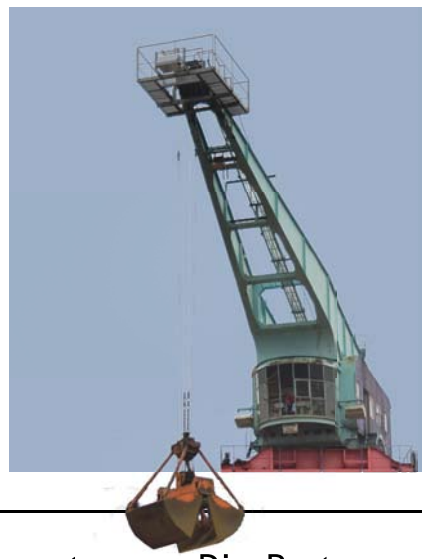
Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | MAI 2009 www.hafen-zeitung.de



Kräne
stemmen den Alltag und halten den „Motor" Hafen am Laufen
Seite 3

Ticker: Radar fand zunächst kein Interesse +++ Binnenhäfen im Internet +++ Die Partner am Messestand +++ Die ZARA-Häfen +++ Hafenverein engagiert sich für die Unternehmen +++ Die Standorte der NDH +++ Preisrätsel

Häfen meistern Krise relativ gut

NDH schreiben weiterhin schwarze Zahlen – Chancen jetzt konsequent nutzen

Auch an den Neuss Düsseldorfer Häfen sind die wirtschaftlichen Entwicklungen nicht spurlos vorübergegangen. Im ersten Quartal sank der Güterumschlag um 11,4 Prozent, bei den Container-Terminals ging er um 36,7 Prozent zurück. Die Hafenbahn bewegte 28 Prozent weniger Waren.

Allerdings, so Geschäftsführer Rainer Schäfer, seien auch die Neuss Düsseldorfer Häfen zwar leicht angeschlagen, stehen aber vergleichsweise sicher auf den Beinen und konnten sich von der allgemeinen Wettbewerbssituation abkoppeln. An anderen Standorten sind die Umsatzzahlen teilweise deutlich stärker zurückgegangen. Beim Umschlag rangiert das Unternehmen nach wie vor im oberen Drittel der deutschen Binnenhäfen, schreibt weiterhin schwarze Zahlen.

Ein Grund ist die breite Aufstellung. Entsprechend können Rückgänge bei den Containern oder Stahlprodukten durch stabile Massengutumschläge wie Baustoffe oder für die Mühlen und Futtermittelunternehmen zumindest etwas aufgefangen werden.

Tatsächlich sieht Schäfer sogar in der Krise neue Chancen: Stockungen im Warenfluss führten dazu, dass einige Unternehmen kurzfristig zusätzliche Flächen zur Lagerung benötigten. Die konnten die NDH dank der guten Arbeit der Immobilienabteilung tatsächlich auch anbieten, was nicht nur den Hafenfirmen aus der Klemme half, sondern auch zusätzliche Mieteinnahmen bedeutete.

Entsprechend wollen die NDH möglichst keine Mitarbeiter entlassen, da deren Fachwissen bei einer Erholung schmerzlich vermisst würde. Und auch das Investitionsprogramm für die Infrastruktur wie die Containerterminals werde beibehalten. Nur so seien bei einer Wiederbelegung der Wirtschaft erneute Transport-Engpässe zu verhindern.

Flächen online

Die Abteilung Immobilienmanagement der Neuss Düsseldorfer Häfen vermarktet und bewirtschaftet rund 350 Hektar Hafengrundstücke in Neuss und Düsseldorf.

Hierzu gehören Frei-, Hallen- und Büroflächen mit optimaler Lage und Infrastrukturanbindung. Eine erste Übersicht der aktuell verfügbaren Objekte finden Interessenten auf der Homepage der Neuss-Düsseldorfer Häfen – www.nd-haefen.de/Immobilienmarkt. Weitere Objekte können die Mitarbeiter auf Anfrage anbieten.

Kontakt: Telefon (02131) 5323251 (Fax –195), E-Mail: immobilien@nd-haefen.de

Hafenromantik im Frühling

Im Frühjahr zeigt sich der Hafen von seiner sicherlich schönsten Seite, wenn sich das Blau des Himmels im Wasser spiegelt und die Wolken Figuren an den Himmel malen. Dann vergisst der Besucher leicht, dass er sich mitten in einem pulsierenden Industriegebiet befindet.

