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

Gemeinsam
Firmenansiedlung ist Teamarbeit, meint Hendryk Stobernack
Seite 3

Ticker: Eventhalle ist auf den Hafentag vorbereitet +++ Feines Öl aus Neuss +++ Kommt alles aus der Tube +++ Botschafter mit Herz und Überzeugung +++ Hör mal, wer da singt +++ Neuansiedlung in Krefeld +++ Preisrätsel

Hafenfest am Neusser Becken 1

Buntes Programm auf und am Wasser am Sonntag, 27. April, von 11 bis 18 Uhr

Die Neuss Düsseldorfer Häfen laden am Sonntag, 27. April, alle Freunde, Partner, Kunden, Lieferanten und natürlich vor allem die Bürger zu einem großen Fest an das Hafenbecken 1 in Neuss. Zwischen dem Jugendzentrum „Greyhound Pier 1" und der UCI Kinowelt wird von 11 bis 18 Uhr ein buntes und abwechslungsreiches Programm geboten, bei dem alle Besucher sicherlich auf ihre Kosten kommen werden.

Los geht es am Greyhound Pier 1: In den Räumen wird unter anderem eine Ausstellung zu der Geschichte des Hafenbeckens 1 und des modernen Neusser Hafens gezeigt. Außerdem können sich die Besucher stärken. Auf der Tribühne vor dem Jugendzentrum, ehemals

das Fundament für die beiden dort aufgestellten Krane, haben die Gäste einen Blick auf das abwechslungsreiche Programm im Hafenbecken. Wer alles an dem Tag vorbeischaut, wird noch nicht verraten. Fest vorgesehen sind regelmäßige Hafenrundfahrten.

In der Halle neben dem „Greyhound Pier 1" kommen die jungen Besucher auf ihre Kosten und können auf den Kinderattraktionen spielen und toben.

Den Weg die Hallen entlang säumen verschiedene Fahrzeuge und Lokomotiven der Neusser Eisenbahn (NE), die sicherlich die Väter in ihren Bann ziehen werden. Der Kinovorplatz ist für den Fischmarkt reserviert, aber auch Getränke gibt es hier in großer Auswahl. Zudem wartet ein musikalisches Programm mit Hafenflair.

Und auch die UCI Kinowelt beteiligt sich am Hafenfest: Auf einer Leinwand machen aktuelle Trailer Appetit auf den nächsten Kinobesuch. Regelmäßige Führungen gewähren den Besuchern zudem einen seltenen Blick hinter die Kulissen eines Filmpalastes.

Zuwächse

Das Verkehrsergebnis des Krefelder Hafens für das vergangene Jahr kann sich sehen lassen: In den zwölf Monaten wurden 3.471.593 Tonnen Schiffsgüter umgeschlagen – das sind 5,96 Prozent oder 195.149 Tonnen mehr als im Vergleichszeitraum des Jahres 2006, als noch 3.276.444 Tonnen umgeschlagen wurden. Der Eisenbahngüterverkehr stieg im Jahr 2007 auf 596.506 Tonnen – das sind 15,07 Prozent mehr als die 518.401 Tonnen, die im Vorjahr bewegt wurden

„Wir sind mit dem Ergebnis sehr zufrieden", kommentierte Hafenchefin Elisabeth Lehnen.

Raumfähre auf Rheinwegen

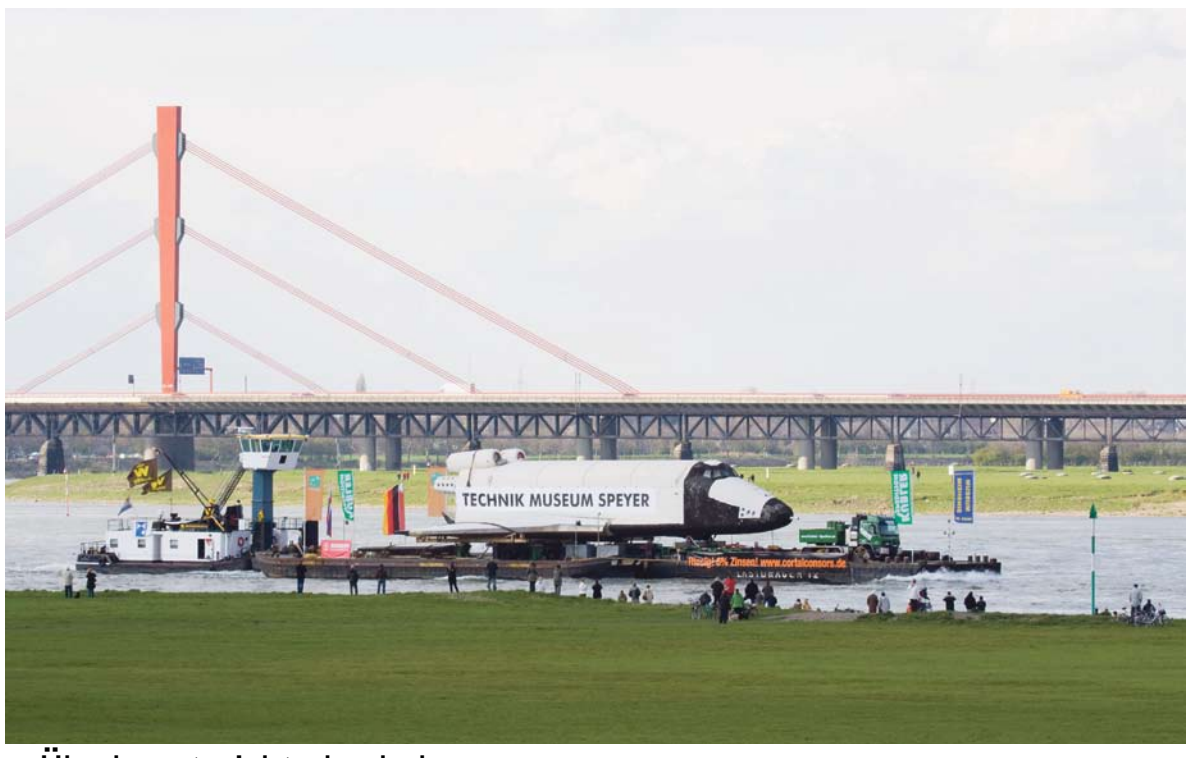
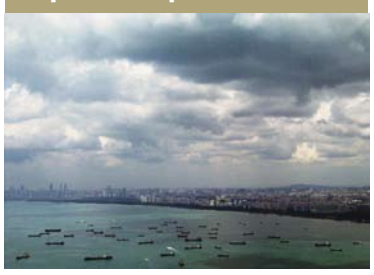


Foto: Schrift-Steller

Überhaupt nicht abgehoben, sondern an Bord eines Frachtschiffes vertäut, sorgte die russische Raumfähre „Buran 002" am Rhein für Aufregung. Der Gleiter hat inzwischen das Technik-Museum Speyer erreicht, die Binnenschifffahrt stellte auf dem Weg erneut ihre Vielseitigkeit unter Beweis.

Spitzenposition



Vom Hafen Shanghai erwarten Fachleute, dass er im laufenden Jahr mit rund 31 Millionen TEU die Spitzenposition der Containerumschlagsplätze weltweit erreicht. Im vergangenen Jahr überholte die Hafenstadt bereits Hongkong und wird 2008 wohl das noch führende Singapur übertreffen.

Taufe

Mit einem neuen Schiff, der „TUI Maxima" startet Deutschlands führendes Reiseunternehmen in den lukrativen Wachstumsmarkt für Flusskreuzfahrten. Das Schiff soll auf der Donau eingesetzt werden. Damit es dazu im typischen TUI-Blau erstrahlt, trugen Maler in 2530 Arbeitsstunden 795 Liter Farbe in drei Schichten auf.

Beliebt

Flusskreuzfahrten boomen: 2007 stieg die Zahl der deutschen Passagiere um 7,6 Prozent, der Umsatz sogar um 8,3 Prozent, so die aktuelle Kreuzfahrtstudie des Deutschen Reise Verbandes (DRV). Dabei steckt noch sehr viel Potenzial in diesem Markt. Denn bislang verbrachten nur 1,4 Prozent der Deutschen einen Urlaub auf einem Schiff.

Guter Gastgeber

Die moderne Logistik ist weitaus mehr und komplizierter, als zum Beispiel den Wochenendeinkauf zu koordinieren und ihn dann im Kofferraum nach Hause zu fahren. Die Vielfalt der transportierten Güter, ihre besonderen Anforderungen, die Ansprüche aller Beteiligten etwa an Geschwindigkeit und Termintreue und allein schon die Massen, die täglich unterwegs sind, machen Gütertransport und Verkehr heute zu einer sehr anspruchsvollen Aufgabe. Da müssen viele Räder und Teile genau in einander greifen, damit der Motor ohne Mucken Höchstleistungen bringt – und das möglichst ohne Abgase.

Diese Herausforderungen erfordern, dass sich alle Beteiligten mit voller Leistungskraft einbringen, mitdenken und ständig um Verbesserungen bemüht sind.

Da ist es nützlich, einmal einen Schritt zurück zu treten und sich die Aufgabe aus der Distanz zu betrachten, andere Fachleute nach ihrer Einschätzung zu fragen und anschließend bei einem Kaffee Positionen auszutauschen.

Deshalb laden wir Ende dieses Monats zum zweiten Neuss Düsseldorfer Hafentag in die Eventhalle im Hafen Neuss ein. Denn der erfolgreiche Erstling vor zwei Jahren hat gezeigt, dass sich bei einem solchen Treffen natürlich nicht alle Probleme wie von selbst lösen. Aber wir haben viele interessante Menschen kennengelernt, bedenkenswerte Positionen diskutiert und, so zumindest die Rückmeldung unserer Gäste, es hat auch noch viel Spaß gemacht. Was kann man als guter Gastgeber mehr wollen?

RAINER SCHÄFER

Wir laden Sie ein

Im Hafen wird beinahe rund um die Uhr gearbeitet. Nicht nur bei den Neuss Düsseldorfer Häfen, sondern auch in den zahlreichen Firmen, die sich bei uns und in unserer Nähe angesiedelt haben. Und das mit sehr ansehnlichem Erfolg, wie nicht nur unsere Bilanz für die vergangenen Jahre beweist.

NDH ist und bleibt eine Erfolgsgeschichte, wie auch wir sie vorher nicht erwartet haben. Wir sind auf einem guten Weg, der uns in der nächsten Zeit sicherlich noch zu zahlreichen weiteren Höhepunkten führen wird. Ans Aufhören denkt bei uns noch keiner. Und auch nicht daran, kürzer zu treten.

Aber: Wer feste arbeitet, darf auch einmal ein Fest feiern. Und wir haben ja auch genug gute Gründe. Neben dem hervorragenden Ergebnis vom vergangenen Jahr feiern wir unseren fünfjährigen Geburtstag – NDH hat wirklich Laufen gelernt und gehört inzwischen zu den Schnellsten. Das macht uns stolz.

Unser Hafenbecken 1 in Neuss wird 100 Jahre alt – ebenso wie die Ringbahn. Beide legten gemeinsam mit den damals angesiedelten Firmen das Fundament für den Neusser Hafen, wie wir ihn heute kennen.

Deshalb möchten wir Sie zu unserem Hafenfest einladen, zu einem bunten und abwechslungsreichen Tag. Mit einem Programm, das hoffentlich für jeden etwas bietet.

Kommen Sie am Sonntag, 27. April, zu uns ans Hafenbecken 1. Wie gesagt, wir haben was zu feiern und würden das gerne mit Ihnen gemeinsam tun.

ULRICH GROSS

Vorträge und Gespräche

Interessante Einblicke und umfangreiche Informationen rund um das Thema Logistik – Plattform für Gedankenaustausch

Zahlreiche interessante Vorträge stehen wieder auf dem Programm des Hafentages.

Zum zweiten Mal laden die Neuss Düsseldorfer Häfen am Donnerstag, 24., und Freitag, 25. April, Fachleute aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung zu einem Gedankenaustausch beim „Hafentag" ein. In der Eventhalle im Hafen Neuss geht es dieses Mal um „Binnenhäfen als aktive Partner der Seehäfen", so das Motto des Treffens, das unter der Schirmherrschaft des Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen, Dr. Jürgen Rüttgers, steht.

Allen Prognosen zufolge werden die globalen Verkehre weiter deutlich zunehmen. Für eine engere Vernetzung von Bahn und Binnenschiff untereinander und mit der Straße ist die Entwicklung leistungsfähiger Schnittstellen erforderlich. Schnittstellen wie den Binnenhäfen. Denn störungsfreie Verkehrsabläufe sind ein wesentlicher Faktor für das effiziente Funktionieren einer Volkswirtschaft und ihrer Märkte.

Die Binnenhäfen sind heute wesentliche Bestandteile der internationalen Transportketten. Als Hinterlandstandorte sind sie wichtige Schnittstellen und unverzichtbare Partner für die industrielle und gewerbliche Entwicklung. In diesem Zusammenhang haben funktionierende Verbindungen zu den nationalen und internationalen Seehäfen eine besondere Bedeutung. Nicht nur Importe, sondern auch ein Großteil der Exporte aus Deutschland werden über die Seehäfen abgewickelt. Die internationale Arbeitsteilung und die Globalisierung werden diese Entwicklung weiter beschleunigen. Neben den ARA-Häfen werden auch die deutschen Seehäfen an Bedeutung gewinnen.

Informationen und Anmeldung unter http://www.hafentag.de

Chancen und Potenziale nutzen

„Reibungslose Verkehrsabläufe sind unabdingbar für das Funktionieren der Wirtschaft. Allein bei Google führt der Begriff ‚Logistik' zu mehr als 14 Millionen Einträgen", hat der Neusser Bürgermeister Herbert Napp nachgesehen.

Eine neue Entwicklung sei, dass die Seehäfen Funktionen, die sie nicht mehr in ausreichendem Maße bewältigen können oder wollen, in die Binnenhäfen verlagern. Die und ihre Hafenstädte sähen sich dadurch ebenfalls neuen Aufgaben gegenüber. Aufgaben, so ist sich der Bürgermeister sicher, die Entwicklungschancen und -potenziale bedeuten – gerade auch für Neuss.

„Um den Anforderungen auch zukünftig gerecht werden zu können, ist es notwendig, dass Hafenbetreiber ihre Aufgabe nicht mehr allein in der Vorhaltung von Infrastruktur sehen, sondern vielmehr zu aktiven Anbietern logistischer Lösungen am Markt werden. In Neuss und Düsseldorf ist dies aufgrund einer vorausschauenden Hafenentwicklungsplanung und der mehr als erfolgreichen Fusion der beiden Häfen vor nunmehr fünf Jahren gelungen", bilanziert Napp.

