Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept vor. Eine Blaupause für die weitere Entwicklung, eine fundierte Analyse von Stärken und Schwächen. Und nicht zuletzt die exzellente Basis für die weitere Zusammenarbeit mit Politik und Fachverwaltung, die nicht nur erkannt haben, wie wichtig Wasserstraße und Häfen für die Entwicklung des Binnenhafenlandes Nr. 1 sind, sondern auch entsprechend handeln und sich offen zu den Häfen bekennen. Sie schaffen wichtige Rahmenbedingungen, die es uns ermöglichen, uns auf unsere Aufgaben zu konzentrieren. Wir sind froh, dass dieses wegweisende Papier jetzt fortgeschrieben und aktualisiert wurde. Damit bleibt das Konzept eine Basis für die weitere Entwicklung. RAINER SCHÄFER

Historischer Moment

Superlative werden gerne und oft überstrapaziert. Aber die Vertragsunterzeichnung zwischen dem dänischen Unternehmen Maersk Line im vergangenen Monat ist für die Neuss Düsseldorfer Häfen tatsächlich ein historischer Moment. Eine internationale Seecontainerlinie errichtet einen „dedicated terminal", einen eigenen Umschlagsplatz im Hinterland.

Doch was bedeutet das? Zum einen gewinnen die NDH einen starken Partner und erhöhen weiter die Umschlagszahlen. Das ist gut für das Geschäft – und das ist nach wie vor unsere erste und wichtigste Aufgabe.

Aber der neue Terminal schafft auch Arbeit. Zudem wird Geld, sogar viel Geld, investiert, und das ist gut für die Region.

Und die NDH tragen einmal mehr dazu bei, dass das erhebliche zusätzliche Verkehrsaufkommen der nächsten Jahre in vernünftige Bahnen gelenkt wird. Weg von der Straße, auf das Binnenschiff.

Dass es auch noch gelang, die Interessen von Maersk und Product Service Lateinamerika nicht nur unter einen Hut zu bringen, sondern zu einer strategischen Partnerschaft zu verbinden, ist sicherlich nicht nur das Sahnehäubchen dieses wegweisenden Projektes, sondern auch das Stückchen Speck für die Maus Maersk.

Auf jeden Fall sind wir sicher, dass das Modell Neuss Schule machen wird. Andere Standorte werden mit ähnlichen Terminals folgen. Und auch das macht uns stolz. ULRICH GROSS

Eine innovative Lösung

Terminal sichert zuverlässige und nachhaltige Seetransporte.

Push-Pull-Strategie soll die strapazierten Seehäfen entlasten

Zu der Ausrüstung der Maersk Line gehören nicht nur modernste Schiffe, sondern auch eigene Container.

Seit etlichen Jahren engagiert sich die Containerschiffsreederei Maersk Line nicht nur im weltweiten Transport der Container, sondern auch in den kontinentalen Hinterlandverkehren. „Ausreichende Kapazitäten in Bezug auf Terminals, Eisenbahn und Binnenschiff sind die Voraussetzung für die Aufrechterhaltung eines zuverlässigen und nachhaltigen Güterverkehrs über das Meer", erläutert Maarten Tromp, Maersk-Direktor Intermodal und Equipment. Seiner Meinung nach sind innovative Lösungen und eine umfassende Kooperation zwischen den Marktteilnehmern und auch Regierungen erforderlich, um dies zu erreichen und dem Verkehrschaos auf der Straße entgegen zu wirken.

So biete das neue Neusser Terminal dem Unternehmen die Möglichkeit, seine Push-Pull-Strategie auszubauen.

Denn die Kunden des Unternehmens warten aus den unterschiedlichsten Gründen teilweise einige Tage, bis sie die angekommenen Container aus dem Seehafen abholen und weiter transportieren. Doch damit verstopfen die Blechkisten die ohnehin schon an die Grenzen ihrer Kapazität angelangten Anlagen in den Seehäfen noch weiter. Der Ansatz von Maersk: Die Blechkisten werden gleich in Binnenterminals verladen (pushed into) oder entladen (pushed out) und sind so noch näher am Kunden.

Nur eine von verschiedenen Aktivitäten, mit denen der Konzern seine Zukunftsfähigkeit sichern will: Die Dänen investieren gleichzeitig in ihre Flotte und in Übersee-Terminals in den Seehäfen auf der ganzen Welt.

Der neue Terminal ist zunächst für bis zu 200.000 TEU ausgelegt.

Ganz frisch auf den Tisch

Bestandteil des neuen Terminals im Neusser Hafen wird auch ein Fruchtzentrum des Unternehmens Product Service Lateinamerika (PSL). Die Firma hat sich darauf spezialisiert, exotische Früchte aus Kolumbien, Brasilien, Mexiko und Peru für die deutschen Verbraucher einzuführen, neuerdings auch aus China.

Die Ladungen erreichen Deutschland per Seeschiff und den Seehafen Rotterdam. Von dort sollen die Früchte dann, so die Planung, direkt und schnell in den Neusser Hafen geliefert werden. Im neuen Terminal, wird die frische Ware auf einer Fläche von rund 10.000 Quadratmetern dann nicht nur umgehend umgeschlagen, sondern auch entsprechend der Kundenwünsche zusammengestellt.

Die Eröffnung des Fruchtzentrums ist für das Jahr 2009 geplant. Schon jetzt gibt es Erweiterungspläne: Ab 2011 soll eine zusätzliche Verarbeitungsschiene es ermöglichen, entsprechend den Wünschen der Kunden das Obst zu schneiden, zu mischen und in kleinen Packungen auf den Weg zu Großmärkten und Supermärkten von Düsseldorf bis München zu bringen.

Das Unternehmen hatte ursprünglich geplant, ein eigenes Terminal zu errichten, was jedoch an den Ansiedlungswünschen von Maersk scheiterte.

In Folge entschlossen sich beide Firmen zu einer strategischen Partnerschaft. Das neue Fruchtzentrum wird integraler Bestandteil des neuen Maersk-Terminals.

Der Container legte vor rund 50 Jahren die Basis für die weltweite Wirtschaft und das noch heute andauernde Wachstum der Logistik – Reeder lehnten Idee zunächst ab – Tage des Tallyman sind gezählt

Kommt alles in die Blech-Kiste

Die neben dem Internet und seinen Kommunikationsmöglichkeiten wohl wichtigste Erfindung für den weltweiten Handel und damit auch für die Binnenschifffahrt ist der Container.

Bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts gab es genau zwei Sorten Fracht: Schüttgüter wie Sand, Getreide oder Kohlen wurden mit Kippwagen oder Laufbändern in die Frachträume der großen Schiffe geladen und am Zielort mit Baggergreifern, Saugern oder ähnlichem entladen. Stückgut dagegen wurde auf vielfältigste Weisen verpackt: In Säcken, Ballen, Fässern aus Holz oder Metall, einzeln wie zum Beispiel größere, sperrige Gegenstände oder in Kisten.

Das Bewegen dieser zahlreichen Einzelteile dauerte trotz Einsatz von vielen helfenden Händen mehrere Tage: Für das Entladen eines 500 Tonnen-Schiffes benötigten 60 Männer rund eine Woche. Die so genanten „Schauerleute" schleppten die verschiedenen Behältnisse zu den Luken, wo sie sie in Netzen oder auf Paletten an die Haken der Kräne „anschlugen".

Derweil überlegte der "Stauerviz", der Vorarbeiter, wie die zusätzlich aufzunehmende Ladung am besten untergebracht werden konnte, damit sie in den nächsten Häfen gut und schnell zur Entladung erreichbar wäre. Auf alle Abläufe hatte der „Tallyman" ein waches Auge, der im Auftrag des Reeders die Ware kontrollierte. Dazu benutzte er meist eine fünf Fuß lange Messlatte, die in regelmäßigen Abständen Markierungen aufwies: das Kerbholz, englisch „tally".

Zwangspause in der Kneipe

Die Mannschaften – egal ob im See- oder Binnenhafen – hatten derweil viel Zeit, ihre Heuer in den diversen Kneipen und Gasthäusern auszugeben. Die Wirtschaft in den Häfen profitiere auch in anderen Bereichen: Die Kapitäne kauften für die weitere Reise ein, ließen neue Ausrüstung einbauen oder Schäden reparieren.

Dass diese Art der Verladung viel Zeit und damit auch viel Geld kostet, war auch dem kleinen Fuhrunternehmer Malcolm P. McLean klar. Angeblich soll er bereits Ende der 30er Jahre des vergangenen Jahrhunderts überlegt haben, wie sich das aufwendige Auf- und Umladen vermeiden ließe.

Zunächst versuchte er, ganze Lkw mitsamt ihrer Ladung in das Schiff zu heben und am Ziel zu löschen. Die Weiterentwicklung war es dann, nur noch die Anhänger beziehungsweise Aufleger zu versenden, die so gebaut waren, dass sie von unterschiedlichen Zugmaschinen bewegt werden konnten.

Von da an war es nur noch ein kleiner Schritt, auch die Trailer wegzulassen und nur noch austauschbare Behälter zu verwenden. Ein kleiner Schritt, den kein Reeder mitgehen wollte. Deshalb sattelte McLean um, kaufte ein Schiffe und nannte sein Unternehmen Sea-Land Inc. Das war übrigens sehr erfolgreich und wurde Ende der 90er Jahre an die Maersk Reederei verkauft, wo es zumindest im Namen noch eine Reihe von Jahren weiterlebte: Maersk Sealand.

Erste Fahrt im Jahr 1956

Allgemein gilt die „Ideal X" als erster Containerfrachter, der am 26. April 1956 genau 58 Container von Port Newark nach Houston brachte. Im gleichen Jahr wurde das erste Vollcontainerschiff wird in Dienst gestellt, die „Maxton", ein umgebauter Tanker, der sechzig Container als Decklast befördern konnte.

In Europa legte das erste Containerschiff zehn Jahre später an. Der erste Container auf deutschem Boden wurde am 6. Mai 1966 von der „Fairland" im Bremer Überseehafen abgesetzt. Sehr schnell erkannten auch Reeder in Europa und Japan den Vorteil des Containers und investierten gleichfalls in die neue Transporttechnik.

Da die amerikanischen Normen aber nicht ohne Schwierigkeiten auf die Verhältnisse in europäischen und anderen Ländern zu übertragen waren, wurde eine Einigung mit den Amerikanern angestrebt und nach mühevollen Verhandlungen schließlich auch erreicht. Die so entstandenen ISO-Normen sahen einheitliche Längen von 10, 20, 30 und 40 Fuß, eine amerikanische Maßeinheit, vor. Die Breite wurde mit acht Fuß festgelegt und die Höhe mit meist acht Fuß und sechs Zoll. Damit war sichergestellt, dass einheitliche Umschlagskrane, Lastwagen und Schiffe die derzeit auf rund 100 Millionen Exemplare geschätzten Kisten überall auf der ganzen Welt transportieren und bewegen können. Dem globalen Handel stand damit nichts mehr im Weg.

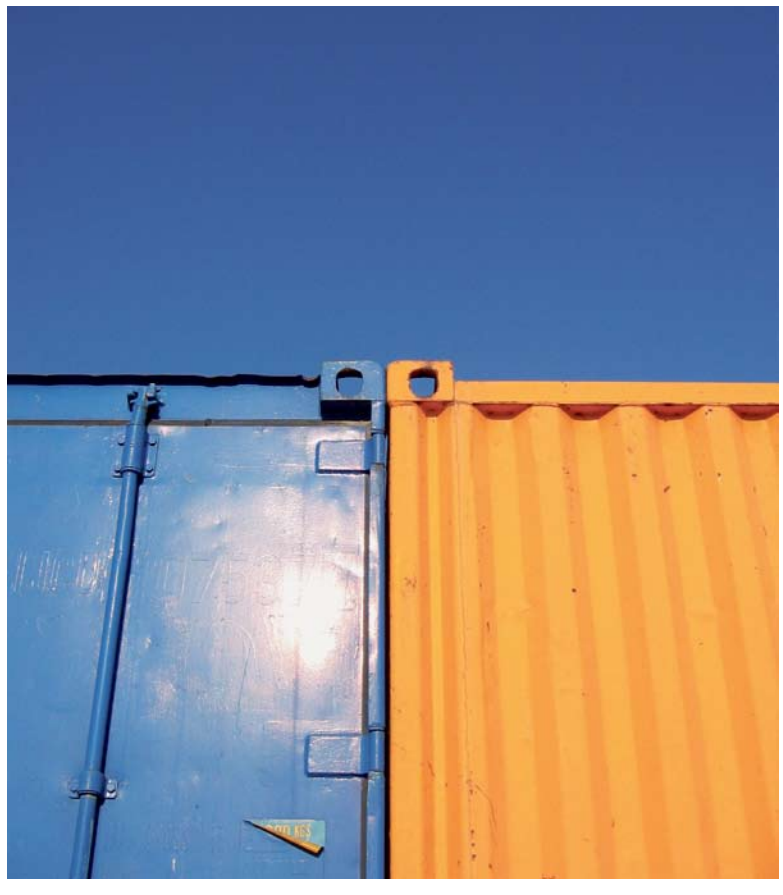


Foto: Photocase.de

Bei der farblichen Gestaltung der Blechkisten gibt es keine Grenzen.