Fortschritte

Foto: JadeWeserPort

Erfreut über die erkennbaren Fortschritte äußerte sich Niedersachsens Wirtschaftsminister Philipp Rösler bei einem Besuch der Baustelle des JadeWeserPorts. In der Nähe zu Wilhelmshafen entsteht auf Deutschlands derzeit größter Wasserbaustelle der erste Container-Tiefwasserhafen in Niedersachsen.

Schnell

Foto: HHLA

Das größte Containerschiff, das bisher den Hamburg Hafen anlief, wurde am 20. und 21. April 2009 vom HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) abgefertigt. Von der CMA CGM ANDROMEDA wurden in kurzer Zeit 4480 Standardcontainer (TEU) gelöscht und geladen, sowie acht Kolli Schwergut.

Kontrollen

Mit dem Start der neuen Wassersportsaison intensivierten die Beamten der Wasserschutzpolizei traditionsgemäß ihre Kontrollen. Aus einigen Bundesländern berichteten die Beamten im Anschluss teilweise erschreckende und lebensgefährliche Verstöße gegen die gesetzlichen Auflagen. Die Kontrollen sollen deshalb fortgesetzt werden.

Erfolgsgeschichte

Als die NDH an den Start gingen, wurden wir von einer gewissen Skepsis und einigen berechtigten Bedenken begleitet. Dass wir diese in den vergangenen sechs Jahren ausräumen konnten, war eine Mischung aus Glück, den richtigen Menschen und Können.

Zwei Indikatoren beweisen dies, wie ich finde, eindrucksvoll: So haben wir den Umschlag kontinuierlich gesteigert. Von Jahr zu Jahr wurden mehr Konsumgüter, Rohstoffe und Produkte für die Region und aus der Region bewegt. Auch ein Zeichen, wie wichtig die Dienstleistungen der Hafenfirmen für die Bürger und die Firmen sind. Zum anderen gelang es uns nicht nur, die Zahl der Mitarbeiter zu halten, sondern sogar zu steigern. Der Hafen und die dort angesiedelten Firmen sind – so nebenbei erwähnt – heute der drittgrößte Arbeitgeber in Düsseldorf.

Dass aus dem ungeschliffenen Diamanten ein Schmuckstück wurde, ist mitnichten der Verdienst von meinem Geschäftsführerkollegen und mir, sondern das Ergebnis vieler Hände Arbeit. Neben unseren Mitarbeitern sind es die Mütter Stadtwerke Düsseldorf AG und Stadt Neuss mit ihrem Vertrauen in die Strategie der Geschäftsführung, in die Mitarbeiter und ihrem aktiven Part der Unternehmenssteuerung. Und vor allem die Hafenfirmen mit ihren ebenso engagierten Mitarbeitern, Einsatz, erfolgreichen Dienstleistungen und oftmals überraschenden Ideen.

Gemeinsam haben wir eine Erfolgsgeschichte geschrieben, auf die wir stolz sein können. Und die wir weiter schreiben wollen und werden.

ULRICH GROSS

Chance nutzen

Die NDH sind nicht nur ein kompetentes, sondern auch ein professionelles Unternehmen. Dazu gehört nach unserem Verständnis auch eine professionelle Öffentlichkeitsarbeit. Zum Beispiel mit dieser Hafen-Zeitung, mit der wir seit beinahe zwei Jahren Freunde, Interessenten und Nachbarn informieren und mit der wir international ein Benchmark gesetzt haben. Dazu gehört auch, dass wir die „transport logistic"-Messe in München besuchen – natürlich mit Freunden und Partnern.

Solche Aktivitäten kosten Geld, das manche derzeit lieber anders oder besser noch zusammengehalten wissen möchten. Und es macht auch zusätzliche Arbeit – und das, obwohl wir uns in der derzeitigen Krise eher noch mehr anstrengen als sonst schon, um den Hafenfirmen möglichst optimale Bedingungen bieten zu können.

Aber gerade jetzt ist ein antizyklisches Verhalten das Gebot der Stunde, erlangt neben den erforderlichen Investitionen in die Infrastruktur die Öffentlichkeitsarbeit eine besondere Bedeutung. In Zeiten, in denen Unternehmen Zeit haben, sich Optimierungsmöglichkeiten anzusehen und den wirtschaftlichen Druck spüren, diese dann tatsächlich auch zu verwirklichen.

Und es hat sich in den vergangenen Jahren gezeigt, wie wenig Menschen und damit auch mögliche Kunden des Hafens und der Hafenunternehmen noch von den zahlreichen Möglichkeiten und Potenzialen wissen. Das muss, das wird sich ändern. Und jetzt ist eine gute Zeit.