Die gute Zusammenarbeit zwischen NDH und der Wirtschaftsförderung der Stadt Neuss sei Teil der Erfolgsstrategie. „Hand in Hand arbeiten wir für den Hafen, für den Standort, für die Region."

Und er lobt: „Mit Rainer Schäfer und Ulrich Gross haben wir zwei Geschäftsführer, die mit einer starken Mannschaft den fusionierten Hafen gekonnt auf Erfolgskurs halten."

Die Kameras klicken, strahlende Gesichter: Eine Vertragsunterzeichnung im Hafen ist immer ein Grund zur Freude. Doch der Weg dahin ist lang, manchmal mühsam – und immer eine Herausforderung

Gemeinsam zum Vertrags-Erfolg

Bevor auf einen neuen Vertrag angestoßen werden kann, vergehen oft Monate, manchmal sogar Jahre, wie Henryk Stobernack, Abteilungsleiter Technik bei den NDH berichtet. Gemeinsam mit Waldemar Tetzlaff, Stabsstelle Qualitätsmanagement und Sicherheit, leitete er die Projektgruppe, die das für die Häfen so wichtige Maersk-Projekt betreute. „Der erste Kontakt besteht oft in einer allgemeinen Anfrage oder einem Kontakt auf Geschäftsführerebene", berichtet der Techniker. Dann werden – meist noch vorsichtig und unverbindlich, Optionen diskutiert, Möglichkeiten abgewogen, Grundstücke besichtigt. Diese Vorbereitungsphase dauert manchmal nur wenige Wochen, kann sich aber – je nach Größe und Komplexität – auch deutlich länger hinziehen. „Ein Jahr geht da schnell ins Land", berichtet Sascha Odermatt, NDH-Jurist und ebenfalls Mitglied der Projektgruppe. Er kümmerte sich um die vertragsrechtlichen Belange. Konkretisierten sich die Pläne oder wird sogar eine Absichtserklärung, ein so genannter ‚letter of intend' unterzeichnet, stellen die NDH ein Projektteam zusammen. Dessen Mitglieder befassen sich mit der konkreten Umsetzung.

Auch wenn Maersk natürlich ein besonderes Gewicht besaß und besitzt, so war es in den vergangenen Jahren natürlich nicht das einzige Projekt, das Stobernack betreute: „Derzeit haben die Mitarbeiter meiner Abteilung und ich Projekte verschiedener Größenordnung in einem Gesamtvolumen von rund 25 Millionen Euro in Bearbeitung." Und egal ob zehn Millionen oder 10.000 Euro – die Neuss Düsseldorfer Häfen arbeiten bei jedem Kunden mit der gleichen Sorgfalt, stets bemüht, die Interessen und Ansprüche im Rahmen der Möglichkeiten umzusetzen.

Gesamtvolumen 25 Millionen

Die Arbeit der Projektgruppenmitglieder greift in einander: „Während die Juristen und die Geschäftsführung die Vertragskonditionen immer genauer ausformulieren, kalkulieren wir von der Technik das Projekt durch. Wird ein neuer Punkt aufgenommen, müssen wir neu rechnen, was dann wieder auf die Vertragskonditionen Auswirkungen haben kann", erklärt Stobernack.

Und da kann einiges zusammen kommen, wie er am Beispiel von Maersk erklärt: Bei dem neuen Terminal hatte sich der Kunde schnell entschieden, eine fertige Umschlagsstelle zu mieten, statt selbst eine Anlage auf dem angemieteten Gelände hoch zu ziehen. Entsprechend übernahmen die NDH unter anderem die Herrichtung des Platzes, den Bau einer Entwässerung, den Gleisbau zu der Anlage, den Bau der Gebäude, die Erschließungskosten und die Errichtung einer Containerbrücke mit Kranbahn. Im Fall des Containerkrans, des größten Postens auf der Liste, setzten sich die Techniker Rolf Marmann und Günter Winkler mit den Maersk-Mitarbeitern zusammen, fragten nach, welche Leistung die Anlage bringen müsste und brachten dann anschließend mit der Rechtsabteilung und der Abteilung Einkauf eine europaweite Ausschreibung auf den Weg. Es kann auch vorkommen, dass der Kunde sich noch einmal anders entscheidet. Auch wenn das bedeutet, dass Stobernack und seine Mitarbeiter als gute Dienstleister noch einmal alles neu durchrechnen müssen.

Sascha Odermatt, Justiziar bei den Neuss Düsseldorfer Häfen.

„Das ist ganz wichtig: Jeder Schritt erfolgt in enger Abstimmung und in partnerschaftlicher Absprache mit dem Kunden", erklärt Odermatt. Schließlich sollen beide Parteien ihre Interessen im Vertragswerk angemessen berücksichtigt finden. Er fügt an: „Wenn unsere Verhandlungspartner spezifische Fragen zu den Baukosten haben, können wir ihnen aufgrund der Erfahrung unserer Mitarbeiter schnell eine verlässliche Auskunft erteilen. Unsere Kollegen aus der Technik wissen, was ein Quadratmeter Flächenbefestigung oder 100 Meter Gleis kosten."

Darüber hinaus holte sich das Projektteam zusätzliche Unterstützung. Projektleiter Dipl.-Ing. Jens Hansen und seine Mitarbeiter vom Planungsbüro KMT aus Hamburg unterstützten die Hafenmannschaft mit diversen Planungsleistungen und Kostenschätzungen. „Das Büro KMT verfügt über umfangreiche Erfahrungen im Hafenbau, auf die wir natürlich gerne zurückgreifen." Allerdings stellt Stobernack auch klar: „Jedes Projekt ist interessant, weil es etwas Anderes ist, manchmal etwas ganz Neues, und jeder Kunde ist unterschiedlich." Zudem sei jedes Projekt in ein anderes Umfeld eingebunden, verlange unterschiedlich umfangreiche Absprachen mit anderen Stellen und Behörden. „Es reicht nie aus, nur mit dem direkten Vertragspartner zu verhandeln", stimmt Odermatt zu. „Ich muss mir immer das komplette Umfeld ansehen, alle Folgen abschätzen. Denn das, was wir den Kunden versprechen und wozu wir uns im Zweifel auch vertraglich verpflichten, muss dann auch erfüllt werden können."

Henryk Stobernack ist einer der beiden Leiter der Projektgruppe.

In enger Abstimmung

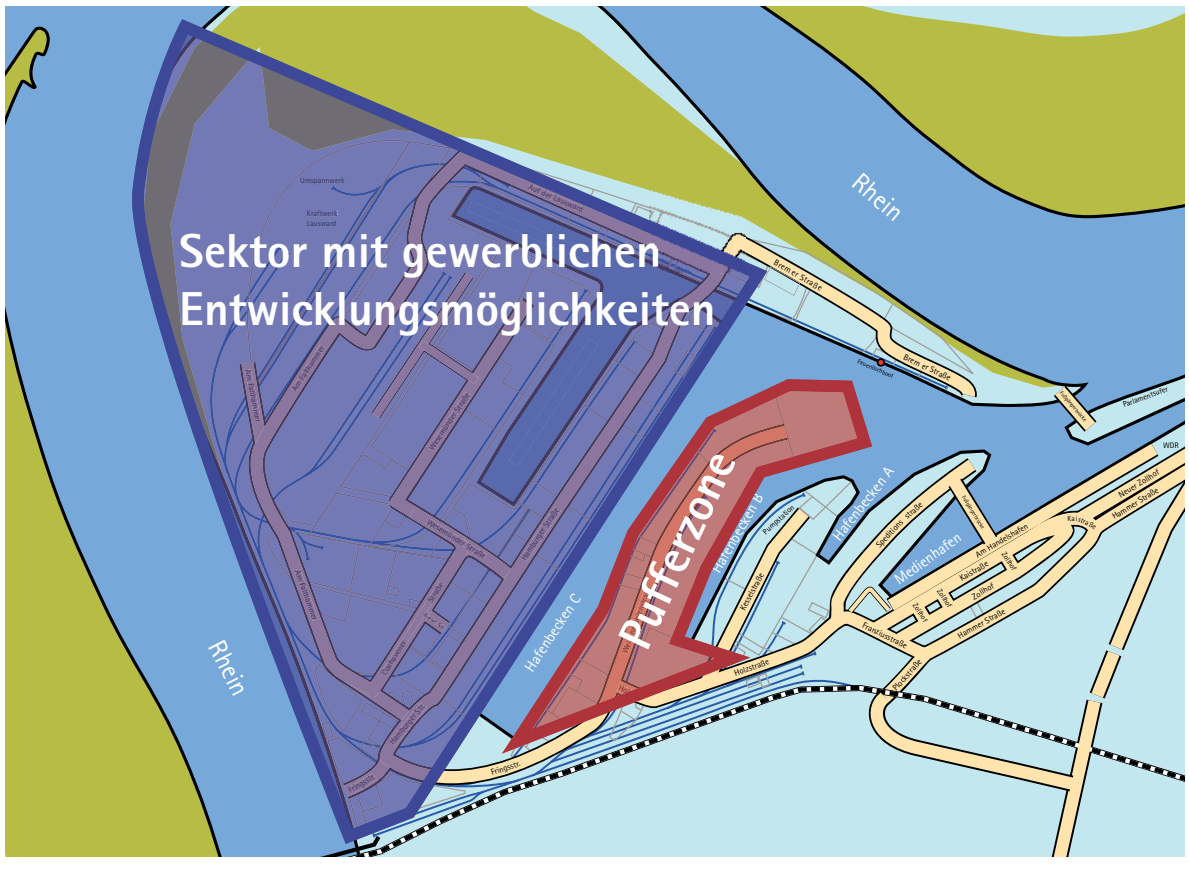
Gleichzeitig mit der Bauplanung der Abteilung Technik begann Odermatt, verschiedene Vertragswerke zu entwerfen und mit den Ansprechpartnern der Maersk-Linie abzustimmen. „Dabei knüpft man an die Gespräche auf Geschäftsführerebene an und nähert sich partnerschaftlich einer abschließenden Vertragsformulierung. Eine ausgewogene Vereinbarung zu erreichen, sei eine besondere Aufgabe und nicht so einfach, wie es sich anhört. Und wenn man mit der weltgrößten Container-Linie verhandelt, auch eine besondere Herausforderung, betont Odermatt. „Dem weltgrößten Reeder muss man nichts über das Containergeschäft erzählen. Aber was die technischen Bedingungen und baulichen Voraussetzungen eines Inland-Terminals hier vor Ort angeht, da konnte Maersk auf unser Wissen und unsere einschlägigen Erfahrungen zurückgreifen.„ Ein Jahr zogen sich die Gespräche hin, zum Teil auf Englisch – was laut Odermatt im internationalen Geschäft nichts Ungewöhnliches darstellt. Gespräche, die auch Flexibilität erfordern – so mussten die Gesprächspartner auch schon mal an einem Feiertag nach Hamburg fliegen oder das eine oder andere lange Wochenende einlegen."

Schließlich war der Vertrag unterschriftsreif – und das ganze Projektteam stolz, seinen Teil beigetragen zu haben. Auch wenn sie sich im Klaren sind, dass ein solcher Erfolg immer nur das Ergebnis von Teamarbeit ist, dass ohne gute Mitarbeiter, die im Hintergrund sehr viel Arbeit leisten, solche Erfolge nicht möglich wären, wie Stobernack betont.

Und er fügt an: „Bis jetzt haben wir ja noch nichts gebaut, zurücklehnen können wir uns daher noch nicht." Derzeit befindet sich der neue Terminal in der Genehmigungsphase, die diversen Anträge sind alle auf dem Weg und in der Bearbeitung: Parallel laufen bereits die Vorbereitungen für die Bauverträge, die in einem öffentlichen Verfahren europaweit ausgeschrieben werden. Läuft alles glatt, könnten die Bauarbeiten im August beginnen. „Weitere Herausforderungen liegen also noch vor uns", freut sich Stobernack voller Erwartung auf die Dinge, die da noch kommen.

Weg frei für 700 Wohnungen

Düsseldorfer Ausschuss verabschiedet Bauleitpläne – Start mit „Königskindern“



So stellen sich die Pläne der Stadt auf der Karte der Neuss Düsseldorfer Häfen dar.

Im Düsseldorfer Hafen sollen rund 700 Wohnungen entstehen. Begleitet wird diese planerische Absicht durch eine neue Bauleitplanung für das gesamte Hafengebiet. „Damit“, so Planungsdezernent Dr. Gregor Bonin in einer Presseerklärung der Stadt, „erfüllt die Verwaltung einen Ratsauftrag aus dem Jahr 2003, wobei die Hafennutzung gesichert und im östlichen Bereich eine Ergänzung auch mit Wohnbereichen vorgenommen werden sollte.“ Nach den Worten von Dr. Bonin sichere das gleichzeitig die Hafenwirtschaft.

Die planerische Neuordnung des Hafens schlägt sich in der Änderung des Flächennutzungsplanes sowie in vier Bebauungsplänen nieder. Dabei läuft die Entwicklung von Westen her betrachtet so, dass rund um Kraftwerk und angrenzende Bereiche sich weiterhin eine Industriezone erstreckt. Anschließend entsteht eine Pufferzone und erst im Bereich Kessel- und Speditionsstraße ergibt sich mit abnehmenden Emissionen die Möglichkeiten zur Ansiedlung von Wohngebäuden.

Eines ist für Dr. Bonin aber klar: „Diskutiert worden ist die Hafenentwicklung zwischenzeitlich ausgiebig. Mit den Bauleitplänen ist jetzt der Punkt erreicht, wo es Entscheidungen zu treffen gilt.“

Die Planung für den Hafen basiert auf einer Reihe von Zwangspunkten, so die Pressemitteilung. Dazu wird der Planungsdezernent zitiert, dass schon heute die vorhandenen Mühlenbetriebe die zulässigen Lärmwerte überschritten – und leitet Handlungsbedarf ab. Die heute im Sondergebiet Hafen vorhandenen Gewerbebetriebe könnten bis zum Auslaufen Ihrer Pachtverträge als privilegierte Nutzung mit leicht erhöhten Lärmwerten weitermachen und müssen dann ihre Emissionen auf die eines Gewerbegebietes senken. Die nun festgesetzten Mischgebiete (Wohnen / Büro) in Kessel- und Speditionsstraße verhinderten zudem keine industrielle Entwicklung im Hafen.

Das durch die zukünftige Mischnutzung steigende Verkehrsaufkommen sei in den bereits vom Rat beschlossenen Verkehrsplanungen berücksichtigt. Es gebe, so der Planungsdezernent, zahlreiche Investorenanfragen für die Umsetzung des Wohnens.