Dank standardisierter Maße kann ein Container überall und immer ähnlich schnell umgeschlagen werden.

Was ist eigentlich ein TEU?

Container werden in Fuß gemessen, denn sie sind eine amerikanische Erfindung. Sie haben normalerweise eine Länge von entweder 20 Fuß oder 6,06 Metern beziehungsweise 40 Fuß oder 12,19 Metern.

Im Englischen werden die 20 Fuß langen Blechkisten als **T**wenty Foot **E**quivalent **U**nit - oder nach den Anfangsbuchstaben TEU bezeichnet. Die 40 Fuß langen Kisten werden auch als FEU abgekürzt, Fourty Foot Equivalent Unit, doch ist diese Bezeichnung eher ungewöhnlich.

Die Bezeichnung TEU setzte sich auch bei der Abrechnung zum Beispiel der vom Reeder im Hafen benötigten Krankapazitäten oder Liegeplätze durch und fand so auch in die jährlichen Berichte über die Umschlagszahlen Eingang. Denn wichtig ist dabei nicht das Gewicht, sondern die Zahl der umgeschlagenen Container.

Foto: Photocase.de

Fundament der Industrialisierung

Baggerlöcher: Naherholungsgebiete und wichtiger Wirtschaftszweig

Foto: Photocase.de

Gerade an den ersten Frühlingstagen laden Baggerlöcher und Naherholungsgebiete wie der Elfrather See in Krefeld zu einem Spaziergang ein. Um die Natur zu genießen und ein wenig auszuspannen. Dabei wissen viele Besucher nicht, dass die Freizeitgebiete ehemalige Industriebetriebe sind.

Das Wort Kies stammt aus dem mittelhochdeutschen Kis, womit grobkörniger, steiniger Sand bezeichnet wurde. Der Ursprung der Vorkommen am Niederrhein, so berichtet die Internetseite des Unternehmens Hülskens, gehen auf die Eiszeiten vor rund zwei Millionen Jahren zurück. Der ständige Wechsel zwischen Frost und Hitze verwitterte die Gebirgsgesteine und ließ Brocken absplittern. Aus Taunus, Hunsrück und Sauerland transportierte der Rhein das Gestein dann flussabwärts. Daraus entwickelten sich in Jahrtausenden auf den niederrheinischen Terrassen und in den Niederlanden weiträumige Lagerstätten. Denn Vater Rhein änderte in den vergangenen Jahrtausenden und bis zu seiner Eindeichung oftmals und teilweise sehr großflächig seinen Lauf – und hinterließ oftmals Lagerstätten.

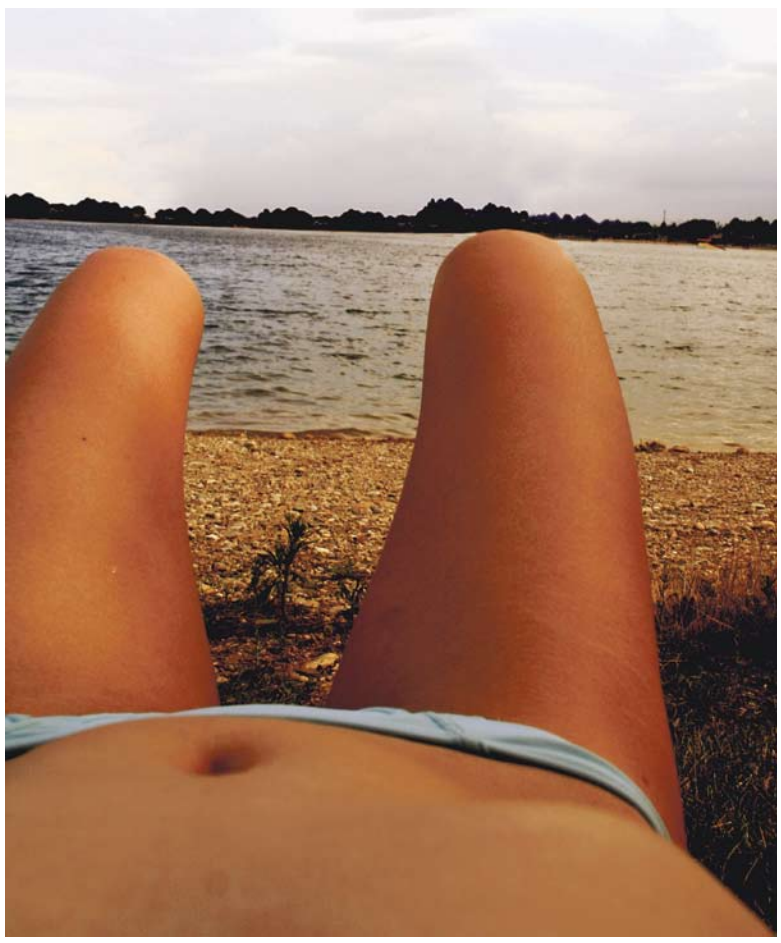


Foto: Photocase.de/©fraueva

Elfrather See: Schon jetzt vom Sommer träumen.

Schon vor 10.000 Jahren mischten die Menschen im Nahen Osten aus Sand, kalkigen Bindemitteln und Wasser einfache Estrichmörtel. Die Römer begannen im dritten vorchristlichen Jahrhundert damit, Gestein und hydraulischen Kalk zur Herstellung von „römischen Beton" von relativ hoher Festigkeit einzusetzen, indem sie Gesteinsstücke in mit angemachten Kalk gefüllte Schalungen versenkten. Das Ergebnis nannten sie „opus caementitium".

Fundament der Industrialisierung

Den eigentlichen Durchbruch als gebundene Massenbaustoffe verdanken Kies und Sand der Erfindung des Portlandzements als Vermittler noch höherer Festigkeiten durch den Briten Josef Aspdin, der 1824 eine Idee seines Landsmannes John Smeaton aus dem Jahre 1794 verbesserte. Sand und Kies bildeten das Fundament der Industrialisierung auch in Ruhrgebiet und Rheinland. Ein Grund: Die Baustoffe konnten schnell und einfach über Binnenschiffe und Häfen in die expandierenden Regionen transportiert werden.

Der Stahlbeton, eine Idee aus den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts, in dem das künstliche Gestein durch besonderen Stahl verstärkt, gleichzeitig aber auch nachgiebig gestaltet wurde, und der damit einher gehende neuerliche Bauboom ließen den Bedarf weiter steigen. Zahlreiche Firmen entstanden, Bauern des Niederrheins und Rheinlandes entdeckten, auf welchem Schatz sie saßen.

Jeder Bundesbürger verbraucht statistisch gesehen im Laufe seines Lebens rund 325 Tonnen Kies und Sand. Für ein Haus oder eine Wohnung werden schon rund 150 Tonnen benötigt. Dazu kommen öffentliche Bauten, Straßenbau, Gewerbe-, Industrie- und landwirtschaftliche Bauten.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der niederrheinischen Vorkommen ist groß: In den rund 50 Unternehmen, die im Regierungsbezirk Düsseldorf Kies und Sand produzieren, arbeiten mehr als 3.300 Menschen. Dazu kommen rund 4.500 Arbeitsplätze in Branchen wie Maschinen- und Anlagenindustrie, Transportgewerbe und Logistik, Rekultivierung und Qualitätssicherung. Weitere 14.000 Arbeitsplätze werden durch Standortentscheidungen von verarbeitenden Unternehmen gesichert. Macht insgesamt 22.000 Arbeitsplätze, die am Niederrhein vom Kies abhängen.

Spiel, Sport und Spannung

Über die Stadtgrenzen

Krefelds hinaus bekannt ist der Erholungspark Elfrather See. Das rund 138 Hektar – dies entspricht einer Fläche von rund 190 Fußballfeldern – große Naherholungsgebiet lädt zu Erholung wie auch zu vielseitigem sportlichen Engagement ein. Besucher können unter anderem die großzügig bemessenen Spiel- und Sportflächen sowie kilometerlange, befestigte Radwanderwege genießen, eine Minigolfanlage, einen großzügig angelegten Grillplatz sowie die circa 62 Hektar große Wasserfläche nutzen, die zum Rudern, Segeln und Surfen einlädt. Entsprechende Tagestickets gibt es am Zentralgebäude, Bruchweg 26/28, Telefon (0 21 51) 47 10 09, für 3,25 Euro. Geeignetes Sportgerät ist mitzubringen.

Doch nicht nur für Erholungssuchende und Freizeitsportler hält der Erholungspark das passende Angebot bereit. Ortsansässige Wassersportvereine haben hier eine Heimat gefunden und bereichern durch zahlreiche Wettkampfveranstaltungen alljährlich das Krefelder Sportgeschehen.

Brunch mitten im Hafenbecken

Weiße Flotte Düsseldorf startet in die Saison 2008: bewährte und brandneue Angebote für unvergessliche Ausflüge

Foto: Weiße Flotte Düsseldorf

Ein Ausflug an Bord der Weißen Flotte bietet den Gästen ganz neue Eindrücke von Stadt und Landschaft

Mit dem Osterfest hat endlich die Saison bei der Weißen Flotte Düsseldorf begonnen. Auch für dieses Jahr stellten die Mitarbeiter ein Programm zusammen, das zahlreiche interessante Fahrten umfasst und in dem sicher jeder ein passendes Angebot findet.

Ausflug in Kaiserswerth

In der Vorsaison fährt jeden Tag ein Schiff nach Kaiserswerth und zurück – außer, es regnet in Strömen, wie Marketingchef Michael Maedler einschränkt. Ab dem 26. April erhöht sich die Taktzahl sogar noch: Dann sind am Wochenende zwei Schiffe im Einsatz und pendeln zwei bis drei Mal zwischen dem Landtag und der Kaiserpfalz.

Bei den Gästen, berichtet der Fachmann aus Erfahrung, seien besonders die Anlegestellen Kaiserswerth und Mönchenwerth beliebt. Von hier aus lassen sich hervorragend schöne Ausflüge beginnen. Etwa auf die andere Rheinseite, die mit der Autofähre ganz nah liegt. „Von dort aus kommt man nach Langst, es gibt aber auch zahlreiche schöne Ausflugslokale entlang des Rheins", verrät Maedler.

Das Hauptziel der Düsseldorfer aber ist traditionsgemäß Kaiserwerth selbst, der sympathische Stadtteil mit seinen malerischen Gassen, der historischen Architektur und der beliebten Gastronomie wie der Gaststätte „Zur Rheinfähre".

„Viele unserer Gäste steigen morgens zu, verbringen dann ein paar schöne Stunden, genießen Kaffee und Kuchen und kehren anschließend mit uns zurück", so Maedler. Eine Fahrt mit dem Schiff, so hat der Düsseldorfer einen Tipp parat, sei aber sicher auch eine gute Idee für Messebesucher und Aussteller: Durch die nahe Verbindung über den Anleger Messe/ Nordpark bietet sich auch für Geschäftsleute die Gelegenheit, von der Altstadt aus unkompliziert zur Messe zu gelangen und dabei ein paar stressfreie Minuten in außergewöhnlicher Umgebung zu genießen.