In anderen Städten wie in Hamburg seien ähnliche Konzepte erfolgreich umgesetzt worden. Es gebe einen engen Erfahrungsaustausch zwischen Hamburg und Düsseldorf. Mit der vorliegenden Bauleitplanung würden akzeptable Lösungen zum Umgang von Industrie- und Wohnnutzung gefunden. Der Bestand an industrieller Nutzung werde nicht gefährdet, sondern rechtlich abgesichert. Die neue Wohnbebauung müsse Rücksicht nehmen auf die vorhandene Situation mit dem Umfeld des Hafens. Das bedeutet nach den Worten des Planungsdezernenten, dass beispielsweise die Geschosse entsprechend ausgebildet werden müssen, Wohnbauten in lärmgeschützten „Inseln“ entstehen, Schlafräume von Störeinflüssen abgewendet sein müssen oder auch Schutz über gläserne Wände erreicht werden muss.

Konfliktpotenzial zu erwarten

Schäfer: Bedenken und Anregungen der Hafenwirtschaft anhören

Der Beschluss des Ausschusses für Planung und Stadtentwicklung über eine neue Bauleitplanung für das Düsseldorfer Hafengebiet kam für Rainer Schäfer, Geschäftsführer Vertrieb bei den Neuss Düsseldorfer Häfen, nicht überraschend. „Bereits im Vorfeld haben sowohl die Verwaltung als auch die Mehrheitsfraktionen im Rathaus deutlich gesagt, was sie sich vorstellen.“

Trotzdem findet er klare Worte: „Gleichwohl ist die unkritische Übernahme der von Verwaltungsseite vorgetragenen Argumentation durch wirtschaftsorientierte Parteien wie CDU und FDP für uns nicht ganz nachvollziehbar. Wir hätten uns gewünscht, dass die Bedenken und Anregungen der Hafenwirtschaft deutlich stärker akzentuiert in die Abwägung zur Beschlussfassung übernommen worden wären.“ Bisher sei die Verwaltung den Beweis für die Behauptung, es gäbe für die Hafenanlieger im verbleibenden Sondergebiet zwischen Lauswart und Weizenmühlenstraße keine Nachteile, schuldig geblieben. Stattdessen fürchtet er: „Die Betriebe auf der Weizenmühlenstraße müssen auch weiterhin um ihren langfristigen Bestand fürchten.“

Wohnen und Arbeiten eng nebeneinander lassen Konflikte erwarten.

Der Geschäftsführer findet es dabei bedauerlich, dass dem Ausschuss für Planung- und Stadtentwicklung bisher das der Bauleitplanung zugrunde liegende Lärmgutachten nicht im Zusammenhang vorgestellt oder ausgehändigt worden ist. „Hier bitten wir die Politik nachzuarbeiten, so wie es SPD und Grüne anlässlich der Beschlussfassung gefordert haben.“

Weitere große Verunsicherung

Der Ansatz des Lärmgutachtens, schon heute von hafeninduzierten Überschreitungen der Lärmobergrenzen in Hamm und Oberkassel auszugehen, sei nach Schäfers Meinung kritisch zu hinterfragen. Und er fügt an: „Ob eine Wohnbebauung an der Kesselstraße bei den vorhandenen rechtlich abgesicherten Lärmemissionen, den Staub- und Geruchsproblematiken angezeigt ist, ist zu belegen.“ Die Klarheit mit der sich die Stadt zur Zukunft der Weizenmühlenstraße positioniert habe, führte bei den ansässigen Betrieben zu weiterer großer Verunsicherung. Und Schäfer denkt noch weiter: „Welche Auswirkungen die mittel- bis langfristige Entwicklung der Weizenmühlenstraße für den verbleibenden Hafenbetrieb mit seinen Umschlagsstellen an der Hamburgerstraße und An der Lauswart langfristig bedeutet, ist ebenfalls kritisch zu hinterfragen.“ Er betont, dass die bisherige positive Entwicklung des Medienhafens immer im Konsens durch die Hafenwirtschaft mitgetragen worden sei. Auch die Unternehmen und der Standort hätten an den positiven Effekten teilhaben können. Aber mit der jetzigen Planung werde ein kritisches Maß an Entwicklung erreicht. „Die Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe der produzierenden Betriebe lässt ein Konfliktpotenzial erwarten, an dem weder Stadt noch Hafenwirtschaft Interesse haben können.“

Beweisen, wie gut wir sind

Foto: Eventportal Neuss

Das Team der Eventhalle Neuss freut sich schon ganz besonders nach monatelangen Vorbereitungen auf den Hafentag

Dijana Schmitz und ihr Team von der Eventhalle im Neusser Hafen schauen dem Hafentag mit besonderer Spannung entgegen. Die Premiere der Fachtagung war vor zwei Jahren auch für sie die erste Veranstaltung.

Emotionales Erlebnis

„Noch Minuten bevor die ersten Gäste da waren, haben wir letzte Details gerichtet", erinnert sie sich. Dass der erste Hafentag ein solcher Erfolg wurde, ist auch der Mannschaft vom Hafenbecken 2 zu verdanken. „Für mich ist der Hafentag deshalb auch eine sehr emotionale Sache, das Kind der ersten Stunde, unsere Premiere." Zumal in der Aufbruchsstimmung nach dem erfolgreichen Kongress die Idee entstand, die Fachveranstaltung mit einem Fest für alle Bürger zu verbinden.

Auch für den diesjährigen Kongress hat sich die Veranstaltungsmanagerin die Messlatte hoch gelegt: „Für uns bedeuten diese zwei Tage auch, dass wir es beim letzten Mal sehr gut gemacht haben – aber dieses Jahr wollen wir es noch besser machen. Allein um den Gästen zu zeigen, wie sehr wir gewachsen sind und welche Fähigkeiten wir inzwischen haben." Entsprechend traf sich Dijana Schmitz bereits im vergangenen August erstmals mit den Organisatoren. Gemeinsam diskutierten sie Möglichkeiten, skizzierten Pläne und erarbeiteten Vorschläge. Grundlage für das Eventhallen-Team, Anfragen zu stellen und Erkundigungen einzuholen.

Die heiße Phase begann Ende März: „Nachdem feststand, was der Kunde NDH machen möchte, begann ich, die eignen Gewerke zusammen zu holen, das Booking zu machen und konkrete Dinge vorzubereiten." Denn für eine erfolgreichen Tag – egal ob Hafentag oder private Veranstaltung – gilt es, viel zu bedenken. Das fange bei den Parkplätzen, Einweisungspersonal und der Ausschilderung an, erzählt die Managerin, geht über den Putzdienst, Hostessen, Security und andere Personalplanungen bis hin zu Garderobe, Dekoration, Technik und allgemeiner Logistik. „Es greifen bei einer Veranstaltung viele Räder ineinander." Dabei reicht es Dijana Schmitz nicht, dass alles funktioniert: Der Besucher darf gar nicht merken, welches Räderwerk im Hintergrund arbeitet.

Sie selber beschäftigt während des Hafentages 25 Leute. Dazu kommt dann noch einmal Catering- und Technik-Personal.

Bewährte Experten

Die Frauen und Männer sind bekannte und bewährte Fachleute aus befreundeten Agenturen, mit denen die Neusserin seit Jahren zusammen arbeitet und denen sie vertraut – ein absolutes Muss. Schmitz wirbt sie selbst an oder vermittelt den Kontakt zu ihrem Kunden – ganz wie gewünscht. „Natürlich sprechen wir Empfehlungen aus und sind bei der Auswahl eines Partners behilflich. Das gehört bei uns zum Service." Das Netzwerk, das sie sich in den vergangenen zwei Jahre aufbaute, sei handverlesen und ausgiebig getestet. Und die Mitarbeiter kennen sich vor Ort aus – unerlässlich im Veranstaltungstrubel. Die Fieberkurve erreicht am Tag vor der Veranstaltung ihren ersten Höhepunkt: „Dann geht es so richtig rund."

Die Logistik wird aufgebaut, die Techniker installieren Licht und Ton sowie die Bühne. Alles wird ausgelegt und dekoriert. „So richtig rund geht es eine Stunde vor Veranstaltungsbeginn. Das geht gar nicht anders", erklärt Dijana Schmitz mit einem Lächeln. „Man kann alles wochenlang planen, aber kurz vor Beginn haben alle noch einmal Fragen, da geht ständig das Telefon. Beim letzten Mal hat in den letzten Stunden mehr als 80 Mal mein Handy geklingelt." Und für jeden Anrufer fand die Organisatorin auch einen, wenn auch kurzen, Moment Zeit. Das ist Stress pur, „aber es macht Spaß", lacht sie. „So manche Veranstaltung kostet mich bis zu drei Kilo." Und wenn die Hausmeister ausfallen, schiebt sie auch einmal selber den Hubwagen.

Foto: Eventportal Neuss

Die Bürgermeister Herbert Napp und Axel Prümm fühlten sich beim Genießertreff in der Eventhalle bei Dijana Schmitz (re.) sichtlich wohl.

mehr Infos unter:
www.eventportal-neuss.de

Foto: HMC/Michael Zapf

Hamburger Hafen feiert Geburtstag

Zum größten Hafenfest der Welt lädt die Hansestadt vom 9. bis 12. Mai. Sie erwartet anlässlich des 819. Hafengeburtstages hohen Besuch: Finnlands Staatspräsidentin Tarja Halonen wird das FINNLANDfestival eröffnen. Bereits zum fünften Mal präsentiert sich mit Finnland ein Partnerland beim Fest.

Doch auch sonst wird viel geboten: Zusätzlich zum attraktiven Programm auf dem Wasser und in der Luft können die Besucher beim Landgang kostenlose Livemusik auf zahlreichen Bühnen, erleben und kulturelle sowie maritime Schätze entdecken.

Hier ist was los

Termine in ihrer Umgebung

täglich

Stadtrundgang
Düsseldorf mit Bootsfahrt durch den Medienhafen, 11 und 14.30 Uhr, Treffpunkt: Tourist-Information Marktstraße/Ecke Rheinstraße, Telefon: (02 11) 1 72 02 - 8 54.

2. Mai 2008

Wohnen und Hafen –
ein Widerspruch? Fachliche Führung mit der Architektin Solveig Kukelies, 14 Uhr, Anmeldung (02 11) 39 22 92, Gruppenführungen zu anderen Terminen auf Anfrage.

3. Mai 2008

Stunde der Gartenvögel,
Führung zur Artenvielfalt in Düsseldorfs Gärten, 10 Uhr, Parkplatz Am Froschteich, www.nabu-duesseldorf.de.

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

4. Mai 2008

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

10. Mai 2008

Vom Neuen Stadttor über die Gehry-Bauten bis zur Living Bridge, Rundgang mit Anke Pfennig, 14.30 Uhr, Anmeldung unter (02 11) 63 52 59.

11. Mai 2008

Für Landratten verborgen –
Alltagsleben an Bord, Rundgang mit Ulrike Stursberg, 15 Uhr, SchifffahrtMuseum Düsseldorf.

Ausbildung

Um den eigenen Facharbeiternachwuchs mit motivierten und gut ausgebildeten jungen Menschen zu sichern und um der gesellschaftlichen Verantwortung nachzukommen, bildet C. Thywissen schon seit vielen Jahren am Standort Neuss aus. „Wir stellen pro Jahr vier Auszubildende ein, davon zwei in kaufmännischen und seit zwei Jahren zwei in technischen Berufen, derzeit absolvieren zehn junge Menschen bei uns eine Ausbildung", berichtet Geschäftsführer Detlef Volz, der die Absolventen nach Möglichkeit übernimmt.

Zertifiziert

Als eines der weltweit ersten Unternehmen ließ sich C. Thywissen nach der ISO Norm 22.000 für Lebensmittel- und Futtermittelsicherheit zertifizieren. „Weltweit waren wir die erste Ölmühle und Mälzerei, die die Überprüfung bestanden hat", freut sich Geschäftsführer Detlef Volz (Foto). Um auch die gesetzlichen Emmissionswerte in Neuss deutlich zu unterschreiten, investierte das Unternehmen unter anderem in eines der modernsten und größten Biobeete.

Citynah

Binnenschiffer kommen gerne zum Unternehmen C. Thywissen, wie sie den Mitarbeitern immer wieder berichten. Denn von den Liegeplätzen am Hafenbecken 1 sind es – im Gegensatz zu anderen Häfen – nur wenige Meter bis zu den Einkaufsstraßen der Innenstadt. Und das wissen nicht nur die Schiffsführer, sondern vor allem ihre Frauen zu schätzen.

Burgerbrater vertrauen Neusser Öl

Raffinat steckt in Schokoriegeln ebenso wie in Butterbrotpapier oder Margarine

Mit einem Volumen von 700.000 Tonnen pro Jahr steht Deutschlands größte freie und konzernunabhängige Ölmühle am Eingang zur Neusser Innenstadt: Die etwa 100 Mitarbeiter des Familienunternehmens C. Thywissen GmbH produzieren jedes Jahr etwa 420.000 Tonnen Futtermittel und 280.000 Tonnen Öle. Ausgangsstoffe sind Saaten, meist Raps, aber auch Sonnenblumen oder Leinsamen, die meist Schiffe aus ganz Europa und Übersee nach Neuss transportieren. Hier werden sie vorgepresst, die letzten Reste der kostbaren Flüssigkeit dann ausgelöst. Übrig bleibt zum einen der feste Bestandteil, der an Futtermittelbetriebe vor allem in den Benelux-Ländern, aber auch Nordrhein-Westfalen verschifft wird.

„Das Öl verarbeiten wir zu den von den Kunden gewünschten Qualitätsspezifikationen bis zum High-End-Raffinat", erklärt Geschäftsführer Detlef Volz. Das Öl verwendet die Lebensmittelindustrie für die Herstellung von Ölen, Margarinen und anderen Pflanzenfetten. Aber auch die Gastronomie, Burgerbrater von Fast-Food-Ketten in ganz Deutschland und Abfüller für Supermärkte schwören auf Öl aus Neuss. Wie auch die oliochemische Industrie: Leinöl aus Neuss macht Linoleum geschmeidig, mit Neusser Öl hergestellte Coatings sorgen dafür, dass das Öl wie geschmiert durch die Rohrleitungen in der Nordsee fließt.

Im Konzern arbeiten 275 Mitarbeiter an neun Standorten, wobei in Neuss nicht nur der größte Produktionsbetrieb steht, sondern auch die Zentrale. Zum Verbund gehören zwei Ölmühlen, davon eine Beteiligung an einem Standort in Frankreich, und sechs Mälzereien inklusive einer Beteiligung an einer Produktionsstätte in Polen. Auch in der Herstellung von Malzmehl ist das Neusser Unternehmen Dank seinem Werk in Köln führend in Deutschland. Das Malz wird an Brauereien in Europa, aber auch nach Afrika, Asien, und Südamerika ausgeliefert. Das Malzmehl findet seine Abnehmer in der Backmittelindustrie.

Bedeutender Partner

Mit über einer Million Tonnen pro Jahr ist das Unternehmen C. Thywissen der stärkste Umschläger in den Neuss und Düsseldorfer Häfen, wie Geschäftsführer Detlef Volz stolz berichtet. Die Menge entspricht einem Warenwert von rund 450 Millionen Euro. Etwa 75 Prozent der Rohstoffe und Produkte werden per Schiff transportiert, 20 Prozent über die Straße und fünf Prozent per Bahn. Entsprechend freut sich der Geschäftsführer über die gute Zusammenarbeit mit den Neuss Düsseldorfer Häfen. Er hofft aber auch, dass sich der Hafen zukünftig weiter entwickeln wird und auch für große Schiffe über 4000 Tonnen die Infrastruktur bereit hält.

Größte unabhängige Ölmühle

Erweiterungen stärken die vorhandenen Betriebe

„1. Juli 1839: Ich beehre mich, Ihnen hierdurch anzuzeigen, dass ich mit dem heutigen Tage eine Ölhandlung und Ölmühle auf hiesigem Platze unter eigener Firma begründet habe." Damit legte Caspar Thywissen den Grundstein für die Firma, die sich noch heute, in der sechsten Generation, im Besitz der Familie Thywissen befindet.

Schon zu seiner Zeit hatte die Herstellung von und der Handel mit Lebensmittelgütern Tradition in der Familie. Caspar Thywissen hatte sich mit diesem Schritt nur unternehmerisch von seinen Brüdern getrennt, die seit vier Jahrzehnten verschiedene Geschäfte dieser Art in Neuss, Köln und Aachen betrieben. Durch den frühen Einsatz der Dampfmaschinentechnik und hydraulischer Pressen – den ersten ihrer Art in Deutschland – entwickelte sich der handwerkliche Betrieb schon bald zur industriellen Fabrikation. Neuss ermöglichte durch seine Lage am Rhein den Transport von verschiedenen Ölsaaten aus Europa und Übersee per Schiff, so dass sich die Ölmühle bis zum heutigen Tage stetig erweitern konnte.

Die Produktion wird ständig genau kontrolliert.

1848 zog Caspar Thywissen nach Köln und betrieb auf dem Eigelstein eine Seifenfabrik, Ölhandlung und Lichtzieherei, errichtete eine Ölraffinerie und handelte mit Tran und Fett. So erweiterte die Familie immer wieder ihre unternehmerischen Aktivitäten. Man erwarb eine Lack- und Firnisfabrik sowie Mälzereien und beteiligte sich an Firmen im Rheinland, die noch heute bestehen. Jüngstes Beispiel der unternehmerischen Praxis ist die im Jahr 2002 in Marl errichtete Biodieselfabrik, die genau zu der Strategie passt, vorhandene Betriebe durch branchennahe oder erweiternde Produktionsbetriebe zu stärken.

Lieferant des guten Geschmacks

Seit 50 Jahren produziert Thomy in Neuss nicht nur Senf für Genießer in Deutschland

„Wir sind bei der Nestlé-Gruppe der Standort für Feinkostprodukte" fasst die Leiterin des Thomy-Werk Neuss, Dorothee Stamm, zusammen. Seit mehr als 50 Jahren wird von hier aus ganz Deutschland versorgt: Die 215 Mitarbeiter produzieren 70 verschiedene Artikel, unter anderem Senf-Spezialitäten, Mayonnaisen und Remouladen, Snackcremes, wertvolle Speiseöle und Meerrettich für den deutschen Einzelhandel, die Gastronomie und den Export. Auch verschiedene Produkte der Marke Maggi, die ebenfalls zur Nestlé-Gruppe gehört, wie Maggi Internationale Würzsaucen und Asia Würzpasten stammen aus Neuss.

Pro Jahr verlassen etwa 1900 Lkw mit über 39.000 Tonnen Qualitätsware das Werk, darunter mehr als 35 Millionen Tuben und zehn Millionen Gläser Thomy Senf. Tendenz steigend, denn die Produkte erfreuen sich wachsender Beliebtheit. Nicht zuletzt, weil das Sortiment immer wieder erweitert wird: „In jüngster Zeit beschäftigen wir uns auch mit Würzpasten und sehr leckeren Grillmarinaden", erklärt die Werksleiterin. Für eine „Schnelle Pfanne" muss der Verbraucher nur Gemüse und Fleisch zu der Würzpaste geben, fertig ist das internationale Spezialitätenrezept.

Der Umwelt verpflichtet

Um im Sommer die Grillfreunde ausreichend zu versorgen, arbeiten die Mitarbeiter auch schon mal im Dreischicht-Betrieb rund um die Uhr. Allein 22.000 Tonnen Sonnenblumenöl und 2.300 Tonnen Senfsaaten verarbeiten sie jährlich.

Dabei kommt dem Umweltschutz eine besondere Bedeutung zu: Mit der Zertifizierung des Umweltmanagement-Systems nach DIN EN ISO 14001 gewährleistet das Werk die Einhaltung aller gültigen Umweltstandards. Damit nur beste Kost in Tube oder Glas gelangt, ist das umfangreiche Qualitätsmanagement-System nach DIN EN ISO 9001 zertifiziert. „Dabei nehmen wir die gesetzlichen Anforderungen als Grundlage und übertreffen diese in vielen Bereichen durch eigene, weitaus strengere Vorgaben", erklärt Dorothee Stamm.

Bester Anschluss

Die guten Verbindungen im Hafen durch die Kombination aus Wasserweg, Schiene und Straße haben 1912 zur Gründung des Werkes geführt", erklärt Leiterin Dorothee Stamm.

Zunächst wurden in dem Werk Kaffeemittel, dem Kaffee ähnliche Produkte aus Zichorienwurzel und Getreide, hergestellt, die meist mit dem Schiff angeliefert wurden. Auch wenn die Mitarbeiter des 1956 eingezogenen Thomy-Werkes vor allem auf Bahn und Lkw setzen, schätzen sie die guten Anbindung. Zumal die Exportaktivitäten, die derzeit noch eine Nebenrolle spielen, eventuell ausgebaut werden sollen.

Eine innovative Verpackung

Wer war's? Ein Schweizer packte Senf erstmals in die Tube

Der Ursprung der Marke Thomy liegt in der Schweiz und geht auf den Namen des Firmengründers Fritz Thomi-Schaad zurück. Dieser brachte 1907 als absolute Neuheit den ersten Senf auf den Schweizer Markt.

Wurde der Senf zunächst noch offen aus Steingut-Töpfen verkauft, begann im Jahr 1930 eine neue Ära mit dem Entschluss des Unternehmens, Senf in einer bis dahin im Lebensmittelbereich unbekannten Verpackung anzubieten: der Tube.

Im gleichen Jahr wurde der Markenname Thomy geboren und der Senf zum „Thomy"-Senf. Der Erfolg der Thomy-Tube legte es nahe, diese moderne Verpackung auch für andere Lebensmittel zu nutzen. 1951 begann die Herstellung von Mayonnaise in Tuben.

Mit der aufsehenerregenden Einführung von Delikatess-Mayonnaise in Tuben im Jahre 1954 etablierte sich die Marke Thomy auch auf dem deutschen Markt. Seit 1971 gehört das Unternehmen Thomy zur weltweit vertretenen Nestlé-Gruppe.

Die Marke Thomy sei längst zu einem Synonym für Feinkost geworden, freut sich die Neusser Werksleiterin Dorothee Stamm. Mehr als 160 Millionen Mal im Jahr entscheiden sich Verbraucher für ein Produkt aus dem Hause – und das kommt meist aus Neuss.

mehr Infos unter:
www.thomy.de

Durchstarten

Jungen Menschen eröffnen sich im Thomy-Werk Neuss interessante berufliche Chancen: Sie können sich zu Fachkräften für Lebensmitteltechnik, zu Mechatronikern oder Industriekaufleuten ausbilden lassen. Das Programm dauert je nach Berufsziel zwei beziehungsweise drei Jahre und wird durch berufsbezogene Veranstaltungen und Projektarbeiten ergänzt. Hochschulabsolventen haben die Chance, in das Programm für qualifizierte Nachwuchskräfte einzusteigen und das Werk als Basis zu nutzen, um nach dem Studium durchzustarten.

Lebensretter

Im Jahr 1867 entwickelt der Apothekergehilfe Henri Nestlé die erste Nahrung für Säuglinge, die nicht gestillt werden können – und rettet einem zwei Wochen alten Frühgeborenen das Leben, das weder Muttermilch noch sonstige Ersatznahrung verträgt. Nestlé konzentriert sich auf die Großproduktion seines Kindermehls und gründet die Firma „Farine Lactée Henri Nestlé" – die Geburtsstunde des Lebensmittelkonzerns.

Weltweit

Nestlé ist heute als weltweit größtes Nahrungsmittelunternehmen in über 80 Ländern der Erde vertreten. Die 17.160 Mitarbeiter in Deutschland erwirtschafteten einen Umsatz von 3,77 Milliarden Euro (Stand 2006). 44 Prozent wurden mit Fertiggerichten und Produkten für die Küche erreicht, gefolgt von Milch-, Diätprodukten und Speiseeis mit 24 Prozent.

Drehkreuz und Stadt der Künste

Rund 50 Museen laden in Amsterdam zu einem Besuch. Der Tourismus ist für die Stadt eine wichtige Einnahmequelle. Bedeutender Standort wichtiger internationaler Konzerne. Haupteinkaufsmeile Leidsestraat

Amsterdam hat viele Gesichter: Viele kennen die 165 romantischen Kanäle, die im Sommer wie im Winter eine reizvolle und einmalige Kulisse abgeben. Zum Stadtbild gehören auch die 1281 Brücken, mehr als 600.000 Fahrrädern, das berühmte Nachtleben und das Rotlichtviertel, der Blumenmarkt, Coffee-Shops und Frikandel.

Amsterdam ist vor allem aber eine Stadt der Kultur: Jeden Tag warten Konzerte, Theateraufführungen, Happenings und Ausstellungen in den rund 50 Museen auf begeisterte Besucher. Das Reichsmuseum, das Van-Gogh- oder das Städtische Museum ziehen die meisten Gäste an. Neben den bekannten Einrichtungen gibt es aber noch sehr viel mehr Möglichkeiten, sich Ausstellungen, Galerien und Sammlungen anzuschauen. Insgesamt warten über 50 verschiedene Museen, die jedes Jahr Millionen von Besuchern verzeichnen.

Das Van-Gogh-Museum ist nur eine von vielen Sehenswürdigkeiten.

Amsterdam bietet Touristen zudem viele tolle Läden und Märkte zum Einkaufen. Von Flohmärkten bis hin zu großen Lebensmittel- und Gemüsemärkten. Die Haupteinkaufsmeilen sind die Leidsestraat zwischen Leidseplein und Spui, sowie die Kalverstraat und Nieuwendijk, über den Munt Tower via Dam und Central Station. In der Nähe des Munt Towers und dem Dam liegen die großen Kaufhäuser wie V&D und Hema, ebenfalls der Bijenkorf und Magna Plaza.

Hinter dem Palace am Dam gibt es einen riesigen Supermarkt, der auch an Sonntagen bis 22.00 Uhr geöffnet hat. Im Jordaan-Viertel und den umliegenden Straßen findet man viele kleine hochinteressante Geschäfte und Boutiquen. In und um die Hooftstraat, gelegen im Museumsviertel, präsentieren sehr exklusive Läden ihr Angebot.

Die Stadt ist auch ein Zentrum des weltweiten Handels: Viele niederländische Firmen wie Heineken, Philips und Cisco Systems haben ihre Zentrale in Amsterdam, dazu Banken wie ABN AMRO, Rabobank oder die ING Gruppe.

Ein Teil des Erfolges ist dem „Luchthaven Schiphol", dem internationale Flughafen der Stadt zuzuschreiben. Er ist der größte in den Niederlanden und der drittgrößte Flughafen auf dem europäischen Festland. Er dient der größten niederländischen Fluggesellschaft KLM als Drehkreuz.

Obwohl die Regierung der Niederlande in Den Haag sitzt, ist Amsterdam weitaus bekannter und beliebter bei Touristen. Amsterdam ist die größte Stadt Hollands mit beinahe einer dreiviertel Million Einwohner, einer Fläche von 130 Quadratkilometern und zieht jedes Jahr mehr als 3,5 Millionen Besucher an.

Im Großraum, der gleichzeitig das nördliche Ende des Verdichtungskreises Randstad markiert, leben rund 2,5 Millionen Menschen.

Amsterdam ist Hauptsitz der niederländischen Königsfamilie und liegt an den Ufern der Flüsse Ij und Amstel.

In der Stadt liegen zudem zwei Universitäten. Die Vrije Universiteit (VU) ist die einzige protestantische Universität der Niederlande. Dagegen hat die städtische Universiteit van Amsterdam (UvA) keine konfessionelle Bindung. Beide Universitäten unterhalten eigene Krankenhäuser.

Gräben sicherten das Land

Aus Unterdrückung entstand ein Klima der Toleranz

Von den bescheidenen Anfängen als Fischerdorf am Ufer des Flusses Amstel bis zu ihrer heutigen Rolle als internationale Wirtschaftsstadt wurde Amsterdam immer durch Kultur, Tourismus und Wirtschaft geprägt.

Anfang des vergangenen Jahrtausends wagten sich – so die Legende – zwei abenteuerlustige Fischer in einem ausgehöhlten Baumstamm den Flus Amstel hinab. In dem unwirtlichen Marschland legten sie eine Reihe Gräben und Wälle an und schafften es so, ein Gebiet trocken zu legen. An den ersten Wall erinnert noch heute der Dam Platz im Herzen der Stadt.

Die einfallsreichen Aemstelledammers verlegten sich nicht nur auf den Fischfang, sondern begannen auch, von den zahlreichen vorbeifahrenden Herings- und Bierfrachtern Zölle zu verlangen. Damals blühte das Geschäft zwischen den Niederlanden und dem Baltikum. Die Stadt wird erstmals 1275 urkundlich erwähnt.

Die Bedeutung der Stadt erkannte Graf Floris von Holland als er den Einwohnern besondere Zollrechte und das Privileg, eigenes Bier zu brauen, verlieh. Allerdings verlief der Aufstieg nicht friedlich: König Philip II. von Spanien (damals waren die Niederlande Teil des spanischen Reiches) und seine katholischen Würdenträger stritten immer wieder mit den Händlern, die sich wiederum mehr und mehr für die Ideen der Reformation begeisterten.

Die Streitigkeiten führten zum 80-jährigen Krieg, an dessen Ende im Jahr 1578 die Calvinisten siegten. Kurze Zeit später erklärte der berühmte William von Orange-Nassau, von den Niederländern auch Vater des Vaterlandes genannt, die nördlichen acht Provinzen inklusive Amsterdam zur unabhängigen Republik Holland und bestieg als erster deren Thron. Da er sowohl eine evangelische als auch eine katholische Ausbildung genossen hatte, wurde er zu einem Symbol der Toleranz.