„Das ist doch was anderes als Taxi oder Straßenbahn – und dauert in der Hauptverkehrszeit beinahe genauso lange", wirbt Maedler. Daneben wartet die Weiße Flotte Düsseldorf auch wieder mit einigen Specials auf: Kinder bis zu sechs Jahren fahren in Begleitung eines Erziehungsberechtigten umsonst, freitags werden Senioren zum halben Preis mitgenommen, ebenso Gruppen ab 20 Personen montags bis freitags nach Voranmeldung. Und Geburtstagskinder haben eh immer freie Fahrt.

Gang durch die Brauhäuser

Ab dem 26. April fährt die Weiße Flotte Düsseldorf auch regelmäßig nach Köln. Nicht nur die Gelegenheit, einen unvergesslichen Tag auf dem Rhein zu erleben, sondern auch während des dreistündigen Aufenthaltes ein Museum zu besichtigen, den Dom zu besuchen oder einen kurzen Gang durch die Brauhäuser zu unternehmen.

Ganz neu und besonders interessant ist der „Jazz-Brunch Neuss-Düsseldorfer Häfen", zu dem die Weiße Flotte erstmals am Sonntag, 18. Mai, einlädt. Für 39 Euro wird an Bord ein reichhaltiges Programm geboten.

Für eine gute Grundlage sorgt ein rustikales Düsseldorfer Brunch: Das beginnt mit dem Breakfast, das zusätzlich zu den selbstverständlichen Standards um Fisch-Angebote ergänzt wird, und dann langsam in das Lunch mit deftigen Delikatessen übergeht. Dazu spielt das Jazzorchester Muckefuck auf: Die Lokalmatadore um Neusser Klarinettist Jörg Dahmen versprechen wie gewohnt Dixieland, New Orleans und jede Menge Spaß. In den vergangenen Jahren entwickelte sich das Jazzorchester mit dieser interessanten Mischung zu einer festen Größe in der Szene nicht nur von Neuss und Düsseldorf, sondern des ganzen Niederrheins.

In den musikalischen Pausen erhalten die Gäste zudem einige interessante und ungewöhnliche Fakten und Geschichten aus den Häfen – also die besten Zutaten für ein unvergessliches Frühstück.

Um Voranmeldung unter (02 11) 30 61 24 oder E-Mail an ticketverkauf@weisseflotteduesseldorf.de wird gebeten.

Foto: de.wikipedia.org

Den Mardern auf der Spur

Gemeinsam mit der Aktion Fischotterschutz bietet die Düsseldorfer NAJU NRW von Dienstag, 25. März, bis Samstag, 29. März, ein Ferienseminar im Otterzentrum Hankensbüttel für Kinder von 8 bis 14 Jahren, um Otter, Dachs, Hermelin und Co kennenzulernen. Außerdem ist eine Pflanzaktion geplant, um den Lebensraum des Otters im Bereich der Ise zu verbessern. Kinder zahlen 80 Euro, NABU-Mitglieder 70 Euro. Weitere Informationen: NAJU, Merowinger Str. 88, 40225 Düsseldorf, Telefon (02 11) 15 92 51 30, E-Mail: mail@naju-nrw.de.

Hier ist was los

Termine in ihrer Umgebung

23. März 2008

Kinder zuerst an Bord –
Eltern herzlich willkommen, 15 Uhr, Führung mit Katja Benner durch das Schiffffahrtsmuseum, Düsseldorf.

Medienmeile
Der kreative Hafen.
15 Uhr, Rundgang mit Marlies Lenz, Anmeldung unter Telefon (02 11) 6 91 32 85 erforderlich.

Der Medienhafen –
herausragende Architektur prägt neue Arbeitswelten, 15 Uhr, Rundgang mit Arnulf Pfennig, Anmeldung erforderlich, Telefon (02 11) 63 52 59.

29. März 2008

Vom Neuen Stadttor über die Gehry-Bauten bis zur Living Bridge, Rundgang mit Anke Pfennig, 14.30 Uhr, Anmeldung unter (02 11) 6 35 25 92.

Medienmeile
Der kreative Hafen.
15 Uhr, Rundgang mit Marlies Lenz, Anmeldung unter Telefon (02 11) 6 91 32 85 erforderlich.

Düssel Fluss-Gang
Dankesritual für das Wasser. 16 Uhr, mit Karin R'hila & Walter Reinhard, Anmeldung erforderlich unter der Telefonnummer (021 1) 3 98 53 27.

30. März 2008

Das Schifffahrtsmuseum
15 Uhr, Führung durch die Ausstellung mit Eva Jörn, Düsseldorf.

Ab 1. April 2008

Stadtrundgang
mit Bootsfahrt in den Medienhafen, täglich 11 und 14.30 Uhr, Treffpunkt: Tourist-Information, Marktplatz 6, Telefon: (02 11) 1 72 02 - 8 54

Umbau

Um die Kosten und Organisation des Unternehmens noch weiter zu optimieren beschloss Maersk Line Anfang diesen Jahres unter anderem, die regionale Organisationen in kleinere Teams aufzustellen und gleichzeitig die Entscheidungen weiter in die Länder und damit zu den Kunden zu verlagern. Zusätzlich soll eine grundsätzliche Prozessoptimierung den Verwaltungsaufwand reduzieren und helfen, Prozesse beschleunigen – sowohl im Interesse der Kunden als auch um die interne Effizienz noch weiter zu steigern.

Unterricht

In der Bundesrepublik beschäftigt Maersk Line derzeit zehn Auszubildende im Bereich Schifffahrtskaufleute. Maersk Logistics stellt zudem pro Jahr zwei bis drei Speditionskaufleute – Kaufmann für Logistik und Transportdienstleistung ein. Zudem hat Maersk Line ein internes Trainee-Programm: die Maersk International Shipping Education (MISE). Das interne Nachwuchsförderungsprogramm des Unternehmens durchlaufen dieses Jahr drei Mitarbeiter zur Weiterbildung.

Umstellung

Mit Wirkung zum 1. April 2008 an stellt das Unternehmen Maersk Line die Tarifwährung von US-Dollar auf Euro bei seinem Europa - Ozeanien-Diensten um. Die Umstellung erfolgt nach Firmenangaben aufgrund der Entwertung des US-Dollars zu einer Zeit, in der ein zunehmend hoher Anteil der Kosten der Linie in Euro angesetzt werden.

Die Giganten der Weltmeere

Maersk-Shiffe transportieren ständig rund drei Prozent des Bruttosozialproduktes

Maersk Line ist ein Tochterunternehmen der A.P. Moller-Maersk-Unternehmensgruppe mit Firmensitz in Kopenhagen, Dänemark. Das Unternehmen versorgt mit einer Flotte von mehr als 500 Seeschiffen und mehr als 1,9 Millionen Containern Kunden rund um den gesamten Globus und stellt so einen verlässlichen und umfassenden weltweiten Service sicher. Ganz im Sinne der Unternehmensvision: „Möglichkeiten im weltweiten Handel schaffen."

Die großen Schiffe der Maersk Line haben eine Tragfähigkeit von bis zu 6000 TEU (Standard-Bemessungsgröße für Container) für die K-Klasse und bis zu 11.000 TEU bei der PS-Klasse – das entspricht einem Frachtzug mit einer Länge von 71 Kilometern.

Auch sonst handelt es sich bei dieser Klasse um wahre Riesen des internationalen Gütertransportes: Der Anker eines solchen Schiffes wie der EMMA MÆRSK wiegt 29 Tonnen - so viel wie fünf ausgewachsene afrikanische Elefanten. Die Maschine eines solchen Schiffes erzeugt bis zu 109.000 PS. Zusammengenommen sind die Unterkünfte und die Brücke eines Schiffes der PS-Klasse so hoch wie ein zwölfstöckiges Gebäude an Land. Die Schiffe sind mit einem Wärmerückgewinnungssystem ausgestattet, das rund zehn Prozent der Kraft der Hauptmaschine einspart. Das entspricht dem durchschnittlichen Jahresverbrauch an elektrischer Energie von 5000 europäischen Haushalten. Jedes Schiff der Klasse legt pro Jahr rund 170.000 Seemeilen zurück - oder etwa 7,5 Mal rund um den Globus.

Die Schiffe der Maersk Line legten im Jahr 2006 rund 44.000 Mal in Häfen an – durchschnittlich eines alle elf Minuten. Würde man alle Container des Unternehmens aufeinander stapeln ergebe sich eine Höhe von rund 2500 Kilometern - das entspricht 8550 Eifel-Türme übereinander.

Das dänische Unternehmen beschäftigt rund 25.000 Mitarbeiter und unterhält 325 Büros in mehr als 125 Ländern.

Strategisch gelegen

Die Entscheidung für Neuss fiel, so Maarten Tromp, Maersk-Direktor Intermodal und Equipment, aus mehreren Gründen. Zum einen sei der Standort strategisch ideal gelegen und biete ausreichend Platz für einen Ausbau angesichts der Zuwächse im Container-Verkehr.

Neuss biete dazu, so der Direktor, hervorragende trimodale Anbindung und somit die bestmögliche Nutzung zum Beispiel der Binnenschifffahrt in Einklang mit Maerks ständigem Bemühen um die Umwelt.

Tromp: „Wir sind zuversichtlich, dass die Neuss Düsseldorfer Häfen der richtige Partner für die derzeitigen und zukünftigen Geschäfte von Maersk Line sind."

Eine erfolgreiche Geschichte

1928 begann der Linienverkehr zwischen Amerika und Asien

Die Anfänge der Maersk Line gehen auf das 1904 gegründete Dampfschiffunternehmen A/S Dampskibsselskabet Svendborg zurück.

Acht Jahre später, 1912 gründete der Schiffsbesitzer A.P. Møller das Dampskibsselskabet af 1912 A/S, das Dampfschiffunternehmen von 1912. Im Jahr 1921 kaufte er seinen ersten motorgetriebenen Neubau, die „LEISE MÆRSK". Das Schiff war weltweit das erste mit Ein-Propeller-Diesel-Antrieb und das erste Schiff, das weltweit in der Trampschifffahrt zum Einsatz kam. Darunter versteht man ein Schiff, das ohne festgelegten Fahrplan und feste Routen eingesetzt wird. 1928 startete der erste Linienservice zwischen Amerika und Asien. Im gleichen Jahr etabliert sich „Maersk Line" als Handelsmarke.

Die Schiffe der Maersk Line laufen beinahe alle Kontinente an.

Der erste Container ging nach dem zweiten Weltkrieg im Jahr 1956 an Bord der Ideal-X auf die Reise von Port Newark in New Jersey, nach Houston in Texas. Es dauerte aber noch bis 1973 bis Maersk Line ihr erstes Containerschiff „SVENDBORG MÆRSK" in Betrieb nahm.

Es folgte eine Zeit der Expansion: Im Jahr 1993 wurden die Aktivitäten der EacBen Container Line Ltd. erworben, 1999 das internationale Containergeschäft der Sea-Land Service Inc übernommen und das Unternehmen in der Folge in Maersk Sealand umgetauft.

Nach dem Zusammenschluss der A/S Dampskibsselskabet Svendborg und der Dampskibsselskabet af 1912 A/S zur A.P. Møller - Mærsk A/S folgte der Kauf von Royal P&O Nedlloyd N.V.

Im Jahr 2006 erfolgte die Umbenennung in Maersk Line, gleichzeitig wurde mit der EMMA MÆRSK das derzeit größte Containerschiff mit 11.000 TEU in Dienst gestellt.

Partnerschaftliche Kooperation

Wichtiger Versorger von Kraftwerksstandorten – Umschlag und Lagerung im Hafen

Die RSB Logistic GmbH ist ein Unternehmen der RWE Group und verantwortet im Konzernverbund den Einkauf und die logistische Abwicklung von Massenguttransporten. Zu der Organisation der Tochter der Rheinbraun Handel und Dienstleistungen GmbH gehören Abteilungen für Lkw-, Schienen- und Kontrakt-Logistik sowie die Binnenschifffahrt und ein Services-Bereich.

Die 154 Mitarbeiter bewegten dabei im vergangenen Jahr 7,5 Millionen Tonnen Güter auf allen drei Verkehrsträgern und erzielten einen Umsatz von 80 Millionen Euro. Neben flüssigen und trockenen Massengütern in der Schifffahrt mit einem Anteil von 2,2 Millionen Tonnen transportieren Bahn (2,3 Millionen Tonnen) und Lkw (drei Millionen Tonnen) Kalk- und Kohleprodukte. Zu den Kunden gehören unter anderem namhafte Mineralölgesellschaften, Chemieproduzenten, Kraftwerksbetreiber und Handelsunternehmen.