Bis 1640 wuchs die Stadtbevölkerung von 30.000 auf beinahe 140.000 Menschen, darunter viele Flüchtlinge, die in der toleranten Stadt siedelten. Amsterdam etablierte seine Vormachtstellung vor allem im Überseehandel. Die Vereinigte Ostindische und Westindische Kompanie wurden gegründet und der Handel nach Asien ausgebreitet. Im 19. Jahrhundert wurde der Nordzeekanaal errichtet, der eine direkte Verbindung zur Nordsee sicherte und die Diamantenindustrie erlebte einen wirtschaftlichen Aufschwung.

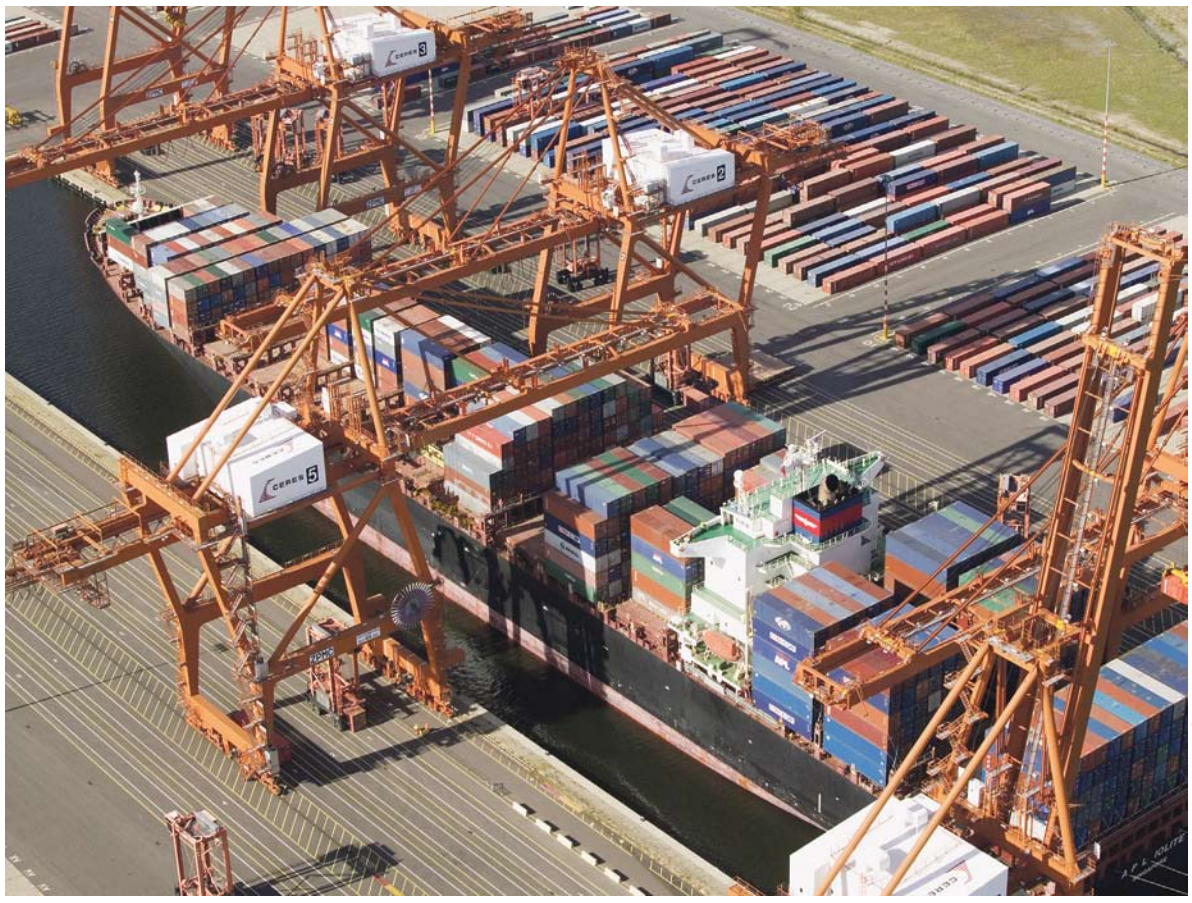
Ein Blick auf das Nationaldenkmal in Amsterdam.

alle Fotos dieser Seite: de.wikipedia.org

mehr Infos unter:
www.iamsterdam.com

Dienstleister für die Hafenfirmen

Amsterdam ist die größte Umschlagsstelle für Kakao und Exporthafen für Ölprodukte



alle Fotos dieser Seite: Haven Amsterdam

Im Terminal Ceres Paragon werden auch große Frachter von zwei Seiten schnell entladen.

Der Hafen Amsterdam ist eine Gesellschaft der Stadtverwaltung Amsterdam und ein typischer „Landlord-Port", wie Hans Lip, Vertreter des Hafens in Deutschland, erärt: Die 330 Mitarbeiter verpachten die Grundstücke, die im Besitz des Hafens sind, und sorgen dafür, dass die Wasserwege frei sind.
„Von der Miete und dem Hafengeld stellen wir eine optimale Infrastruktur für die Unternehmen zur Verfügung, die sich im Hafen niedergelassen haben oder dies vorhaben. Damit bemühen wir uns, soweit das für uns möglich ist, die Rahmenbedingungen für ihren Erfolg zu schaffen."

Weitreichende Aufgaben

Eine unter Umständen sehr weitreichende Aufgabe: Neben dem Erschließen der Grundstücke gehört dazu auch die Informationsstruktur, aber auch die Herrichtung der Kaianlagen. „Also alle Sachen, die zu einem öffentlichen Hafen gehören."
Bemühungen, die Erfolge zeigen: Amsterdam ist der viertgrößte Umschlagspunkt in der Hamburg-Le Havre-Range, wie Fachleute die Reihe der großen Häfen an der Nordseeküste Europas auch bezeichnen.
Für Industriehafen typisch, sind Massengutumschläge ein wichtiges Standbein des Hafens. Amsterdam ist mit 25 Millionen Tonnen der größte Exporthafen für Mineralöl-Produkte, die unter anderem aus deutschen Raffinerien stammen. Auch die erheblichen Kohlenumschläge im Import sind zu einem großen Teil für die deutsche Industrie und Stahlwerke bestimmt. Daneben sind Container ein wichtiges und vor allem auch sehr stark wachsendes Standbein des Hafens.
Des weiteren ist Amsterdam der größte Hafen für Kakao in der Welt – abhängig von der Ernte werden rund um die 800.000 Tonnen importiert: Sie gehen an die Werke für die Kakao- oder Schokoladenverarbeitung im Hafen oder in den Weitertransport nach Deutschland oder in die Schweiz. Daneben werden viele allgemeine Güter wie Papier, Holz, Stahl und Eisenwaren umgeschlagen. Auch Aluminium für das Werk in Neuss ist mit dabei. Dabei ist der Hafen in ein dichtes Netzwerk aller Verkehrsträger eingebunden: Die Waren können je nach Wunsch der Auftraggeber per Binnenschiff, Schiene oder Straße weitertransportiert werden. Zudem besteht eine enge Kooperation mit dem Flughafen Schiphol.
Der Hafenbetrieb besteht neben den Umschlagsstellen in der Stadt zudem aus den Hafenanlagen Zaanstad, Beverwijk und IJmuiden. Gemeinsam weisen sie eine Fläche von 1900 Hektar Land und 600 Hektar Wasserflächen auf.

mehr Infos unter:
www.amsterdamports.nl

Die Hafenbetriebe stellen sicher, dass der Umschlag wachsen kann.

Weiteres Wachstum

Die Seehäfen Amsterdams wuchsen auch im vergangenen Jahr weiter, wie die Umschlagszahlen belegen.
Der Gesamtumschlag stieg von 84,4 im Jahr 2006 auf 87,8 Millionen Tonnen im Folgejahr, ein Zuwachs von 4,8 Prozent. Er ist zum größten Teil den Unternehmen im Hafen zuzuschreiben. Bei ihnen stieg der Umschlag um 7,1 Prozent von 61 auf 65,4 Millionen Tonnen. Die stärksten Zuwächse wiesen Kohlen, Container und Kraftfahrzeuge auf.
Der Containerumschlag wuchs dabei sogar um 26 Prozent auf über 386.000 TEU. Dieser Zuwachs sei auf den Einsatz größerer Schiffe von Japan und China aus nach Europa zurückzuführen.

Kooperation erforderlich

Die deutschen Binnenhäfen sieht der Vertreter des Hafens Amsterdam in Deutschland, Hans Lip, als enorm wichtig an und zitiert den ehemaligen niederländischen Verkehrsminister: „Ein Hafen ohne Hinterlandverbindungen ist wie eine Kneipe ohne Bier. Ohne eine gute Verbindung zu den Binnenhäfen haben die Seehäfen keine Möglichkeit, Ladungsströme vernünftig abzuwickeln." So erreiche oder verlasse ein Großteil der Güterströme Amsterdams direkt aus oder zumindest durch Deutschland – und dabei meistens über einen Binnenhafen. „Wenn wir da nicht zusammenarbeiten, um diese Verbindung möglichst optimal zu pflegen, entfällt für unser beider Kundschaft die Möglichkeit, Verkehre vernünftig abzuwickeln."
Zudem stiegen heute die Güterströme weltweit so stark an, dass entweder Seehäfen oder Binnenhäfen überfüllt würden.

Weitere Investitionen

Im vergangenen Jahr investierte der Hafen Amsterdam rund 48,3 Millionen Euro in die Infrastruktur: unter anderem für den Bau der zweiten Phase des Kohleterminals im Afrikahafen, die Errichtung des Sansibarhafens sowie den Kai und das Fundament des dritten überdachten Terminals für Waterland. Die Grundstücksvergabe war 2007 mit 82 Hektar enorm. „Neben den bestehenden Betrieben, die rege expandieren, siedeln sich viele neue Unternehmen wie Vopak im Hafen an", erläutert ein zufriedener Hans Gerson, Geschäftsführer des Hafens Amsterdam.

Ein Botschafter seiner Heimat

Hans Lip ist Vertreter des Port of Amsterdam im deutschsprachigen Raum

Hans Lip vertritt den Hafen Amsterdam in Deutschland – aus Überzeugung und mit Leidenschaft.

„Amsterdam ist nicht nur eine bekannte Kulturstadt, sondern auch eine einzigartige Wirtschaftsmetropole, mit einem wichtigen Seehafen, einem internationalen Flughafen und einer City mit Banken, Versicherungen und Niederlassungen internationaler Konzerne." Erzählt Hans Lip von seiner Heimatstadt, gerät er schnell ins Schwärmen – und das nicht nur, weil er den Port of Amsterdam in Deutschland, Österreich und der Schweiz vertritt. Sein Büro hat er in Neuss – im Gebäudekomplex der Neuss Düsseldorfer Häfen.

Lip ist das „Gesicht des Hafens" im deutschsprachigen Raum, vertritt die Hafengesellschaft bei Messen und Konferenzen. Er organisiert Treffen mit deutschen und niederländischen Firmen, regt Gespräche an und weist auf Möglichkeiten hin. Doch geht seine Aufgabe noch weiter: „Ich versuche auch, konkrete Ladungen für Hafengesellschaften zu akquirieren, besuche dazu Verlader, um sie über die Möglichkeiten Amsterdams zu informieren und entwickele Vorschläge, um zu sehen, ob Ladungsströme nicht schneller, besser oder kostengünstiger darzustellen sind." Sein Ziel ist es, bestehende Relationen weiter zu entwickeln, neue Verbindungen aufzubauen und so das Logistiknetz ins europäische Hinterland immer feiner zu spinnen.

Die Gespräche dienen aber auch dazu, deutsche Firmen auf der Suche nach einem Standort auf die zahlreichen Möglichkeiten der Stadt hinzuweisen. „Und schließlich suche ich immer auch nach Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit strategisch interessanten Partner, seien es andere Seehäfen, Eisenbahnoperateure oder Binnenhäfen, um mich und den Hafen so noch besser zu vernetzen." Eine Vielzahl von Aufgaben, bei denen sich der 38-jährige Familienvater auf die Unterstützung seiner Kollegen in Amsterdam verlassen kann, denn meist ist er irgendwo in der Republik unterwegs.

Zu dem Job kam Lip auf Umwegen. Nach einem Logistik-Management-Studium arbeitete er viereinhalb Jahre für eine Amsterdamer Hafenfirma und knüpfte dabei viele Kontakt. Anschließend arbeitete er für ein Bahnunternehmen in Mainz und lernte dabei Deutschland kennen. Genau die richtige Mischung, dachte sich sein Vorgänger Koen Overtoom, als er einen Nachfolger suchte.

Seinen Wechsel ins Rheinland hat Lip bislang nicht bereut. Zumal er als Europäer die Bundesrepublik nicht als Ausland ansieht. „Für mich ist es ganz natürlich, entweder hier oder in den Niederlanden zu arbeiten. Ich mag Deutschland, es ist ein wunderschönes Land mit sehr netten Leuten und einigen schönen Städten." An Neuss schätzt er die Nähe der großen Binnenhäfen und die gute Zusammenarbeit mit den Neuss Düsseldorfer Häfen. „Ich habe dieses Büro hier übernommen und es hat nie auch nur den kleinsten Grund gegeben, etwas anderes zu suchen."

Wahrnehmung der Interessen

Verband vertritt Seehafenbetriebe von Emden bis Ueckermünde

Die deutschen Seehäfen sind wichtige Faktoren für die deutsche Wirtschaft: Sie sind nicht nur für den Export von Produkten „made in Germany" entscheidend. Über sie werden auch Rohstoffe und Versorgungsgüter importiert, die die wirtschaftliche Entwicklung erst möglich machen.

Auch Wilhelmshaven gehört dem Zentralverband der Seehäfen an.

Foto: Seaports-Pressebild

Stärken sichern

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS) ist der Bundesverband der am Seegüterumschlag in den deutschen Seehäfen beteiligten Betriebe. Ihm gehören Hafenunternehmen an, die unmittelbar und mittelbar am Güterumschlag in den Seehäfen beteiligt sind oder der Seeschifffahrt dienen. Zweck des Zusammenschlusses ist die Wahrnehmung der gemeinsamen wirtschafts-, gewerbe-, sozial- und tarifpolitischen Interessen der deutschen Seehafenunternehmen. Der ZDS setzt sich dafür ein, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu stärken und ihre Standortbedingungen zu sichern.

Im Hinblick auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wirkt der ZDS darauf hin, dass die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen so ausgebaut werden, dass sie den Erfordernissen gerecht werden, die sich aus dem internationalen Wettbewerb ergeben. In der Ordnungspolitik setzt sich der ZDS dafür ein, dass faire Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Seehäfen einschließlich ihrer Hinterlandverkehre in der EU und im Verhältnis zu Nachbarstaaten hergestellt und gesichert werden.