Der Umwelt verpflichtet

In Zusammenarbeit mit den Neuss Düsseldorfer Häfen stellt RSB Logistic die Versorgung der vier Braunkohlekraftwerke Frimmersdorf, Neurath, Niederaußem und Weisweiler mit Kalksteinmehl über die Schiene sicher. Das Kalksteinmehl kommt bei der Rauchgasentschwefelung zum Einsatz – seit vielen Jahren eine der zentralen Maßnahmen der RWE Power zum Umweltschutz.

„Zwei weitere Bereiche unserer partnerschaftlichen Zusammenarbeit umfassen den Transport von Braunkohlenstaub, ein Produkt der Sparte Veredelung der RWE Power AG, zur Versorgung eines Chemieunternehmens sowie den Umschlag von Importsteinkohle über die Neuss Düsseldorfer Häfen", erklärt Günther Schmidt, Geschäftsführer der RSB Logistic GmbH.

So werden pro Jahr rund 130.000 Tonnen Wirbelschichtbraunkohle mit etwa 100 Zügen der Neusser Eisenbahn bewegt.

Das Unternehmen schlägt zudem 30.000 Tonnen Importsteinkohle im Hafen vom Binnenschiff an Land um, die anschließend entweder im Hafen zwischengelagert oder gleich auf die Bahn zum Weitertransport in die Bestimmungsstationen umgehoben werden.

Hohe Verlässlichkeit

„Insgesamt transportieren die Neuss Düsseldorfer Häfen mehr als 700.000 Tonnen pro Jahr für unser Unternehmen. Und überall dort, wo Güter in so großen Mengen transportiert werden, spielt Zuverlässigkeit eine zentrale Rolle. Eben diese Zuverlässigkeit ist das besondere Markenzeichen unserer Kooperation", bedankt sich Günther Schmidt, Geschäftsführer der RSB Logistic GmbH bei der Hafenmannschaft. Beide Unternehmen könnten, so der Geschäftsführer weiter, auf eine umfangreiche partnerschaftliche Zusammenarbeit von der ersten Stunde der Neuss Düsseldorfer Häfen zurückblicken, die sich inzwischen mehr als bewährt habe.

Global aktiver Dienstleister

Stetige Expansion seit Gründung – Stammsitz in Frechen

Gegründet wurde die RSB Logistik GmbH im Jahre 1918, damals noch als Reederei „Braunkohle" GmbH mit Sitz in Wesseling. 1922 übernahm sie die Flotte der Amsterdamer „N.V. Brandstoffenhandel en Rederiij".

Ab 1936 weitete sich das Leistungsspektrum weiter aus, zunehmend führte das Unternehmen auch Umschlagsaktivitäten und Lkw-Verladungen, 1939 nahm es zudem das erste Tankschiff in Dienst. 1943 lag das Transportvolumen bereits bei 4,9 Millionen Tonnen. Nach dem Wiederaufbau des Unternehmens nach Kriegsende konnte es 1950 die Reedereitätigkeit mit eigenen Schiffen wieder aufnehmen, schwerpunktmäßig der Transport von Massengütern für die Bau- und chemische Industrie. 1976 wurde die Umschlags- und Speditionsgesellschaft Braunkohle mbH als Abfertigungsspedition zugelassen. Durch die Verschmelzung der Reederei „Braunkohle" GmbH mit der USG entstand 1978 die Reederei und Spedition Braunkohle GmbH. Im Jahr 1993 erfolgte die Umbenennung in RSB LOGISTIC GmbH.

Heute stellt sich das Unternehmen als weltweit agierenden Logistik-Dienstleister dar. Von ihrem Stammsitz in Köln/Frechen steuert sie ihre Aktivitäten sowie die Arbeit der Niederlassungen.

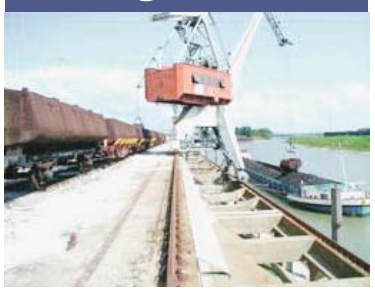
mehr Infos unter:
www.rsb-logistic.de

Leistungsstark

Mit rund 400 Ganzzügen transportiert die Neusser Eisenbahn der Neuss Düsseldorfer Häfen pro Jahr etwa 550.000 Tonnen Kalksteinmehl im Auftrag der RSB Logistic GmbH zwischen den beiden herstellenden Firmen und den vier Kraftwerks-Standorten.

Das für diese Aufgabe eingesetzte Equipment umfasst acht Garnituren mit 170 Wagen. Während die Neusser Eisenbahn die Schienentraktion, wie die Fachleute das Ziehen der Güterzüge bezeichnen, übernimmt, zeichnet RSB Logistic für die Disposition der Züge verantwortlich.

Lösungen



Entsprechend dem Leitsatz „Lösungen sind unsere Stärke" bieten die Mitarbeiter den Kunden intelligente Logistik-Lösungen, bei denen Gütertransporte von A nach B nur einen Teil der individuellen Konzepte ausmachen. Sie analysieren zudem die Ist-Situation der Logistik-Prozesse, erschließen Synergien und Rationalisierungspotenziale und bieten professionelle Implementierung und permanente Optimierung der logistischen Abläufe.

Ausbildung

RSB Logistic ist seit mehr als 25 Jahren auch ein Ausbildungsbetrieb und nimmt so nicht nur die gesellschaftliche Verantwortung wahr, sondern sichert auch die Basis der erfolgreichen Arbeit im Unternehmen. Derzeit erlernen in dem Unternehmen Jugendliche die Berufsbilder Speditionskaufmann/ -frau oder Fachkraft für Lagerlogistik.

Weit mehr als Marzipan und Thomas Mann

Lübeck ist heute ein modernes und vielseitiges Wissenschafts-, Produktions- und Dienstleistungszentrum an der Ostsee

Beim Namen Lübeck denken viele zunächst an Marzipan, Thomas Mann oder das Holstentor. Doch die Stadt hat weit mehr zu bieten. So treffen die Besucherinnen und Besucher an beinahe jeder Ecke auf Kultur. Um alle Museen zu besuchen, sollten einige Tage eingeplant werden, so umfangreich ist das Angebot: das St. Annen-Museum mit dem berühmten Memling Altar und der modernen Kunsthalle. Das Behnhaus mit Gemälden sowie alter lübscher Wohnkultur. Das Burgkloster präsentiert wechselnde Ausstellungen. Und natürlich das in aller Welt bekannte Holstentor: Seine Innenräume sind dem Wirken des Lübecker Fernhandelskaufmannes gewidmet, der die Stadt seit dem Mittelalter in wirtschaftlicher, politischer, kultureller und architektonischer Hinsicht prägte.

Fährverkehre spielten für Lübeck schon immer eine große Rolle.

Nicht Kindern bleibt ein Besuch im Lübecker Marionettentheater und im Museum für Theaterfiguren unvergesslich. Auch das Buddenbrookhaus sollte niemand versäumen. Hier trifft man auf die in Lübeck geborenen Schriftsteller Heinrich und Thomas Mann. Sie stehen in einer Reihe mit weiteren berühmten Lübeckern wie dem Komponisten Dietrich Buxtehude, dem Schriftsteller Erich Mühsam, dem Bildhauer Bernt Notke oder dem Friedensnobelpreisträger Willy Brandt. Und mit dem Wahl-Lübecker und Literaturnobelpreisträger Günter Grass, dessen Schaffen in der Glockengießerstraße ein eigenes Ausstellungshaus gewidmet ist.

Weltkulturerbe der UNESCO

Neben den Museen zeugen die abwechslungsreichen Spielpläne der privaten und städtischen Bühnen, des Marionettentheaters oder der Freilichtbühne in den historischen Wallanlagen nahe der Lübecker Altstadt vom lebendigen Kulturleben in der Hansestadt.

Auch das ist Kultur: Das geschlossene Stadtbild erklärte die UNESCO 1987 zum Weltkulturerbe. Die wasserumflossene Altstadt mit ihren rund 1800 denkmalgeschützten Gebäuden, historischen Gassen und verwinkelten Gängen ist jedoch nicht nur schön an zu schauen, sondern der Kern einer höchst lebendigen Großstadt. Einstmals als Freie Hansestadt ein unabhängiger Freistaat, ist Lübeck heute von der Fläche die größte Stadt des Landes Schleswig-Holsteins und das Wissenschafts-, Produktions- und Dienstleistungszentrum an der Ostsee mit dem größten Fährhafen Europas.

Tradition und Fortschritt sind in Lübeck keine Gegensätze, sondern sie bilden den Spannungsbogen, der diese Stadt so einzigartig macht. Mittelalterliches Ambiente und moderne Geschäfte. Orgelkonzerte in den fünf großen Stadtkirchen und Musikerlebnisse in der Musik- und Kongreßhalle. In Lübeck liegt alles nah beieinander.

Die wirtschaftliche Struktur der Stadt ist von einem kontinuierlichen Anpassungsprozess geprägt. Der traditionelle Produktionsstandort hat sich dabei zu einer Basis für Zukunftsindustrien, einem Zentrum für Handel, Dienstleistung sowie Lehre und Forschung entwickelt. Lübeck arbeitet bewusst an diesem neuen Profil.

Lübsches Recht galt weit

Stützpunkt der Christianisierung – Kaufleute aus dem Westen

Lübeck war schon immer einzigartig. Königin der Hanse über 500 Jahre wurde sie offiziell 1143 von Adolf von Schauenburg gegründet, neu belebt durch Heinrich den Löwen 1157, und bereits 1226 von Kaiser Friedrich II zur reichsunmittelbaren Stadt erklärt, die sie bis 1937 blieb.

Bei seinen Bestrebungen, das slawische Gebiet einzudeutschen, brauchte Adolf von Schauenburg eine günstig gelegene Handelsstadt, die den Nordosthandel an sich zog. Schon längere Zeit bestand hier ein Handelsweg. Er sicherte den einzigen Zugang zur Siedlung im Norden mit einer Burg und führte Kaufleute aus dem Westen – vor allem Westfalen und Rheinländer – in diese Stadt.

Dass die Stelle handelspolitisch geschickt gewählt war, merkte der Lehnsherr von Graf Adolf, Herzog Heinrich der Löwe, schnell am Rückgang des Handels an seinen Marktplätzen Bardowik und Lüneburg. Viele Kaufleute wanderten nach Lübeck ab. Es kam zu Auseinandersetzungen, die Entscheidung wurde durch einen Brand der Stadt 1157 herbeigeführt. Der Herzog befahl dem Grafen die Abtretung und gründete auf demselben Platz die Stadt erneut. Schon damals wurde der Grundriss festgelegt, der sich bis heute erhalten hat.

Im Bewusstsein, den richtigen Ort zur richtigen Zeit gewählt zu haben und ein neues großes Ausfalltor zur Ostsee zu bauen, stattete Herzog Heinrich der Löwe die Stadt mit zahlreichen Privilegien aus. Er gab ihr das Stadtrecht nach Soester Vorbild, das später als „Lübsches Recht" mehr als 100 Städte im Ostseeraum übernahmen.

Bereits 1160, drei Jahre nach der Wiedergründung, verlegte Herzog Heinrich das Bistum von Oldenburg nach Lübeck, 1163 wurde der erste Dom geweiht. 1173 begann der Bau einer der größten Backsteinbauten Norddeutschlands, der großen romanischen Domkirche, die im Jahr 1230 vollendet wurde.

1226 erhob Friedrich II. die Stadt Lübeck zur freien Reichsstadt (Reichsunmittelbarkeit). Somit waren Rat und Bürgerschaft nur ihm allein untertan, mussten keinem Grafen, keinem Herzog und keinem Bischof gehorchen. Diese Eigenstaatlichkeit Lübecks endete erst 711 Jahre später. Die Reichsfreiheit gab Lübeck die Möglichkeit eines eigenes Rechts und somit einer starken und selbständigen Handelspolitik. Dieses begehrte Gesetzeswerk erlangte eben als „Lübsches Recht" in vielen Ostsee-Städten Geltung.

Das Holstentor ist heute ein Symbol für die gesamt Region.

alle Fotos dieser Seite: de.wikipedia.org

mehr Infos unter:
www.luebeck.de

Drehscheibe für die Region

Fünf Hafenteile auf 170 Hektar mit insgesamt 25 Schiffsanlegern

Der Lübecker Hafen entwickelte sich vom Tor zur Ostsee zu einer zentralen Logistikdrehscheibe .

Auch heute noch ist Lübeck das Tor zur Ostsee. Von Deutschlands größtem Ostseehafen laufen Schiffswege nach Schweden, Dänemark, Finnland, den Baltenstaaten und nach Russland. Zudem ist Lübeck nach Antwerpen der zweitgrößte Umschlagshafen für Papier- und Zellulose in Europa.

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) betreibt die öffentlichen Häfen in der Hansestadt und ist Deutschlands größter Hafenbetreiber an der Ostsee. Die LHG gegründet am 31. Dezember 1934 ist heute eine nahezu 100-prozentige Tochter der Hansestadt Lübeck und beschäftigt rund 1050 Mitarbeiter.

Umfangreiches Leistungsprofil

Zum Leistungsprofil des Unternehmens gehören unter anderem der RoRo-Umschlag von Lkw und Trailern, Umschlag, Lagerung, Kommissionierung und Distribution von Forstprodukten wie Papier und Zellulose sowie die Verladung von Neuwagen und natürlich der Containerumschlag. Einen Namen machte sich der Hafen daneben in der Pkw- und Passagierabfertigung, dem Umschlag und der Lagerung von Massengut (Salz) sowie Inspektion, Wartung und Reparatur des Fuhrparks, der Anlagen, Gebäude, Arbeitsmittel und Flächen der LHG und Fremdfirmen durch die 100-prozentige Tochter LHG-Service-Gesellschaft. Die 50-prozentige Tochter Lübeck Distribution-Gesellschaft mbH bietet den Kunden Umschlag von Frucht, Holz, Stahl und sonstigem Stückgut, Reinigen von Containern, Bilden von Sammelladungen sowie Zusammenladung von Teilmengen aus dem kombinierten Verkehr. Unternehmensberatung ist dagegen das Fachgebiet der 50,1-prozentigen Tochter ISL Baltic Consult. Die europaweite Distribution von Waren, insbesondere Forstprodukte übernimmt die 100-prozentige Tochter European Cargo Logistics mbH (ECL). Der Lübecker Hafen ist der südwestlichste Hafenumschlagplatz an der Ostsee und nimmt eine zentrale Drehscheibenfunktion speziell in den Verkehren zwischen den traditionellen Wirtschaftsmetropolen West- und Zentraleuropas und dem sich rasch entwickelnden Wirtschaftsraum Ostsee.

Zu den öffentlichen Häfen, die die LHG betreibt, gehören fünf Hafenteile mit einer Gesamtfläche von 170 Hektar und 25 Schiffsanlegern.

Einer der wichtigsten Faktoren für den Erfolg des mit Abstand größten deutschen Ostseehafens mit einem Marktanteil von über 40 Prozent ist die extrem hohe Abfahrtsdichte der Liniendienste. Die Lübecker Häfen bieten mittlerweile etwa 150 Abfahrten pro Woche zu 25 Partnerhäfen rund um die gesamte Ostsee und bieten damit allerhöchste Lieferfähigkeit und Sicherung der Ladungsströme Europas.

Eine Säule des Wachstums sind die RoRo-Umschläge.

Zweitgrößte Stadt

Der Aufstieg der agilen Kaufmannsstadt machte die Ostsee über Jahrhunderte zu einem deutschen Meer. Lübeck – als nördlicher Gegenpol zum südlichen Brückenkopf Venedig – wurde zum Handelszentrum zunächst der Ostsee, dann zum geborenen „Haupt der Hanse". Die Hanse (althochdeutsch Hansa: Schar, Bund) wurde 1266 geboren. Zunähst nannten die in England tätigen deutschen Kaufleute so ihren Zusammenschluss.

In jener Zeit war Lübeck nach Köln die zweitgrößte Stadt Deutschlands.

Diese Macht endete erst, als sich durch die Entdeckung Amerikas die Handelsströme von der Ostsee in die Nordsee und den Atlantik verlagerten.

Starke Steigerungen

Die kontinuierlichen Umschlagsteigerungen im Lübecker Hafen hielten auch im Jahr 2007 an. Mit insgesamt 32,6 Millionen Tonnen wurden 8,5 Prozent mehr umgeschlagen als 2006. Die Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) hatte daran einen Anteil von 29,4 Millionen Tonnen (plus zehn Prozent). „Die gute Konjunktur im Ostseeraum, die gute Lage Lübecks als südwestlichster deutscher Ostseehafen sowie das hervorragende Know-how der LHG sorgten für Steigerungen in fast allen Bereichen", so LHG-Geschäftsführer Hans-Gerd Gieleßen.

Die LHG-Terminals fertigten 880.000 begleitete und unbegleitete Trailer/Sattelauflieger ab, was einer Steigerung von elf Prozent entspricht. Der Umschlag von See-Containern stieg um sechs Prozent auf 92.000 Einheiten (rund 140.000 TEU).

Außerdem nutzen rund 645.000 Passagiere den Hafen Lübeck.

Köstliche Versuchung

Der Ruf als Marzipanstadt wurde erst nach 1800 begründet. Niemand weiß heute genau, ob es ein besonders kunstfertiger Konditor war oder ein Wettbewerb unter den damals sehr bekannten Lübecker Konditoreien die Marzipanherstellung zu dieser Blüte brachte. Heute wird das Naschwerk als „Lübecker Marzipan", das in der Stadt hergestellt sein muss und besonders hohe Qualitätsanforderungen zu erfüllen hat, in alle Welt exportiert.

In Lübeck reicht man das edle Marzipan zusammen mit einem Gläschen „Rotspon", einem in Lübeck veredelten und gerühmten Bordeauxwein. Beides passt vollendet zueinander.

Möglichkeiten ausschöpfen

Verbände erläutern in der Hauptstadt die Bedeutung des Systems Wasserstraße

Binnenschifffahrt und Häfen sind für Städte für die Ver- und Entsorgung unverzichtbar.

Beim Parlamentarischen Abend der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik in Berlin zeigten der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. (BDB), der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB) sowie der Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV) die Leistungsfähigkeit des Systems Wasserstraße auf.

„Wenn der maritime Sektor langfristig Wachstumssektor und Garant für den weltweiten Warenaustausch bleiben soll, ist das System Wasserstraße ein wichtiger Baustein für die Bewältigung des europäischen Verkehrswachstums", betonte BDB-Vizepräsident Robert Baack. Das System belegt im verkehrswirtschaftlichen und ökologischen Vergleich der Verkehrsträger nach wie vor die Spitzenposition. Große Ladungsmengen werden Ressourcen schonend und bei geringen betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Kosten befördert. In den Bereichen Transportsicherheit, Unfallhäufigkeit und Verkehrslärm bereitet die Binnenschifffahrt mit Abstand die geringsten Probleme.

„Diese Vorteile gilt es gerade auch im Seehafen-Hinterland-Verkehr der niederländischen, belgischen und deutschen Seehäfen gemeinsam zu vermarkten", so BÖB-Geschäftsführer Karl Michael Probst in seiner Funktion als Koordinator der Initiative. Die Potenziale im Seehafenhinterland über die öffentlichen Binnenhäfen sind dabei enorm, können aber nicht immer ausgeschöpft werden. Die Trimodalität der Standorte schafft eine optimale Anbindung aller Verkehrsträger. Kapazitätsreserven auf der Wasserstraße und Flächenreserven in den Häfen sorgen für eine zuverlässige und staufreie dezentrale Bereitstellung der Waren. Kritischer Faktor sind die Engpässe in den Seehafenterminals, was sich negativ auf alle Partner – Binnenhäfen, Schifffahrtsgewerbe und Logistiker – auswirkt. Der Seehafen hängt so sein eigenes Hinterland ab.

Um dies zu verhindern, macht die Logistik den Seehäfen neue Angebote. „Durch die Organisation der Transportketten aus dem Binnenland heraus schaffen wir durchgängige maritime Logistikketten bis in die Seehafenterminals", betonte DSLV-Präsidiumsmitglied Heinz J. Schollmeier. Zwangsläufig würden daher nun vermehrt Seereedereien auf die Binnenhafenterminals aufmerksam. Logistik im System Wasserstraße sei Teil der maritimen Logistik geworden.

Aufgrund der steigenden Anforderungen, so auch ein Appell der Gastgeber, bedürfe die Wasserstraßeninfrastruktur erhöhter Aufmerksamkeit.

mehr Infos unter: www.system-wasserstrasse.de

Positiven Trend stabilisiert

Umschlag im Dortmunder Hafen legt um 7,1 Prozent zu

Der gesamte Güterumschlag im Dortmunder Hafen betrug im Jahr 2007 3,17 Millionen Tonnen. Das bedeutet gegenüber dem Jahr 2006 mit 2,96 Millionen Tonnen eine deutliche Steigerung von 7,1 Prozent. Dr. Roland Beyer, Vorstand der Dortmunder Hafen AG: „Damit ist der positive Trend, der sich seit dem Jahr 2002 abzeichnet, weiter stabilisiert worden."

Auch der Abtransport von Sturmholz trug zum guten Ergebnis bei.

Stark bei Baustoffen

Unverändert stärkste Hauptgütergruppe sind die Baustoffe: Splitt, Zement und Wasserbausteine. Ihre Umschläge sind von 934,4 Tausendtonnen (Tt) in 2006 auf 990,3 Tt in 2007 gestiegen, eine Steigerung um sechs Prozent. „Allerdings muss, ähnlich wie zu den Zahlen des Jahres 2006, als ein Rückgang um fünf Prozent gegenüber dem Jahr 2005 zu verzeichnen war, gesagt werden, dass solche Schwankungen im mittleren einstelligen Prozentbereich nicht ungewöhnlich sind, abhängig von der Intensität auf den Baustellen", schränkt der Hafenchef ein. Aber die die Warengruppe auszeichnende Konstanz der Umschlagshöhe im Dortmunder Hafen sei wiederum bestätigt worden.

Die zweitstärkste Gütergruppe 2007 ist mit 701,4 Tt der Containerumschlag, der gegenüber 2006 mit 523,4 Tt um 34 Prozent zunahm. Beyer zufrieden: „Der Container boomt, es werden auch in Zukunft Steigerungen erwartet." Das sei auch einer der Gründe, das ContainerTerminal Dortmund (CTD) bis Ende diesen Jahres zu erweitern, da die zu erwartenden Umschlagssteigerungen bewältigt werden müssten.

Ganz neue Bedeutung

Der Dortmunder Hafen hat übrigens erstmals den Containerumschlag in einer eigenen Kategorie erfasst, bislang war er ein Teil der „Anderen Warengruppen". „Er hat aber inzwischen einen so hohen Stellenwert im Dortmunder Hafen erreicht, dass aus Sicht der Dortmunder Hafen AG hier eine eigene Berichterstattung angemessen ist", erklärte Beyer die neue Bedeutung des Umschlages.

Gemeinsam stellen die beiden erstplatzierten Gütergruppen Baustoffe und Container (in Gewicht) etwa 57 Prozent des Gesamtumschlages des Dortmunder Hafens dar.

An dritter Stelle befindet sich mit 538 Tt der Mineralölumschlag. Dieser ging von 2006 auf 2007 um 109,3 Tt bzw. 16,9 Prozent auf 538,0 Tt zurück. Als Grund nennz Beyer, dass der milde Winter eine Nachversorgung der Haushalte mit Heizöl zu großen Teilen unnötig machte. „Darüber hinaus neigt der Verbraucher aufgrund der stark gestiegenen Rohöl- und Treibstoffpreise zum sparsamen Umgang mit Heizung und Kraftfahrzeug", so der Dortmunder Hafenchef.