Der Zentralverband wurde am 20. Dezember 1934 in Hamburg gegründet. Bis zu diesem Zeitpunkt existierten zahlreiche lokale Zusammenschlüsse von Emden bis Königsberg.

Neugründung im Jahr 1947

Im Jahr 1935 erlosch der Name des Zentralverbandes. Die Unternehmen in den deutschen Seehäfen wurden in der fachlichen Gliederung der Gesamtorganisation der deutschen Wirtschaft als „Reichsverkehrsgruppe Seeschifffahrt – Fachgruppe Seehafen- und Umschlagbetriebe" geführt.

Im Jahre 1945 nach Auflösung der Reichsverkehrsgruppe Seeschifffahrt wurden zuerst auf örtlicher Ebene Hafenverbände wiedergegründet. So konstituierten sich zum Beispiel am 21. November 1946 der Verein Kieler Seehafenbetriebe und am 13. Dezember 1946 der Verein Lübecker Seehafenbetriebe. Im gleichen Jahr wurde auch der Verein Hamburger Seehafenbetriebe gegründet.

Die Gründungsversammlung des „Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V." (ZDS) fand am 21. Mai 1947 in Hamburg statt. Zum ersten Vorsitzenden wurde Ernst Plate, Direktor der Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG und zum stellvertretenden Vorsitzenden C. F. Ewig, Direktor der Bremer Lagerhausgesellschaft gewählt.

Im Jahre 1990 wurde der Landesverband Hafenwirtschaft Mecklenburg-Vorpommern e. V. gegründet, der im selben Jahr korporatives Mitglied im ZDS wurde.

mehr Infos unter:
www.zds-seehaefen.de

Deutschland sucht den Singvogel

Beobachten, melden und gewinnen! Bundesweite Mitmachaktion vom NABU.

Im Wonnemonat Mai locken viele Singvögel mit dem Höhepunkt ihres Gesangsjahres

Der Naturschutzbund Deutschland (NABU) und der Landesbund für Vogelschutz (LBV) – NABU-Partner in Bayern – rufen in diesem Jahr inzwischen zum vierten Mal Naturfreunde in ganz Deutschland dazu auf, im Zeitraum vom 9. bis 12. Mai eine Stunde lang die Vögel im eigenen Garten oder auf dem Balkon zu beobachten und zu melden. Die im Rahmen der „Stunde der Gartenvögel" gesammelten Daten werden zentral erfasst und zeitnah ausgewertet.

Innerhalb des genannten Zeitraumes werden die Vögel von einem ruhigen Platz aus beobachtet. Dabei soll im Laufe einer Stunde von jeder Vogelart die höchste Zahl der dort beobachteten Vögel notiert und anschließend dem NABU oder LBV gemeldet werden. Die Meldung kann per Internet, Post oder auch telefonisch erfolgen (kostenlose Rufnummer am 10.,11. und 12. Mai von 10 bis 18 Uhr: 0800 - 1 15 71 15). Meldeschluss ist der 19. Mai 2008. Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern an der „Stunde der Gartenvögel" winken wertvolle Sachpreise.

Foto: NABU/F. Hecker

Ab Ende April beginnt die beste Zeit, Singvögel zu belauschen.

Im vergangenen Jahr wurden rund 1,3 Millionen Beobachtungen von 60.000 Vogelfreunden aus 36.000 Gärten ausgewertet. Mit rund 190.000 Meldungen verteidigte der Haussperling seinen Spitzenplatz aus dem Vorjahr vor der Amsel (159.000) und der Kohlmeise (110.000).

Nach der Frühschicht

Wer vorher schon einmal seine Kenntnisse über Gartenvögel auffrischen möchte, kann dies auf den Internet-Seiten des NABU machen: beim Vogelstimmenquiz unter http://www.nabu.de/m05/m05_03/03928.html#start oder beider Übersicht der Gartenvögel unter http://www.nabu.de/m01/m01_11/03664.html.

Noch ein Tipp: Man kann die heimischen Tiere nicht nur sehen, sondern auch hören – und unter www.nature-rings.de die Tierstimmen sogar als Klingelton auf das Handy laden. Über 30 Tierstimmen stehen dort in Studioqualität zur Verfügung. Darüber hinaus gibt es E-Cards mit Motiv und Vogelgezwitscher für den guten Zweck. Die Tierstimmen kann man nicht kaufen, sondern sie sind ein Geschenk für Menschen, die der Natur mit einer Spende helfen wollen.

Der Rhein ist heute sauber

Meldebogen, kostenloses Bildmaterial, Cartoons, Bestimmungshilfen, Vogelsteckbriefe und weitere Informationen gibt es unter www.stunde-der-gartenvoegel.de und www.lbv.de.

Im Wonnemonat Mai bietet es sich auch außerhalb des Beobachtungszeitraumes an, den einen oder anderen Spaziergang zu unternehmen. Denn der Lenz bietet die ganze Frühlingspalette: mildes Wetter, allenthalben Vogelgesang und Blüten. Zum Maifeiertag blühen die Maiglöckchen, auf den Wiesen Margeriten und ein Meer voll gelber Blütenköpfe des Löwenzahns.

Selbst Nicht-Vogelkundlern fällt auf, dass die Vogelbalz ihren Höhepunkt erreicht. Während die einen singen, sitzen andere bereits auf den Eiern und die Kraniche führen bereits Junge. Dagegen kehren Neuntöter, Kuckuck, Pirol (Pfingstvogel) und Rohrsänger erst in ihre Brutgebiete zurück. Auf der Durchreise zu ihren Brutrevieren im hohen Norden halten sich an Binnengewässern Trauerseeschwalben sowie Wattvögel wie Kampfläufer, Bruch- und Waldwasserläufer, Grünschenkel auf.

Auch zarte Schmetterlinge haben lange Wege hinter sich: Aus Afrika treffen die ersten Distelfalter ein, um an Disteln ihre Eier abzulegen für die nächste Generation, die im Herbst wieder auf den schwarzen Kontinent zurück wandert.

Und nächtens ertönen an Tümpeln die Rufkonzerte von Laub- und Wasserfröschen, Kreuzkröten und Rotbauchunken.

Flotte Flieger am Rhein

Libellen betören mit ihrem Aussehen – unberechtigte Vorurteile

Libellen sind auffällige, bunte und geschickt fliegende Insekten. So beschreibt sie die lesenswerte Broschüre „Von der Barbe bis zum Zaunkönig" vom Umweltamt der Landeshauptstadt Düsseldorf, in der einige der interessantesten Tiere der Stadt vorgestellt werden.

Libellen können in der Luft verharren, um nur Momente später mit bis zu 55 Stundenkilometern davon zu schießen. Dass Libellen stechen, ist dagegen ein Vorurteil: Der Legeboher des Weibchens, die so genannte Teufelsnadel, wird zur Eiablage benötigt. Stattdessen sind die flinken Flitzer sogar sehr nützlich: Sie vertilgen im Garten unter anderem Mücken und Fliegen, aber auch Blattläuse. Auf dem Speiseplan der im Wasser lebenden Larven stehen kleine Wasserkrebse, Mücken- und andere Insektenlarven.

Libellen werden fünf bis acht Zentimeter groß. In Düsseldorf kommen sie vom Rheinufer bis hin zu Teichen mit Wasserpflanzen und Bächen vor. Auf dem Gebiet der Landeshauptstadt wurden bisher fast 40 verschiedene Arten gezählt, die von April bis November fliegen. In Mitteleuropa kommen sogar 100 Arten vor, davon 72 in NRW.

An Teichen wie denen im Düsseldorfer Südpark finden sich Großlibellen wie die Königslibelle, der Große Blaupfeil und die Feuerlibelle. Unter den Kleinlibellen ist das Kleine Granatauge seinen leuchtend roten Augen besonders auffällig.

Dabei ist die Libelle nur der Abschluss einer zum Teil mehrjährigen Entwicklung als räuberisch in Fließ- und Stillgewässern lebendes Wassertier. Je nach Art werden die Eier in Pflanzenstängel eingestochen oder in das Wasser abgeworfen. Daraus entwickeln sich bis zu vier Zentimeter große Larven. Sie warten teilweise Stunden geduldig auf Beute. Und das ist alles, was sich vertilgen lässt: Würmer, Schnecken, Larven, Kaulquappen und kleine Fische.

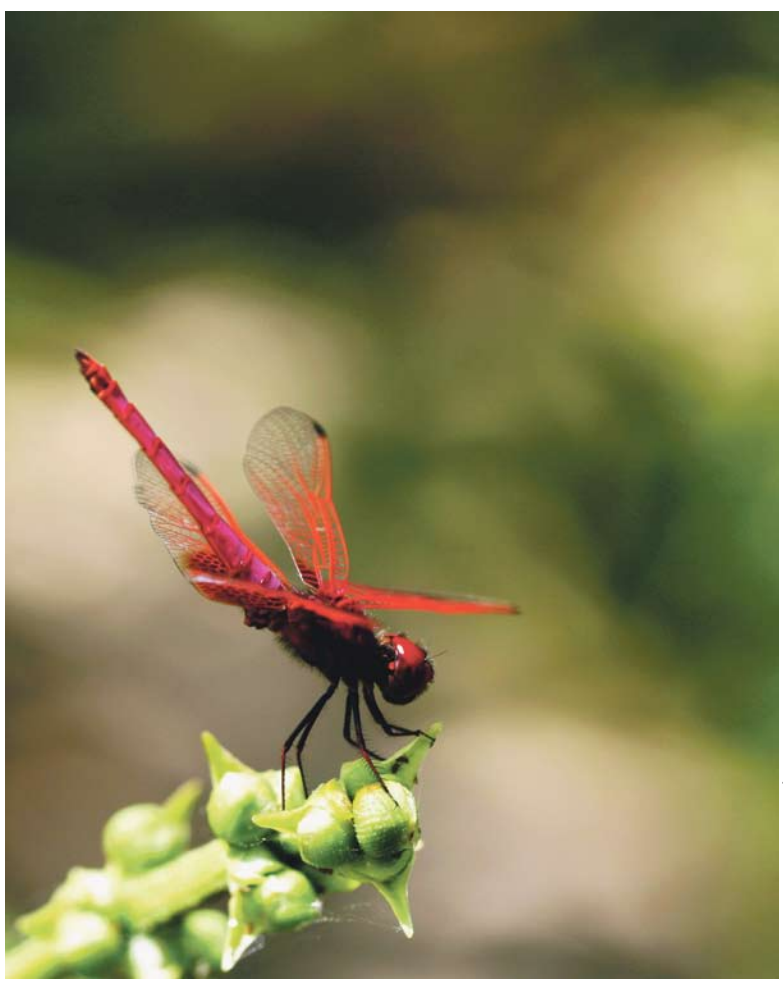


Foto: photocase.de / sajola

Ankermieter gefunden

ThyssenKrupp baut in Krefeld ein Flachstahl-Center

Elisabeth Lehnen, Geschäftsführerin der Hafen Krefeld GmbH, griff mit zum Spaten.

Auf 150.000 Quadratmetern baut das Unternehmen ThyssenKrupp Steel derzeit ein Dienstleistungszentrum zur Anarbeitung von Flachstahl mit modernstem Maschinenpark, ausgeklügeltem Logistikkonzept und optimaler Infrastruktur im Krefelder Hafen.

Ab 2010 können hier rund 600.000 Tonnen Spaltband und Zuschnitte aus Qualitätsflachstahl angearbeitet werden – darunter auch höherfeste Stähle in Außenhautqualität für die Automobilindustrie.

Für Elisabeth Lehnen, Geschäftsführerin der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG, ist es ein „schöner Erfolg, dass gleich zu Beginn der Tätigkeit als Gesellschaft in privater Rechtsform ein solches Leuchtturmprojekt für Krefeld gewonnen werden konnte, das in erheblichem Umfang unsere Eisenbahn- und Hafeninfrastruktur nutzen wird und damit unter Beweis stellt, dass der Krefelder Hafen ein attraktiver Standort ist."

„Wir haben insgesamt 80 Grundstücke an Rhein und Ruhr überprüft. Ausschlaggebend für Krefeld war seine hervorragende Infrastruktur", lobt auch Christian Korn, Geschäftsführer des Investors ThyssenKrupp Stahl-Service-Center.

Erster Schritt

Mit dem obligatorischen Spatenstich begannen Ende März die Bauarbeiten. Für das geschätzte Investitionsvolumen von 60 Millionen Euro werden auch neue Arbeitsplätze geschaffen: „Langfristig ist es vorstellbar, hier in Krefeld bis zu 300 direkte und indirekte Arbeitsplätze entstehen zu lassen", betont Dr. Jost A. Massenberg, Vorstandsmitglied bei ThyssenKrupp Steel. Bis Ende 2009 soll der Neubau im Krefelder Hafen stehen, dann wird auch die ThyssenKrupp Stahl-Service-Center GmbH ihren Firmensitz nach Krefeld verlagern.

Krefelds Oberbürgermeister Gregor Kathstede zeigt sich überzeugt: „Krefeld ist der geeignete Standort für dieses Projekt. Stahl ist so eng mit Krefeld verbunden wie Samt und Seide. Und mit dem Hafen, der Autobahnanbindung und den qualifizierten Fachkräften in Stadt und Region bietet Krefeld das Potenzial, auf das ein global operierendes Stahlunternehmen heute zurückgreifen muss." Und er führt an: „Ich will nicht so weit gehen, dass dies der Kuss ist, der den Hafen nach einem Dornröschenschlaf weckt, aber diese Investition tut dem Krefelder Hafen gut. Darüber freuen wir uns sehr."

Für Elisabeth Lehnen ist die Ansiedlung ein wichtiger, aber auch nur ein erster Schritt. „In fünf Jahren wird der Hafen anders aussehen", kündigt sie an. Zunächst wird entsprechend der Vereinbarung mit ThyssenKrupp eine neue Schiffsanlegestelle im westlichen Bereich des Wendebeckens gebaut, die im kommenden Sommer fertig werden soll.

Eine Grundvoraussetzung für den Betrieb ist die Trimodalität des Standortes, da die Produkte per Schiff, Bahn und Lkw an- und abtransportiert werden.

Möglichkeiten schaffen statt Mangel verwalten

See- und Binnenhäfen müssen im Interesse aller kooperieren

„Die Binnenhäfen erleben eine Renaissance und das hängt insbesondere mit den besondern Konzepten und Anforderungen der ARA-Häfen zusammen", ist sich Bernd Neffgen, Geschäftsführer Abteilung Standortpolitik bei der Industrie- und Handelskammer (IHK) Mittlerer Niederrhein, sicher.