Ausgenommen von dieser Entwicklung waren die Deutschen Gasrußwerke. Sie sind einer der größten Hafenanlieger und betreiben den Umschlag von Pyrolyseöl, das für die Produktion von Ruß notwendig ist. Es findet sich zum Beispiel in schwarzer Druckertinte oder gibt Autoreifen Eigenschaften wie Haftung, Abriebfestigkeit und Farbe.

mehr Infos unter: www.dortmunder-hafen.de

Ruhe und Entspannung im Hafen

Sascha Ross arbeitet bei der Neusser Eisenbahn und angelt im Hafen kapitale Welse und schmackhafte Forellen: ein bisschen Abschalten nach der Frühschicht

Während viele Mitarbeiter der Neuss Düsseldorfer Häfen nach Dienstschluss gleich den Arbeitsplatz verlassen, bleibt Sascha Ross manchmal gerne ein paar Stunden länger im Hafen – ganz freiwillig. Der 36-jährige Lokführer und Wagenmeister der Neusser Eisenbahn ist begeisterter Angler. Und hält seine Rute gerne auch mal in die Hafenbecken.

Mit sechs Jahren angelte Sascha Ross zum ersten Mal und war beinahe sofort begeistert: „Weil es Spaß macht und mein Onkel meinen Cousin und mich damals beim ersten Mal mitgenommen hat, wenn ich ehrlich bin. Dann fängt man den ersten Fisch und ist infiziert", berichtet er lächelnd.

Das Revier des Onkels: der Neusser Hafen. Dort hat Ross den Sport quasi von der Pike auf gelernt: Zunächst stippte er auf Rotaugen – das heißt, er befestigte eine Schnur an einer Rute und ab mit dem Haken ins Wasser, ganz ohne Rolle und Aufwand.

Und trotzdem mit Erfolg: „Natürlich haben wir auch was gefangen, Rotaugen und Bresen", erinnert er sich. Als er in seiner Jugend die Düsseldorfer Altstadt entdeckte, so erzählt Ross heute, stand er nicht mehr morgens um vier Uhr auf, um zu angeln. Allerdings verlor er das Hobby nie ganz aus den Augen.

Sascha Ross weiß genau, wo in den Neusser Hafenbecken sich die Fische aufhalten.

Nach der Frühschicht

Dem Hafen blieb er treu, auch wenn er oft am Rhein angelt. Zum einen, weil die Becken so nahe liegen: „Zum Beispiel nach der Frühschicht oder auch im Sommer vor dem Spätdienst", berichtet er. Und weil im Wasser zahlreiche Fische leben: „Vom Aal bis zum Zander findet sich hier so ziemlich alles, was das Anglerherz begehrt: Bresen, Rotaugen, Karpfen, Hechte oder Barsche."

Und der 36-jährige kennt auch die unterschiedlichen Stellen, wo welche Arten sich in dem sauberen Wasser gerne aufhalten. Selbst Welse kommen im Hafen vor. Die kapitalen Räuber können in Deutschland mehr als zwei Meter lang werden. In Spanien hat Ross bereits erlebt, wie andere Sportfreunde Exemplare von beinahe zweieinhalb Meter bezwangen. Allerdings gingen ihm solche Riesen im Hafen noch nicht an den Haken.

Der Rhein ist heute sauber

Den Fang nehmen Ross und die anderen Angler natürlich auch mit nach Hause: „Der Rhein ist ja sehr sauber geworden, die Fische kann man ohne weiteres essen." Er selber interessiert sich weniger für den Fang, setzt die Tiere meist wieder zurück ins Wasser der Hafenbecken. „Ich angel nicht für den Fisch, sondern aus Spaß am Sport. Hier finde ich Ruhe und Entspannung, kann ganz und gar abschalten von der Anspannung und Anstrengung der täglichen Arbeit."

Zumindest bis seine Kollegen von der Eisenbahn vorbeikommen, die Ross beinahe immer einen Hup-Gruß senden, wenn sie ihm bei seinem Sport am Hafenbecken entdecken.

Auch ansonsten ist die Ruhe oft nicht von Dauer, ist der Angelsport mitunter von Extremen geprägt. „Wenn dann plötzlich ein großer Wels oder ein Zander beißt, dann ist das sofort wieder Adrenalin pur", erzählt Sascha Ross begeistert.

Und bei besonders schönen Exemplaren wird auch Ross manchmal schwach: „Wenn ich einen schönen Zander oder eine schöne Forelle fangen kann, dann nehme ich den Fang auch schon mal mit." Die Bresen dagegen haben ihm zu viele Gräten.

Die nötigen Fischerei-Erlaubnis-Scheine für den Neusser Hafen gibt es übrigens für interessierte Angler bei der Tourist Information Neuss in den Rathausarkaden, Büchel 6, 41460 Neuss, oder bei RC Angelsport, Kaarster Straße 57, 41462 Neuss.

Kröten wandern wieder

Schon der Luftdruck kann die empfindlichen Amphibien töten

In diesem Jahr sind die Kröten und andere Amphibien wegen des relativ milden Wetters ganz besonders früh unterwegs.

Denn kaum dass die Nächte frostfrei bleiben und das Thermometer tagsüber den zweistelligen Bereich erreicht, und dann noch Regen für eine angenehme Feuchtigkeit sorgt, machen sich Kröten und andere Amphibien auf den Weg zu ihren Laichgewässern. Dabei ist schmuddeliges Wetter für die empfindliche Haut der Amphibien besonders angenehm.

Die Straßenmeistereien des Landesbetriebs Straßenbau NRW kennen die Wege der Kröten. Rechtzeitig vor der Wanderung wurden Warnschilder für die Autofahrer aufgestellt, stationäre Krötenschutzzäune auf Dichtheit kontrolliert, temporäre Zäune aufgestellt, Sammelbehälter in den Boden eingelassen – in Krefeld sind es allein etwa 50 – und Durchlässe gespült. Manche Strecken werden sogar komplett für den Verkehr gesperrt.

Die Straßenmeistereien stehen dabei in engem Kontakt mit den Unteren Landschaftsbehörden und örtlichen Naturschutzgruppen. Naturschützer, Vereine und Verbände, aber auch einzelne Bürgerinnen und Bürger engagieren sich im Amphibienschutz, indem sie spät abends und früh morgens als „Krötentaxi" arbeiten. Sie tragen die Sammelbehälter über die Straßen, in denen die Amphibien landen, wenn es an den Schutzzäunen für sie nicht mehr weitergeht.

Autofahrer sollten während dieser Zeit, wenn sie das Warnschild mit dem Zusatz „Krötenwanderung" sehen, runter vom Gas gehen und das Tempo drosseln.

Tödlich für die Kröten ist nicht nur das direkte Überfahren, auch der Luftdruck, den die Karosserie erzeugt, wenn ein Fahrzeug über die Kröte hinweg fährt, kann schon bei Geschwindigkeiten von über 30 Stundenkilometern tödlich wirken.

Foto: de.wikipedia.org

Eisenbahn macht Dampf

Gelungene Geburtstagsaktion zog viele Schaulustige an

Die historische Lok 52-8154 im Neusser Bahnhof: der Auftakt einer gelungenen Woche.

Fünf erfolgreiche Jahre Neuss Düsseldorfer Häfen nahm die Neusser Eisenbahn (NE) zum Anlass, nicht nur Lok-Liebhabern ein besonderes Geschenk zu machen: Eine Woche lang fuhren die Kalkverkehre unter Dampf. Die Mitarbeiter wickelten ihre Streckenverkehre mit Strom, mit Diesel und mit einer Dampflok der Baureihe 52 des Eisenbahnmuseums „Bayerischer Bahnhof zu Leipzig e.V." ab.

Eine Aktion, die nicht nur in der Presse, sondern auch in der Fachwelt Aufsehen erregte – und so manchen mit Kamera ausgerüsteten Fan an die Strecke zog, aus der die NE natürlich kein Geheimnis machte.

Die Lok mit der Betriebsnummer 52-8154 zog die planmäßig verkehrenden Kalkzüge von Flandersbach nach Rommerskirchen zu den Kraftwerken Niederaußem und Neurath sowie nach Gustorf zum Kraftwerk Frimmersdorf.

Was für die Eisenbahnfreunde eine einmalige Chance war, Fotos von einem echten Einsatz des Stahlrosses zu schießen, stellte die Mitarbeiter der NE vor große logistische Herausforderungen, wie Leiter Frank Türger berichtet. Eine Dampflok benötigt für den Betrieb rund fünf Tonnen Kohle und bis zu 60 Kubikmeter Wasser am Tag, um so richtig Dampf zu machen. Einst standen entsprechende Depots beinahe überall entlang der Strecken - Fans von Westernfilmen sind die Anlagen mit den hohen Türmen wohl vertraut.

Logistische Herausforderung

Heute mussten die Mitarbeiter sorgsame Vorplanungen treffen und Versorgungspunkte organisieren. Dort allerdings konnten sie beim Beladen mit dem schwarzen Gold auf einen Bagger zurück greifen und mussten nicht auch noch zur Kohlenschüppe greifen.

Die eingesetzte Dampflok der „Baureihe 52" stammt aus dem Jahr 1943 und war noch bis 1984 im Einsatz. Sie steht heute unter Denkmalschutz und ist technisches Kulturdenkmal der Stadt Leipzig.

Auch für die Eisenbahnfreunde aus Sachsen war der Ausflug eine willkommene Gelegenheit, ihr Schmuckstück so richtig unter Feuer zu setzen. „Auch für uns ist es schön, solch eine schwere Arbeit zu erledigen, denn das ist schließlich, wofür die Lok gebaut wurde", meint Thilo Gruber von dem Eisenbahnmuseum. Entsprechend bedankte er sich bei der NE für diese schöne Aufgabe, verriet aber auch, dass die 52-8154 ebenso selten wie begehrt sei.

Während des Aufenthaltes in Neuss wichen er und sein Beifahrer Alex Schröter auch nach dem anstrengenden und schweißtreibenden Job am Dampfkessel der betagten Lok nicht von der Seite – und übernachteten nicht etwa in einem Hotelbett, sondern in einem der mitgebrachten Waggons.

mehr Infos unter:
www.revierdampf.de/

Starkes Standbein des Hafen schafft Rekordergebnis

100 Jahre Erfolgsgeschichte – 243 Millionen Tonnenkilometer

Seit ihrer Fusion im Jahr 2003 sind die Neuss Düsseldorfer Häfen ein starkes Unternehmen, das nicht zuletzt Dank der Neusser Eisenbahn (NE) auf über 100 Jahre Erfahrung zurückblicken kann. Das Unternehmen feierte 2004 seinen 100. Geburtstag.

Trotz des hohen Alters sind die Mitarbeiter alles andere als eingerostet: Im vergangenen Jahr erzielten sie mit rund 6,2 Millionen Tonnen einen Zuwachs von fast elf Prozent – ein Rekordergebnis. Auch die Bilanz der zurückgelegten Tonnenkilometer steigerte sich stetig: Lag die Zahl im Jahr 2000 noch bei 26,4 Millionen, vervielfachte sie sich ein Jahr später auf 82,9 Millionen und seitdem auf 243 Millionen Tonnenkilometer im Jahr 2007. Daran haben die Wechselverkehre einen Anteil von knapp 40 Millionen Tonnenkilometern – über die Jahre ebenfalls ein leichter kontinuierlicher Anstieg.

Die Neusser Eisenbahn übernimmt für ihre Kunden neben den klassischen Aufgaben im Rahmen der Ver- und Entsorgung der Hafenstandorte in Neuss und Düsseldorf auch regionale und überregionale Transporte auf dem Gleisnetz der Deutschen Bahn.

Zuverlässiger Partner

So ist sie im „Kalkverkehr" ein zuverlässiger Partner der RWE Power/ RSB LOGISTIC. Mit dem Logistikunternehmen werden in Kooperation jedes Jahr rund 500.000 Tonnen Kalksteinmehl bewegt. Weitere Transportgüter sind REA Gips, Wirbelschichtbraunkohle sowie Zement und Hüttensand.Im Wechsel- und Hafenverkehr werden Eisenerze für die Stahlindustrie, importierte Kohle, Automobile und Container transportiert. Zu den Sonderverkehren und -leistungen gehören Spotgeschäfte und Baustellenlogistik.

Zusätzlich gehören auch die Felder Logistik, Umschlag und Lagerung zu den Aufgabenbereichen der Mitarbeitern, wie Frank Türger, Leiter der Neusser Eisenbahn erklärt. Zur Infrastruktur gehören zwei Bahnhöfe und zwei Stellwerke sowie eine Werkstatt. Neben 80 Kilometern Betriebsgleisen sind auf dem Hafengelände beiderseits des Rheins 22 Kilometer Privatanschlussgleise verlegt, die 274 Weichen miteinander verbinden. Die Mitarbeiter fahren auf zwölf eigenen Dieselloks und fünf angemieteten Elektro- und Dieselfahrzeugen. Für den Betrieb vor Ort stehen zudem fünf Rangiergeräte und Loktraktoren zur Verfügung. Den Transport übernehmen die Mitarbeiter mit 78 eigenen Waggons sowie 300 weiteren, die sie betreuen und warten.

Bei der NE sind derzeit 106 Mitarbeiter beschäftigt, darunter 60 Rangier- und Triebfahrzeugführer, Wagenmeister und Rangierbegleiter, 25 Mitarbeiter in der Betriebsaufsicht, Disposition, Zugabfertigung und Werkstatt, sechs Mitarbeiter in Administration und Vertrieb sowie 25 für sonstige Aufgaben.

mehr Infos unter:
www.nd-haefen.de/leistung_03.html

Vielfältiger und abwechslungsreicher Job

Christian Biesel lernt Fachkraft für Hafenlogistik: nette Kollegen mit viel Erfahrung und Arbeit im Freien

Die angehenden Hafenlogistiker müssen nicht nur mitdenken, sondern auch anpacken können.

Seit Herbst vergangenen Jahres macht Christian Biesel eine Ausbildung zur Fachkraft für Hafenlogistik. Ein Lehrer an der Berufsschule, wo er bereits eine Ausbildung als technischer Assistent für Betriebsinformatik Fachrichtung Betriebsinformatik absolvierte, brachte den 20-jährigen Bergkamener auf die Idee. „Eines Tages brachte unser Lehrer einen Zeitungsausschnitt mit, in dem der Hafenlogistiker und das Unternehmen Kalka Bildungsgesellschaft Technik und Kraftverkehr, ein Tochterunternehmen der RAG Bildung, vorgestellt wurden. Das klang sehr interessant und nach einer Herausforderung", erzählt Biesel. Auch wenn er zuvor weder mit einem Hafen noch mit der Binnenschifffahrt in Kontakt gekommen war, wie er gesteht.

Aber er bewarb sich und wurde angenommen. Ein Schritt, den er nach eigener Aussage nicht bereut. An zwei Tagen steht innerbetrieblicher Unterricht auf dem Programm, drei Tage pro Woche verbringt er im Dortmunder Hafen bei dem Verbundpartner von Kalka, der Rhenus AG. „Wir sind im Umschlag tätig, schlagen im Schiff das Gut zur Verladung auf den Lkw an, hauptsächlich Bleche, Coils und Spundbohlen", erklärt er.

Neben seinen Aufgaben reizt es ihn, an der frischen Luft zu arbeiten. Das Wetter, versichert er, sei kein Problem, „wenn man die richtige Arbeitskleidung hat". Daneben lobt er die Kollegen und das sehr nette Betriebsklima, das die Arbeit sehr erleichtere. „Es ist klasse, wenn man Kollegen hat, mit denen man scherzen oder die man um Rat fragen kann." Unter anderem arbeitet er mit Fachpersonal zusammen, das über teilweise langjährige Erfahrung verfügt, darunter auch einem ehemaligen Binnenschiffer. „Das, was die Kollegen machen, können sie sehr gut und vermitteln das auch."

Alles in allem sei der Beruf genau das, was er sich vorgestellt habe. „Und später kommt dann noch die Büroarbeit dazu, auf die ich schon sehr gespannt bin." Entsprechend würde er die Ausbildung auch anderen Jugendlichen empfehlen.

Der dritte Ausbildungsgang des erfolgreichen Programms startet am 1. September diesen Jahres. Weitere Informationen gibt es bei der Kalka Bildungsgesellschaft Technik und Kraftverkehr unter der Telefonnummer (02 09) 1 20 56 93 oder im Internet unter www.kalka-schule.de.

Fachkräfte für die Logistik

Erstmals für Binnenhäfen – Entwicklung stellt hohe Ansprüche

Damit auch der Nachwuchs den Anforderungen von morgen gewachsen ist, beteiligt sich das Schiffer-Berufskolleg Rhein in Duisburg-Homberg an der bundesweit ersten Ausbildung zur „Fachkraft für Hafenlogistik", die speziell auf die Binnenhäfen zugeschnitten ist. Bislang gab es ein vergleichbares Angebot nur in den Seehäfen.

Das änderte sich im Sommer 2006 mit der Neuordnung des Bildungsganges. Als daraufhin die Kalka Bildungsgesellschaft Technik und Kraftverkehr mbH, ein Tochterunternehmen der RAG Bildung, zusammen mit dem Hafen Gelsenkirchen nach einem schulischen Partner suchten, der den theoretischen Teil der Ausbildung übernehmen könnte, bot sich die Schule in Homberg an.

Bereits kurz nach der Neuordnung des Bildungsganges fragten schon Mitarbeiter des nordrhein-westfälischen Bildungsministeriums in Homberg an, ob die Berufsschul-Mannschaft die angehenden Fachkräfte für Hafenlogistik ausbilden könne. Die jungen Männer hätten sonst den schulischen Teil der Lehre in Hamburg absolvieren müssen.

So kommen das erste mit 13 Schülern und das zweite Ausbildungsjahr mit zwölf Schülern jeweils ein Mal im Jahr für durchschnittlich 13 Wochen nach Homberg und drücken hier die Schulbank - und pauken den gleichen Stoff, den auch andere Berufsschüler lernen müssen.

Doch damit endet auch die Ähnlichkeit mit anderen Ausbildungen, wie Dr. Ralf Häring, zuständiger Bildungsgangleiter, erklärt. „Die Jungen sollen alle Tätigkeiten, die beim Hafenbetrieb anfallen, erfüllen können: Güterkontrolle, Waren annehmen und eventuell bearbeiten." Und präzisiert: „Sie müssen zum einen ganz praktisch mit den Handhabungs- und Fördereinrichtungen umgehen können, aber auch administrative Aufgaben erfüllen und zum Beispiel die entsprechenden Papiere und Unterlagen erstellen können."

Das Be- und Entladen von Schiffen gehört ebenso zum Lehrplan wie die ganz speziellen Bedingungen beim Umgang mit Gefahrgütern, bei deren Abfertigung rechtliches Wissen erforderlich ist.

„Im Prinzip soll er als Rädchen im großen Getriebe der Logistik dafür sorgen, dass der Umschlag im Hafen reibungslos, termingerecht und zügig erfolgt", fasst Dr. Häring zusammen. Die Voraussetzungen dafür schafft das Schiffer-Berufskolleg durch eine enge Verzahnung mit der betrieblichen Praxis in den Ausbildungsbetrieben.

Teamarbeit ist in einem modernen Hafen und für die Auszubildenden unerlässlich.

Drehscheiben entwickeln

NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke stellt neues Hafenkonzept vor

NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke will die Binnenhäfen wegen ihrer Bedeutung weiter stärken.

Die Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen sollen zu leistungsstarken, modernen Logistikdrehscheiben ausgebaut werden. Ziel des komplett überarbeiteten „Konzepts zur Entwicklung der Wasserstraßen und Häfen" der Landesregierung sei es, die Leistungsfähigkeit der Häfen deutlich zu steigern, ihren Marktanteil im Hinterlandverkehr zu erhöhen und bis zu 9000 neue Arbeitsplätze zu schaffen, erklärte Verkehrsminister Oliver Wittke bei der Vorstellung des Papiers.

„Wir wollen den umweltfreundlichen und effizienten Verkehrsträger Binnenschiff stützen. Außerdem brauchen wir hervorragend ausgebaute Häfen, um Nordrhein-Westfalen zur führenden Logistikregion in Europa zu machen."

Die Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen boome, so der Minister erfreut. Prognosen gingen von einer Steigerung des Containerverkehrs bis zum Jahr 2025 um rund 200 Prozent aus. Um zukünftigen Aufgaben gerecht werden zu können, benötigen die 23 öffentlichen Häfen jedoch landesweit in den kommenden 15 Jahren rund 325 Hektar zusätzliche Flächen. Die Kommunen sind daher gefordert, so Wittke mit Nachdruck, tragfähige Lösungen zu erarbeiten, die das Ministerium für Bauen und Verkehr begleiten wird.

Neue Aufgaben für Binnenhäfen

Um dieses Ziel zu erreichen, sei es jedoch erforderlich, bereits bestehende Hafenflächen zu erhalten. „Ich warne davor, an Hafenstandorten nur noch auf Spiel, Spaß und Spannung zu setzen", erteilte der Minister Umnutzungsplänen aus kurzfristigen Erwägungen – so populär sie teilweise seien – eine klare Absage.

Die massiven Zuwächse im Containerverkehr führen nach Ansicht Wittkes dazu, dass die großen Seehäfen kaum noch Kapazitäten für Logistik haben werden. Diese Aufgaben könnten zunehmend die Binnenhäfen im Hinterland übernehmen – vor allem entlang der Rheinschiene mit ihrer Nähe zu Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam.

Ein Beispiel für dieses Engagement ist der beinahe zeitgleich unterzeichnete Vertrag zwischen den Neuss Düsseldorfer Häfen sowie der Maersk Line.

Verkehrsminister Wittke forderte die Hafenbetreiber daher zu mehr Kooperation auf: „Solche Initiativen tragen trotz des notwendigen Wettbewerbs dazu bei, knappe Flächen besser zu nutzen, das Marketing zu verbessern und die Effizienz zu steigern", sagte Wittke. Als Beispiel nannte er die Kooperation der Neuss Düsseldorfer Häfen mit dem Hafen Krefeld.

Das Land werde diese Entwicklungen in der Logistikwirtschaft weiter unterstützen, sagte der Minister zu. So sei eine Hafenkonferenz im Herbst geplant.

Zu einer weiteren Qualifizierung der Häfen zählt nach Ansicht des Verkehrsministers auch eine Optimierung des Schienen- und Straßennetzes. NRW setze sich zum Beispiel mit Nachdruck für den Bau der Betuwe-Linie und für den „Eisernen Rhein" als Schienenverbindung nach Rotterdam und Antwerpen ein.

Führende Logistikregion

Ministerium strebt für NRW eine Spitzenstellung in Europa an

Im „Konzept zur Entwicklung der Wasserstraßen und Häfen" der Landesregierung wird auch gefordert, den Rhein und das Kanalnetz weiter auszubauen, alle Brücken auf mindestens 5,25 Meter zu erhöhen und die Fahrrinnen extremen Wasserständen anzupassen. Hier sei der Bund als Eigentümer ebenfalls gefordert, meinte Verkehrsminister Oliver Wittke bei der Vorstellung.

„Wir müssen die Chance nutzen, die traditionellen Binnenhäfen für die Zukunft zu rüsten, verarbeitendes, wertschöpfendes Gewerbe in Hafennähe auszubauen und anzusiedeln. Eine sichere, wirtschaftliche und ökologisch verträgliche Logistik ist bereits heute eine entscheidende Standortvoraussetzung," sagte Wittke.

Der Rhein und das Kanalnetz sollen weiter ausgebaut werden.

Auch zu einzelnen Standorten nahm der Minister bei der Vorstellung des Konzeptes Stelung: So werde nach seiner Einschätzung auch der Mindener Hafen in Ostwestfalen immer wichtiger, da er die Wasserverbindung des Landes an den Ostseeraum gewährleiste. Es sei zu prüfen, ob in Emmelsum bei Wesel ein neuer Containerhafen gebaut werden könne. Mit Blick auf den Düsseldorfer Hafen sagte Wittke, er sehe die expandierende Wohn-Bebauung sehr kritisch. Über mögliche Kosten und die Finanzierung der in dem Konzept angeregten Pläne machte Wittke keine Angaben. Es handele sich um einen „Generalplan", die erforderlichen Ausgaben müsse man für jedes Einzelprojekt ermitteln. Die konkrete Umsetzung sei dagegen Aufgabe von sehr unterschiedlichen Parteien. In dem Zusammenhang nannte Wittke die Bundesrepublik, die Kommunen aber auch die Betreiber der Häfen. Das Land unterstütze die Projekte dagegen als oberste Planungsbehörde.

Erstes Konzept aus 2004

Der Minister wies jedoch auch darauf hin, dass einige Straßenbauprojekte des Landes auch dem Ausbau von Häfen zu Gute kämen, auch wenn das Geld nicht aus einem speziellen Posten Hafen im Landeshaushalt komme. Der reiche nur zur Erstellung von Studien oder der Finanzierung von Konferenzen aus.