Die „großen Drei" Antwerpen, Amsterdam und vor allem Rotterdam spielen eine wichtige Rolle für die Region: Hier werden sehr große Massen umgeschlagen und diese oft per Schiff über den Rhein verteilt. „Und diese Hochseehäfen definieren derzeit neue Anforderungen an die Hinterland-Standorte, wie eben auch die Neuss Düsseldorfer Häfen." Denn die Terminals an der Küste sind völlig überlaufen. „Nun wird deshalb versucht, Arbeiten, die für den Küstenstandort nicht zwingend erforderlich sind oder dort nicht unbedingt gemacht werden müssen, ins Hinterland zu verlagern", erklärt der Verkehrsexperte.

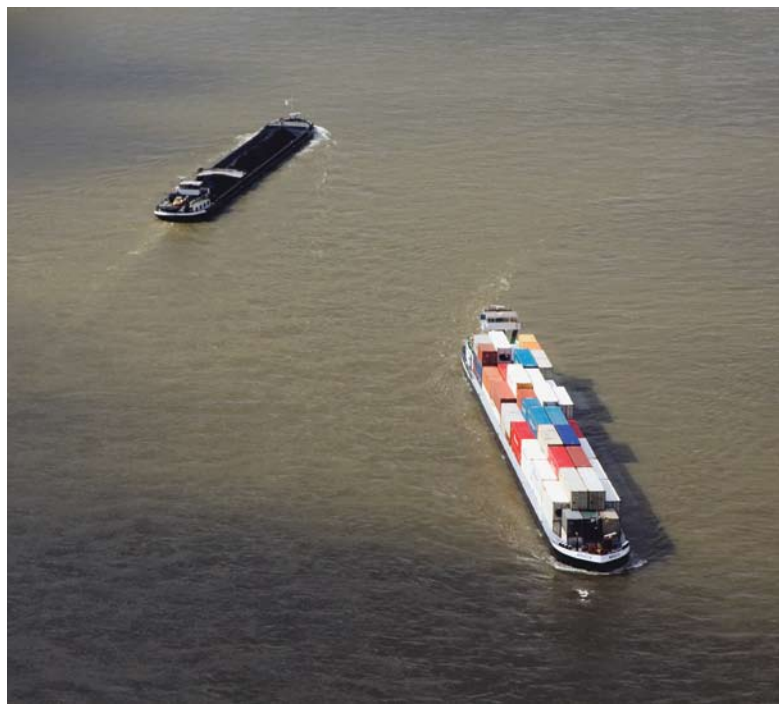
Rahmen schaffen

Das wiederum führe zu neuen Aufgaben und daraus heraus auch neuen Anforderungen an die Binnenhäfen, die im Rahmen der neuen Konzepte sowohl ihre Infrastruktur als auch die Funktionen anpassen müssen. „Und es ergeben sich neue Verantwortlichkeiten – auch für die Unternehmen in den Binnenhäfen", so Neffgen. Sie hätten nun die Chance, aber auch die Aufgabe, möglichst viele Güter direkt von den Seehäfen zu übernehmen und die damit verbundene Wertschöpfung zu realisieren.

Politik, Gesellschaft und Verbänden käme dabei die Aufgabe zu, die Rahmenbedingungen für diese sinnvollen und wertvollen Geschäfte zu schaffen. „Denn wenn die Wertschöpfungskette ganz oder in Teilen ins Binnenland verlagert wird, bedeutet das Umsatz und Arbeitsplätze."

Zum einen fordert der Fachmann eine passende Infrastruktur, sprich Verkehrsverbindungen, die es ermöglichen die anfallenden Gütermassen ohne Verzögerungen abzuwickeln.

„Der große Engpassfaktor wird jedoch, ob in den Binnenhäfen auch die entsprechende Flächen zur Verfügung stehen." Derzeit sei an vielen Orten, und diese Tendenz drohe sich fortzusetzen, bereits eine Mangelverwaltung festzustellen. Für Neffgen sind Flächen und Flächenmanagement sogar das Schwerpunktthema der nächsten Jahre. Der einzige Binnenhafen in der Region, der noch über Platz verfüge, sei der in Krefeld.



Die Binnenschifffahrt steht vor enormen Mengenzuwächsen.

Foto: Schrift-Steller

Der Verkehrsexperte fordert deshalb, dass sich die Hafenverwaltungen bemühen, brach liegende oder anders genutzte Flächen in eine hafenrelevante Nutzung zu bekommen. Ziel müsse es sein, für die Häfen zusätzliche Flächen zu bekommen. Das müssten nicht unbedingt Standorte am Wasser sein, aber Flächen, die über die Schiene mit der Kaikante verbunden seinen. Und die nach Möglichkeit auch von privaten Eisenbahnen angefahren werden könnten, so dass die Firmen nicht allein von der Bahn abhängig seien.

Einen gelungenen Firmenmix gefunden

Fantasie, ein langer Atem und die nötigen Mittel sind für die Entwicklung von Flächen erforderlich

Manfred Abels ist stolz darauf, für das alte Gelände zwischen den Hafenbecken 2 und 3 in Neuss neue Nutzungen gefunden zu haben.

Flächen – vor allem freie – gehören zu den wertvollsten Aktivposten eines Hafens. Entsprechend sorgfältig gingen Manfred Abels, Leiter der Abteilung Immobilienmanagement bei den NDH, und seine Mitarbeiter vor, als sie Mitte des Jahres 2004 ein etwa 120.000 Quadratmeter großes Areal entwickeln konnten – in bester Lage zwischen den Hafenbecken 2 und 3 in Neuss. Auf der Industriebrache zwischen der Hansa- und der Danziger Straße hatte die Sanitär-Keramik-Fabrik Ideal Standard Ende des Jahres 1998 die Produktion eingestellt.

Der Kaufvertrag schloss alle Aufbauten mit ein, die sich jedoch nach Vandalismus und Diebstählen in einem beklagenswerten Zustand befanden. „Wir haben deshalb ein Projekt entwickelt, das auch die kompletten notwendigen Entsorgungs- und Abrisskosten enthielt", berichtet Abels. Denn schließlich muss sich ein solches Vorhaben für die Häfen auch rechnen.

Bei der Planung für eine solche Fläche lassen sich die Fachleute zum einen durch bereits bekannte Anfragen von ansiedlungsfähigen Firmen leiten, sie überlegen aber auch, welche Branchen oder sogar Unternehmen für den Branchen- und Dienstleistungsmix im Hafen eine sinnvolle Ergänzung darstellen.

Eine Aufgabe, bei der es im Fall der Fläche von Ideal Standard durchaus Fantasie bedarf, sich in den alten Gemäuern eine neue Nutzung vorzustellen, wie ein Blick auf die alten Aufnahmen zeigt. Zudem müssen Abels Mitarbeiter bei den Projekten teilweise einen langen Atem haben: Rund drei Jahre dauerte es, bis das konkrete Gelände größtenteils neuen Nutzungen zugeführt werden konnte. Einige Gebäude stehen noch heute leer.

Kapazitäten umlenken

Und schließlich muss ein Unternehmen wie die Neuss Düsseldorfer Häfen für die Entwicklung auch bereit sein, ein Risiko einzugehen und zu investieren: Insgesamt acht Millionen Euro kosteten Abriss, Entsorgung sowie Neubau beziehungsweise Umgestaltung bislang.

Das Ergebnis allerdings kann sich sehen lassen: So wurde für das Unternehmen Vetten Logistik GmbH eine 15.000 Quadratmeter große Logistikhalle errichtet.

Auf der ehemaligen Ausstellungsfläche von Ideal Standard fand das Hafenrestaurant „Die Peperoni" eine Unterkunft (siehe auch den Bericht auf Seite 15). In der alten Verpackungshalle der Fabrik lädt heute die Eventhalle Neuss bis zu 1500 Menschen zum Feiern ein. Der dazugehörige Parkplatz sowie weitere 35.000 Quadratmeter befestigte Fläche bietet nicht nur Platz für 600 Pkw. Hier gastierte im vergangenen Jahr auch der Cirque du Soleil mit viel beachteten Auftritten. „Dieses Gastspiel bescherte den NDH durchaus sehr positive Aufmerksamkeit", wie Abels anmerkt.

10.000 Quadratmeter befestigter Fläche für Lagergut von Hafenfirmen runden die neue Nutzung des Geländes ab.

Insgesamt wird sich, so der Abteilungsleiter, das Projekt durch Mieteinkünfte und Wertschöpfung in den kommenden Jahren rechnen. Was Abels aber genauso wichtig ist: Es entstanden rund neue 300 Arbeitsplätze.

Und die Abteilung leitete durch die Ansiedlung einen Beitrag zur Vielfalt im Hafen: „Wir haben so Wertschöpfungen für Neuss erbracht sowie einen Imagegewinn nicht nur für die Stadt sondern auch die NDH. Denn der Cirque du Soleil ist eingeschlagen wie eine Bombe."

Flächenentwicklung ist eine Aufgabe, die im Tagesgeschäft manchmal mühevoll ist: „Aber ohne Mühe gibt es auch keinen Gewinn."

Neue Nutzung angestrebt

Mich stört, dass früher immer alles abgerissen und erst dann überlegt wurde, was sich aus einem Areal machen lässt", erklärt Manfred Abels, Abteilungsleiter Immobilienmanagement bei NDH. Sein Ansatz: bestehende Bausubstanz mit Kreativität und der Unterstützung von Fachleuten einer neuen Nutzung zuführen. Ein Ansatz, so hat sich gezeigt, der nicht nur hilft, wertvolle alte Bausubstanz zu erhalten, sondern der sich auch rechnet. „Deshalb empfinde ich das als wirtschaftlich und von der Wertschöpfung vernünftig", meint Abels. Ein Bereich wie das Ideal-Standard-Gelände wäre früher für rund zehn Millionen Euro abgerissen worden. „Wir haben jetzt rund acht Millionen Euro investiert, die wir durch Mieteinkünfte und Wertschöpfung wirtschaftlich darstellen können. Und wir haben Freiflächen gewonnen, die uns neue Möglichkeiten schaffen, um am Markt agieren zu können."

Besondere Stimmung

Das Areal zwischen den Hafenbecken 2 und 3 in Neuss ist auch für die Eventhalle der ideale Standort, berichtet Geschäftsführerin Dijana Schmitz.

„Wir sind zum einen mit vier Autobahnen verkehrstechnisch optimal angebunden. Zum anderen liegen wir mitten in einem Hafengebiet, dürfen auch einmal lauter werden. Und schließlich haben wir ausreichend Park- und Freiflächen direkt vor der Haustür", zählt sie die zahlreichen Vorteile des Geländes auf.

Und dann sei da noch diese einmalige Stimmung: „Man ist mitten im Hafen, wo gearbeitet und geschwitzt wird, das ist unglaublich. Und dann dieser traumhafte Sonnenuntergang."

Der war es auch, der Dijana Schmitz endgültig überzeugte, dass der Hafen genau der richtige Ort sei, um ihren Traum zu verwirklichen, bedankt sie sich für die gute Zusammenarbeit.

Auszubildende werden gesucht

Nachwuchs bekommt Chance und sichert Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen

Jennifer Seipelt ist eine von zwei Auszubildenden, die derzeit bei den NDH einen Beruf erlernen.

Die Ausbildung junger Menschen bei den NDH sei ein wichtiges Anliegen, betont Saskia von Bülow, Abteilungsleiterin Recht und Personal. „Wir haben mit dem Betriebsrat gleich nach der Fusion ein Konzept abgestimmt. Unser Ziel ist es, nach Möglichkeit jährlich einen Auszubildenden einzustellen. Und das nicht nur nach Bedarf, sondern auch aus der sozialen Verantwortung des Unternehmens heraus."

Zudem sollten die Azubis nach erfolgreicher Prüfung möglichst auch langfristig beschäftigt werden, mindestens aber einen einjährigen Zeitvertrag erhalten. „Aufgrund der sich ändernden Altersstruktur in der Gesellschaft und auch bei uns sind Maßnahmen zur Sicherung der Beschäftigungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit unabdingbar", erklärt die Leiterin. Das Durchschnittsalter bei NDH liegt derzeit bei 44 Jahren. Werden nicht kontinuierlich junge Menschen ausgebildet und eingestellt, würde das Unternehmen langsam „vergreisen". Erforderlich ist aber eine gute Mischung aus jungem Nachwuchs und erfahrenen Experten.

Teilweise ist eine eigene Ausbildung die einzige Möglichkeit, qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen. „Durch den demografiebedingten Rückgang ist schon jetzt spürbar, dass Fachkräfte auf dem Arbeitsmarkt fehlen", haben die NDH erfahren müssen. Ein Beispiel sei die Nachfrage nach Lokführern.

Deshalb hat sich die NDH / Neusser Eisenbahn entschlossen, nicht wie ursprünglich geplant einen, sondern in diesem Jahr gleich drei junge Eisenbahner im Betriebsdienst auszubilden. Im kommenden Jahr sollen zwei weitere Stellen ausgeschrieben werden. Interessenten, so wirbt die Personalleiterin, können sich gerne im Unternehmen melden.

Auszubildende haben zudem den Vorteil, dass sie alle erforderlichen Aufgaben von der Pike auf lernen. Ausbildungsinhalte, die NDH nicht selber vermitteln können, kauft das Unternehmen extern ein, um so eine qualifizierte und umfassende Ausbildung sicher zu stellen. Die jungen Menschen – das ist einer der Grundsätze der Ausbildung – werden bei den NDH komplett in den Arbeitsalltag integriert. „Wir bemühen uns, eine Bindung aufzubauen", betont die Abteilungsleiterin. Das verringert zum einen die Kosten für die Personalsuche. Es fördere bei den Jugendlichen vor allem aber die Motivation, sich einzubringen, Leistung zu zeigen, zu lernen und Spaß an der Arbeit in einem guten Team zu entwickeln."

Derzeit werden bei den NDH zwei junge Menschen zusätzlich zu den drei Eisenbahnern im Betriebsdienst ausgebildet. Im kommenden Jahr sollen sogar bis zu fünf Ausbildungsplätze hinzu kommen.

Die Zahl der NDH-Mitarbeiter stieg in den vergangenen fünf Jahren kontinuierlich an, von anfangs 184 auf inzwischen 213. Hinzu kommen noch einmal 55 Zeitarbeitskräfte, die vollständig im Unternehmen integriert sind, wie von Bülow betont. Auch erhalten sie das gleiche Geld wie ihre Kollegen. Wird eine Stelle im Hause frei, wird sie erst einmal aus diesem Pool besetzt.

Düsseldorf ist ideales Revier

„MS Warsteiner" lädt täglich zu einem Ausflug auf das Wasser

Heinz und Antje Dörbaum haben sich am Düsseldorfer Rheinufer einen Traum erfüllt: Sie sind die stolzen Eigner des Personenschiffes „MS Warsteiner". „Wir sind in die Schifffahrt hinein geboren worden", berichtet Heinz Dörbaum, denn beide stammen aus Binnenschiffer-Familien. Mit 21 Jahren machten sie sich wie selbstverständlich zunächst in der Frachtschifffahrt selbstständig. „Es war eine schöne Zeit, wir haben viele tolle Freunde gewonnen."

Als ihr Sohn Fabian ins schulpflichtige Alter kam, musste sich die Familie entscheiden. Der Junge war wie schon seine Eltern an Bord groß geworden – wie viele andere Schifferkinder übrigens auch. Ein Schulbesuch ist auf einem Schiff aber nicht möglich.

Das ideale Ausflugs- und Partyschiff: „MS Warsteiner".

Da sich 1994 gleichzeitig die wirtschaftliche Situation für die Binnenschiffer massiv zu verschlechtern begann, orientierten sich die Dörbaums um. Die Fahrgastschifffahrt ist im Gegensatz zum Transportgeschäft relativ ortsgebunden. Bei ihrer deutschlandweiten Suche erfuhren sie durch Zufall, dass der Betrieb, der zwei Jahre zuvor das „MS Warsteiner" hatte bauen lassen, in Zusammenarbeit mit der Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG (KD) eine Veränderung plante. „Zudem hatten wir guten Kontakt zur Brauerei Warsteiner", erzählt der Eigner. Gemeinsam wurde man sich handelseinig.

Familiärer Zusammenhalt

Seitdem fährt der Familienbetrieb exklusiv für die KD, zunächst gesponsert durch die Brauerei, inzwischen in sehr guter Zusammenarbeit, wie Dörbaum betont.

Unterstützt wurde die Familie bei ihrem Vorhaben von den Schwiegereltern. Die gingen vor zwei Jahren in den Ruhestand, helfen aber immer noch gerne mit, wenn an Bord einmal Not am Mann ist. „Der familiäre Zusammenhalt ist ein guter Kitt", freut sich der Hamelner. Viele Betriebe der Binnenschifffahrt bauen auf verwandtschaftliche Bande.

Mit dem Standort Düsseldorf ist die Familie mehr als zufrieden: „Warum sollten wir hier auch weg wollen?", fragt Dörbaum erstaunt. Das „MS Warsteiner" ist ein fester Bestandteil des Stadtbildes.

„Düsseldorf ist ein sehr schönes Revier und eine schöne Stadt – und zieht viel Publikum an. Die Region und die Kommune machen ihre Hausaufgaben", lobt der Schiffsführer die Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt. Zumal der Familienbetrieb auch das „MS H. Heine" betreut. „So können wir beide Schienen, Sonderfahrten und Charter, aber auch die Stadtrundfahrten anbieten." Und die Zusammenarbeit mit der KD stimmt auch: „Die Mitarbeiter nehmen uns als vermarktende Institution viel Arbeit ab, und wir können alle Brücken nutzen."

Auch zu den Neuss Düsseldorfer Häfen herrscht ein angenehmer Kontakt. „Das ist immer alles sehr nett und unkompliziert. Man hat schnell Kontakt und kann Sachen auf kurzen Wegen klären", freut sich Dörbaum.

Ungestört und trotzdem mittendrin

Die Mitarbeiter des Neusser „Greyhound Pier 1“ bieten Jugendlichen ein abwechslungsreiches Programm

Auf die Jugendlichen wartet ein vielfältiges Programm.

Ein wichtiger Partner des Hafenfestes ist das „Greyhound Pier 1“ an der Batteriestraße. Ein Jugendzentrum und Hafen, passt das denn zusammen? Klar, meint Joachim Wittkowski, Leiter der Einrichtung, ohne zu zögern. „Weil hier ausnahmsweise mal die Jugendlichen nicht an den Rand der Stadt gedrängt werden, sondern mittendrin sind.“ Aber trotzdem nicht stören, denn Jugendliche, so erklärt der Sozialpädagoge mit einem Schmunzeln, hätten eben eine gewisse Grundlautstärke. Ein weiterer Vorteil: „Auch bei Großveranstaltungen belästigen wir keinen Anwohner, weil die Zeiten, in denen Jugendliche und ältere Leute ins Bett gehen oder nur Ruhe haben möchten, erheblich abweichen können.“

Die Jugendlichen dagegen stört wiederum der Hafen nicht. Als Neusser kennen sie wie selbstverständlich, dass hin und wieder einmal ein paar Gerüche, oder Geräusche vom Hafen herüber wehen. „Und es wird ja besser“, lobt Wittkowski. „Wir sehen die Bemühungen unserer Nachbarn, das zu verbessern.“

Zielgruppe des „Greyhound Pier 1“ sind Jugendliche im Alter von zwölf bis 17 Jahren, sie nennt der Leiter durchaus liebevoll „das Tagesgeschäft“. Ihnen bieten die zweieinhalb hauptamtlichen Mitarbeiter, sieben Honorarkräfte, die Praktikantin und der Zivi jeden Tag ein abwechslungsreiches Programm.

Dank der vielfältig nutzbaren Räumen stehen auch Veranstaltungen mit Gruppen von „Empty Trash“ bis hin zu „Zeltinger“ an, der im November kommt. „Von alkoholfreien Partys für die 12- bis 14-jährigen bis hin zu Abi- und Mottopartys ist hier alles möglich.“ Auch die Stadtverwaltung nutzt die Räumlichkeiten, die über 1000 Besucher fassen, unter anderem übergibt Bürgermeister Herbert Napp hier den Rock-Förderpreis.

Ein ganz neuer Arbeitsschwerpunkt ist die Prävention in Form von Theater, wenn auf der Bühne Stücke zu Themen wie Sex, Missbrauch oder Drogen gezeigt werden. Dankbare Nutzer des Angebotes sind unter anderem Schulen, die mit ganzen Klassen oder Gruppen an den Hafen kommen – zum Selbstkostenpreis. Im Sommer wird zudem ein spezielles Ferienprogramm organisiert, das zusätzlich zu dem laufenden Programm für alle Ferienkindern angeboten wird. Und: „Dieses Jahr haben wir zudem ein neues Thema – alte und neue Medien“, sagt Wittkowski. Das geht vom Buchbinden bis zur digitalen Fotografie und beinhaltet auch eine Ausstellung über Spielekonsolen.

Das Jugendzentrum „Greyhound Pier 1“ ist montags bis donnerstags jeweils von 13 bis 20 Uhr, freitags von 13 bis 18 Uhr und sonntags von 12 bis 18 Uhr geöffnet.

mehr Infos unter:
www.greyhound-pier1.de

Spanische Genüsse

Juan bietet in der „Peperoni“ täglich frische Fische und Tapas

Die passende zumindest kulinarische Einstimmung auf den kommenden Sommerurlaub in Spanien bietet bereits jetzt „Die Peperoni“, das Hafenrestaurant an der Hansastraße 14 in Neuss.

Hier erfüllt sich Juan seinen Traum von einem Spezialitätenrestaurant – und bietet seinen Gästen täglich eine große und vor allem superfrische Auswahl an Tapas und Fisch-Gerichten.

Der geborene Spanier arbeitete bereits unter anderem im Breidenbacher Hof und führte ein Restaurant in Grimmlinghausen. So erfolgreich, dass die Stadt ihn nach Auslaufen des dortigen Vertrages auf keinen Fall gehen lassen wollte und nach einem neuen Domizil suchte. Fündig wurde der Südländer – mit Unterstützung der Neuss Düsseldorfer Häfen – an der Hansastraße. Ein Blick genügte und auch Juan war überzeugt: „Der Hafen passt einfach zur spanischen Gastronomie.“ Zumal er das kleine, aber überaus schmucke Restaurant in dem ihm eigenen, mediterranen Stil einrichten konnte.

Vor anderthalb Jahren eröffnete Juan „Die Peperoni“ und hat seine Entscheidung nicht bereut.

Die Gäste finden hier jeden Tag eine feine Auswahl an Fischgerichten: Zackenbarsch, Wolfbarsch, alles, was der erfahrene Koch morgens frisch bei den Händlern seines Vertrauens ersteht. „Allerdings keine Makrelen“, wehrt er lachend ab.

Aus dem garantiert frischen Angebot können die Gäste sich dann aussuchen, welchen Fisch sie gerne möchten - und dann Juan in der offenen Küche bei der Zubereitung über die Schulter schauen. Auch die Zutaten und Beilagen, ebenso frisch wie die Hauptspeise, werden vor den Augen der Gästen frisch geschnitten und zubereitet.

Ebenso sehens- und kostenswert ist die Auswahl an Tapas, den typischen kleinen spanischen Gerichte. Juan empfiehlt zum Beispiel Kaninchen an Sherrysauce mit Pinienkernen. Aber jede Woche bietet er auch wechselnde, immer frisch zubereitete Tapas aus den unterschiedlichen Regionen seiner Heimat.

Als Vorspeise empfiehlt der Experte meist Serano-Schinken, luftgetrocknet und mit einem besonderen Aroma. Dazu reicht er verschiedene Getränke . „Wie alles ausschließlich aus Spanien“, versichert er.

Selbst das Wasser kommt von der iberischen Halbinsel.

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*

Neuss rückt noch näher an das Wasser

Stadthafen entwickelt neue Ideen für alte Hallen: sehr gute Akzeptanz und Entwicklungschancen

„Wir werden dafür bezahlt, Ideen zu entwickeln und diese in die Politik und in die Verwaltung zu tragen." Bescheiden ist Klaus Harnischmacher, Geschäftsführer der Stadthafen Neuss Verwaltungsgesellschaft. Dabei planen er und sein Mitgeschäftsführer Frank Gensler Großes: Sie wollen den Hafen und vor allem das Hafenbecken 1 an die Stadt bringen und haben dazu einige wegweisende Konzepte entwickelt.

Als sich der Neusser Bauverein unter Leitung von Klaus Harnischmacher um eine neue und zeitgemäße Nutzung der alten Neska-Hallen (jetzt „Haus am Pegel") am Hafenbecken 1 kümmerte, schlug auch die Geburtsstunde der Stadthafen Gesellschaft, wie der Geschäftsführer berichtet. Gesucht wurde ein ganz neues Konzept für die Hafennutzung. Denn auch das Gelände der Firma Case lag bereits seit Jahren brach. Mehrere nicht tragbare Konzepte waren entwickelt und kamen auf den Prüfstand. „Damals wurde entschieden, eine Gesellschaft zu gründen, die die nicht hafenwirtschaftlich genutzten Grundstücke übernimmt und vermarktet." Die Stadthafen Neuss GmbH sitzt im „Haus am Pegel". Inzwischen sind etliche interessante Pläne, Konzepte, Zeichnungen und Ideen entwickelt und veröffentlicht worden. „Wir haben einen breiten Konsens erreicht", betont Harnischmacher. „Und das nicht nur in der Bevölkerung, sondern auch bei den im Hafen produzierenden Nachbarn." Der gute Kontakt zu den umliegenden Unternehmen sei ihm besonders wichtig.

Denn Hafennutzung und Wirtschaft müssen sich nicht ausschließen. „Nein, sie bedingen sich sogar", erklärt der Entwickler. Man müsse sich eben bemühen, die Interessen aller Beteiligten zusammenzuführen. „Und weil wir uns immer gut abgesprochen haben, klappt das auch." Als Beispiel nennt er das Haus am Pegel: „Eine Idee wurde entwickelt und die Nachbarschaft miteinbezogen."

„Das Haus am Pegel war damals wie ein erster Stein, den wir ins Wasser geworfen haben und der nun seine Kreise zieht", so Harnischmacher zufrieden. Nach einem Wettbewerb, den das Neusser Architekturbüro Ingenhoven & Ingenhoven gewann, präsentieren sich nun unter Einbeziehung der Ideen von Prof. Ulrich Coersmeier und Landschaftsarchitekt Andreas Kipar die Promenade sowie die Cretschmar-Halle in neuem Gewand. Die Stadt rückt über Brücken und neue Wege ans Wasser. Das Projekt Stadthafen ist von sehr hoher Akzeptanz und hat sehr gute Entwicklungschancen.

Unvergessliche Momente

Zehn einfache Fragen beantworten und gewinnen!

Frage 1: Wie heißt das russische Raumschiff, das jetzt den Rhein hinauf transportiert wurde?
- **S** Butan
- **G** Buran
- **O** Bluna

Frage 2: Wo wird der zweite Hafentag der Neuss Düsseldorfer Häfen ausgerichtet?
- **E** In der Eventhalle
- **C** In der LTU-Arenal
- **O** In der Arena auf Schalke

Frage 3: Was wird bei C. Thywissen in Neuss aus Rapssamen hergestellt ?
- **T** Fleischersatz
- **Y** Kleidung
- **B** Feines Öl

Frage 4: Wie alt ist das moderne Hafenbecken 1 in Neuss?
- **U** 100 Jahre
- **S** 75 Jahre
- **E** 50 Jahre

Frage 5: In was verpackte Fritz Thomi-Schaad erstmals Senf?
- **C** In einen Bocksbeutel
- **M** In einen Steintopf
- **R** In eine Tube

Frage 6: Wer baut im Krefelder Hafen ein neues Center?
- **O** Mannesmann
- **T** ThyssenKrupp
- **A** Saarstahl

Frage 7: Wie viele Eisenbahner bilden NDH/NE derzeit aus?
- **D** Einen
- **A** Zwei
- **S** Drei

Frage 8: Welche Landesküche können Gäste im Restaurant „Die Peperoni" genießen?
- **I** Rheinisch
- **S** Griechisch
- **T** Spanisch

Frage 9: Wie viele Museum warten in Amsterdam auf die Besucher?
- **A** 50 Museen
- **S** 30 Museen
- **N** 15 Museen

Frage 10: Den wievielten Geburtstag feiert der Hafen Hamburg in diesem Jahr?
- **G** Den 819.
- **Y** Den 624.
- **R** Den 333.

Lösungswort:

Ungewöhnliche Perspektiven, ganz besondere Momente und einen Ausflug, der Ihnen sicherlich noch lange, lange in Erinnerung bleiben wird: All das bietet ein Ausflug auf einem der Schiffe der Weißen Flotte Düsseldorf. Und damit sie noch einmal so viel Freude an diesem unvergesslichen Erlebnis haben, verlosen wir auch in diesem Monat wieder drei mal zwei Gutscheine für diesen wunderbaren Ausflug an Bord eines der Schiffe.

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. Einfach die entsprechenden Buchstaben der richtigen Antwort nacheinander notieren und das Lösungswort bis zum 2. Mai (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.

Die richtige Antwort des Februarrätsels lautete übrigens „Gutscheine", die Gewinner wurden von uns benachrichtigt.

Der Rechtsweg ist natürlich wie immer ausgeschlossen. Wir wünschen allen Teilnehmern viel Glück.