Mit dem Konzept verfolgt die Landesregierung ehrgeizige Ziele: Die Infrastruktur von 720 Kilometern Binnenwasserstraßen sowie insgesamt 120 Häfen könne es bei der Umsetzung des Konzeptes möglich machen, dass sich NRW sogar „zur führenden Logistikregion in Europa" entwickeln könnte.

Den Wert des Systems Wasserstraße und der Binnenhäfen hatte die Landesregierung Nordrhein-Westfalens bereits früh erkannt. Schon im Jahr 2004 wurde deshalb – NRW war hier als erstes deutsches Bundesland Vorreiter – ein „Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept NRW" entwickelt, vorgestellt und auf breiter Basis diskutiert – damals noch unter einem Verkehrsminister der SPD. Ein Schwerpunkt des ersten Konzeptes trug vor vier Jahren vor allem den wachsenden Containerverkehren Rechnung.

Zahlreiche Stärken zeichnen Standort aus

Fachleute untersuchten für das Hafenkonzept der Landesregierung auch die Neuss Düsseldorfer Häfen

Wichtiger Bestandteil des Wasserstraßen- und Hafenkonzeptes des Landes Nordrhein-Westfalen ist auch eine Analyse von Stärken und Schwächen, Entwicklungspotenzialen sowie Handlungsoptionen der Standorte.

Für die Neuss Düsseldorfer Häfen ergab sich eine erfreulich lange Liste an Stärken: So bescheinigen die Fachleute, dass durch die Fusion die drittgrößte Hafenanlage in Nordrhein-Westfalen und auch Deutschlands entstanden sei mit Schwerpunkten im Containerumschlag, in der Automobillogistik, beim Stahlumschlag, aber auch weiterhin mit großem Massengutumschlagpotenzial. Wasserseitig unterlägen die Neuss Düsseldorfer Häfen keinen Restriktionen, der Transport von Containern ist mit bis zu vier Lagen möglich.

Zudem seien die NDH nach Duisburg, dem größten Binnenhafen Europas, ein wichtiger Hafen bei den Binnenseeverkehren. Den Standort Düsseldorf zeichnet nach der Expertise aus, dass es der größte Standort für Papierdistribution in Nordrhein-Westfalen sei. Die Neuss Düsseldorfer Häfen sind zudem Marktführer beim Umschlag von Futtermitteln, Ölfrüchten wie Ölsaaten. Auch die Anbindung stimmt: Die Häfen sind für die größeren Ballungszentren im westlichen Rhein-Ruhrgebiet über die vorhandenen Autobahnverbindungen sehr gut zu erreichen. Als klaren Vorteil wird gewertet, dass die NDH mit der Neusser Eisenbahn über ein eigenes öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügen, mit dem Fahrten in den Häfen und zu den Übergabebahnhöfen, aber auch Regional- und Fernverkehre durchgeführt werden. Alle Hafenteile sind auch mit einem Bahnanschluss ausgestattet.

Die Experten lobten die verschiedenen Möglichkeiten zum Containerumschlag in den Häfen.

Dass trimodaler Containerumschlag sowohl im Centralhafen Neuss als auch im Düsseldorfer Haupthafen durchgeführt wird, fiel ebenfalls positiv auf, ebenso dass im Düsseldorfer Haupthafen Schrotthandelsunternehmen angesiedelt sind, die den Schrott mit modernsten Verfahren lagern und aufbereiten: „In Düsseldorf ist die modernste Schrottumschlaganlage Europas entstanden."

Und schließlich betontet das Konzept, dass die NDH mit den anderen Rheinhäfen im Arbeitskreis öffentlicher Rheinhäfen und im Rahmen des Projekts InterPorts mit anderen Binnenhäfen sowie ausgewählten Seehäfen kooperieren.

Allerdings, und das ist eine von lediglich zwei festgestellten Schwächen, besteht nur eine unzureichende externe verkehrliche Anbindung des Düsseldorfer Haupthafens: „Gleis- und Stellanlagen im Düsseldorfer Hafengebiet sind veraltet und sanierungsbedürftig."

Wichtige Ziele erreicht

Anregungen aufgegriffen und erfolgreich umgesetzt

Viele der 2004 im ersten Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept Nordrhein-Westfalen formulierten Handlungsanregungen griffen die Neuss Düsseldorfer Häfen in den vergangenen Jahren erfolgreich auf und erzielten dabei wichtige Fortschritte, wie ein Blick in das Papier verrät.

Schon 2004 war eine wichtige Handlungsempfehlung, die Kooperation zwischen den Häfen voranzutreiben. Nicht nur, dass NDH als erster Zusammenschluss zweier Häfen bundesweit Maßstäbe für diese Form der Zusammenarbeit setzte. Auch die jetzt unterzeichnete Kooperation mit Krefeld ist durch die Beteiligung an der Hafengesellschaft ein sehr gutes Beispiel für die damals formulierten Ziele, wie Gunnar Platz, Geschäftsführender Gesellschafter der renommierten PLANCO Consulting GmbH, bestätigt.

Wo möglich, sollen ufernahe Grundstücke hafenaffin genutzt werden.

Der weitere Ausbau der Automobillogistik in Neuss wurde nicht erreicht und ist rückläufig. Was nicht bedeutet, dass die Geschäftsführer ihre Hausaufgaben nicht gemacht hätten, ganz im Gegenteil: Auf den auf diese Weise gewonnen Flächen wird nun das Maersk-Containerterminal (siehe Berichte) errichtet.

Und damit erfüllen die NDH gleich drei Forderungen: Sie reduzieren zu allererst die nicht hafenaffine Nutzung von Grundstücken. „Hinzu kommt noch besonders positiv, dass zusätzliche Containerumschlagsfunktionalität geschaffen wird und es ermöglicht NDH zudem die angestrebte Hinterlandhub-Funktion", wie Platz erklärt.

Auch eine verbesserte Straßenanbindung war schon immer ein Punkt, der auch der Landesregierung am Herzen lag. Hier erreichte vor allem Neuss erste Fortschritte.

Komplette Betreuung

Bestnoten gibt es für den Ausbau der Kompetenz als selbstständige Eisenbahn: „Das ist sehr gut gelungen, die Neusser Eisenbahn hat sich aus einer sehr starken Position weiter verbessert", meint der Fachmann. Auch das Thema Stadtentwicklung in Düsseldorf sei erkannt und werde im Rahmen der Möglichkeiten angegangen. „Da ist die weitere Unterstützung, wie jetzt durch Minister Oliver Wittke geschehen, sehr hilfreich", freut sich Rainer Schäfer

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*

Am Neusser Hafen wird im April gefeiert

Bürgerfest und Fachkongress – historische Stunde vor 100 Jahren – Neusser Hafenringbahn eröffnet

Dass in den Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH) geballtes Fachwissen und Erfahrung zu finden sind, die Mitarbeiter nach erfolgreicher Arbeit aber auch sehr wohl zu feiern wissen, beweisen sie erneut von Donnerstag, 24. April, bis Sonntag, 27. April. Dann nehmen die NDH den 100. Jahrestag der offiziellen Inbetriebnahme der Neusser Ringbahn und des Neusser Hafenbeckens 1 in seiner heutigen Form als Anlass, nicht nur den zweiten Hafentag zu begehen, sondern auch Bürger, Kunden und Freunde zu einem Fest einzuladen.

Tatsächlich schlug vor 100 Jahren eine historische Stunde: Nicht nur, dass die Eisenbahn den Betrieb aufnahm, rund um das Becken 1 siedelten sich die Unternehmen an, die die Keimzelle des Neusser Hafens bildeten. Dass dem Standort Erfolg beschienen sein würde, daran zweifelten die Planer nicht: Sie hatten nicht nur das Becken an der Innenstadt eingeplant, sondern auch gleich mögliche weitere Umschlagseinrichtungen entworfen. Sie wurden in den kommenden Jahren und Jahrzehnten Stück für Stück verwirklicht, bis der Hafen in seiner heutigen Form fertig gestellt war.

Der erste Hafentag der NDH vor zwei Jahren war ein großer Erfolg.

Die NDH laden aus diesem Anlass zu ihrem zweiten Hafentag ein. Bereits vor zwei Jahren war die erste zweitägige Fachkonferenz ein großer Erfolg. Die Besucher schätzten die freundliche Atmosphäre und den gelungenen Wechsel zwischen hochinteressanten und fundierten Vorträgen und der Chance zu einem lockeren und doch konzentrierten Gedankenaustausch in der angenehmen Atmosphäre der gerade eröffneten Eventhalle. An diesen Erfolg, so kündigt Projektleiter und NDH-Marketing-Abteilungsleiter Thomas Düttchen an, wollen die Organisatoren auch in diesem Jahr anknüpfen.

Am Sonntag, 27. April, schließt sich tagsüber am ein Hafenfest für die ganze Familie an. Vorbild ist die ebenfalls sehr erfolgreiche Feier anlässlich des 100. Geburtstages der Neusser Eisenbahn, die zahlreiche Freunde und Gäste auf den großen Parkplatz gegenüber der NDH-Verwaltung lockte. Auch dieses Jahr soll den Besuchern - dieses Mal am Hafenbecken 1 - ein ebenso unterhaltsames wie kurzweiliges und lehrreiches Programm geboten werden.

Ein Ausflug auf dem Fluss

Zehn einfache Fragen beantworten und gewinnen!

Frage 1: Aus welchem Jahr stammt die historische Lokomotive 52-8154?
- S 1923
- G 1943
- O 1963

Frage 2: In welchem historischen Stadtteil liegt ein beliebter Anleger der Weißen Flotte?
- U Kaiserswerth
- C Kaiserslautern
- O Königswusterhausen

Frage 3: Was untersuchte das Hafenkonzept des Landes NRW nicht?
- T Die Zahl der Frittenbuden
- Y Stärken und Schwächen
- H Entwicklungsmöglichkeiten

Frage 4: Welche Länge hat ein TEU?
- I 10 Fuß
- S 20 Fuß
- E 30 Fuß

Frage 5: Wie alt wird der Neusser Hafen in diesem Jahr?
- C 100 Jahre
- M 75 Jahre
- N 50 Jahre

Frage 6: Wie viele TEU kann die Emma Maersk maximal laden?
- O 6000 TEU
- H 11.000 TEU
- A 18.000 TEU

Frage 7: Welches Schiff besucht Hamburg beim Hafenfest?
- D „Question of the Month""
- A „Darkness of the Night"
- E „Brilliance of the Seas"

Frage 8: Wo werden die angehenden Fachkräfte für Hafenlogistik geschult?
- I Duisburg
- S Deppendorf
- A Derendorf

Frage 9: Wie viele Tonnenkilometer transportierte die Neusser Eisenbahn 2006?
- V 112 Millionen
- A 176 Millionen
- N 243 Millionen

Frage 10: In welchem Jahr wurde die Stadt Lübeck offiziell gegründet?
- E Im Jahre 1143
- Y Im Jahre 624
- R Im Jahre 333

Lösungswort:

Jetzt, wo der Frühling endlich den Rhein erreicht hat, ist sicherlich einer der schönsten Momente, diese wunderbare Jahreszeit aus einem ganz ungewöhnlichen Blickwinkel zu erleben: Bei einem Ausflug auf einem der Schiffe der Weißen Flotte Düsseldorf. Gemeinsam möchten wir Sie deshalb einladen, an Bord zu kommen und einen sicherlich unvergesslichen Tag an Bord – und natürlich an ihrem Ziel zu verbringen. Deshalb verlost die Hafen-Zeitung auch in dieser Ausgabe wieder drei mal zwei Gutscheine für diesen wunderbaren Ausflug.

Dazu müssen sie lediglich die richtigen Antworten auf die zehn Fragen finden – dabei hilft Ihnen sicherlich ein Blick in diese Ausgabe der Hafen-Zeitung oder ins Internet. Die richtige Antwort des Februarrätsels lautete „Osterhasen", die Gewinner wurden benachrichtigt.

Einfach die entsprechenden Buchstaben der richtigen Antwort nacheinander notieren und das Lösungswort bis zum 1. April (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. Der Rechtsweg ist natürlich wie immer ausgeschlossen.