RAINER SCHÄFER

Innovative Konzepte

NDH mit eigenem Stand auf „transport logistic"-Messe

Die „transport logistic" zieht im zweijährigen Turnus Logistikfachbesucher aus der ganzen Welt an.

Zum ersten Mal präsentieren sich die Neuss Düsseldorfer Häfen auf der diesjährigen „transport logistic" mit einem eigenen Stand. Die Weltleitmesse für Transport und Logistik findet alle zwei Jahre in München statt. Ab dem 12. Mai lädt sie vier Tage lang Fachbesucher aus der ganzen Welt ein.

Die Hafenmannschaft wird dabei von den Partnern ATN Autoterminal Neuss, Rheinhafen Krefeld, EWT Schiffahrtsgesellschaft, IXMODAL Gesellschaft für intermodale Logistik, M. Zietzschmann GmbH & Co. KG und neska Schiffahrts- und Speditionskontor begleitet (kurze Unternehmensportraits auf den Seiten 6 und 7 dieser Ausgabe). Die neugegründete Fachhochschule für Logistik rundet mit einer Delegation die Messemannschaft ab.

„Die ‚transport logistic' ist die Messe nicht nur für Häfen sondern für die gesamte Logistikwirtschaft schlechthin", erklärt der für Marketing zuständige NDH-Geschäftsführer Rainer Schäfer.

Und ergänzt: „Die Neuss Düsseldorfer Häfen sind inzwischen so groß und leistungsstark geworden, dass wir der Meinung sind, dass ein eigener Stand durchaus angemessen ist, um uns den Interessenten vorstellen zu können."

Eine solche Präsentation entspreche dem Selbstverständnis aus der gewachsenen Marktposition als drittgrößter öffentlicher Binnenhafen Deutschlands und einer der wichtigsten Hinterlandhubs Europas.

Zudem biete der Messeauftritt die adäquate Möglichkeit zur Darstellung der verschiedenen innovativen Transport- und Logistikkonzepte und -dienstleistungen, die die Neuss Düsseldorfer Häfen selbst sowie in enger Zusammenarbeit mit den Hafenfirmen in vielen Bereichen anbieten können.

Besucher finden den 210 Quadratmeter großen Stand in der Halle B4 Nr 221/322 gleich neben der Fläche des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen.

Verband sucht wieder den Dialog

Als eine Plattform für das System Wasserstraße präsentiert sich in diesem Jahr der Gemeinschaftsstand von 66 Mitgliedsunternehmen und Partnern auf der Fachmesse „transport logistic". Zu diesem Thema führt der Verband eine Veranstaltung am Mittwoch, 13. Mai, von 15.30 bis 17 Uhr im Forum der Halle A4 durch. Am Infomarkt werden die Möglichkeiten und die Grenzen der Vernetzung von See- und Binnenhäfen zu einem logistischen System unter den aktuellen weltpolitischen Rahmenbedingungen kritisch diskutiert. Um Lösungsansätze für die weiteren Gespräche mit der Politik zu entwickeln, steht die Frage im Raum: „Wie dringend wird die Vernetzung von See- und Binnenhäfen gesehen?"

Der Bundesverband stellt sich unter der bereits im Jahr 2007 eingeführten Marke „Binnenhäfen – logistics inside" vor. „Dieses Jahr haben wir noch einmal mehr Mitaussteller für den Messeauftritt auf der transport logistic gewinnen können", erklärt Geschäftsführer Karl Michael Probst. „In diesem Jahr werden erstmals Kooperationen mit ausländischen Binnenhäfen auf dem Stand vorgestellt", so Probst weiter. Auch die beide Fachverlage Hansa (Zeitschrift Binnenschifffahrt) und SUT (Zeitschrift Schifffahrt und Technik, Hafen und Bahn) sind als Mitaussteller auf dem Messestand des Bundesverbands vertreten. Darüber hinaus ist 2009 auch wieder das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) dabei.

Die Mitarbeiter der NDH und der Hafenfirmen sind beinahe immer irgendwo unterwegs. Denn die Häfen sind leistungsstarke Motoren für die Wirtschaft der Region, die kontinuierlich leise brummen.

Jeden Tag neue Herausforderungen

„Warum sind denn hier so wenig Schiffe?" Ein wenig vorwurfsvoll und enttäuscht schaut der 10-jährige Marc zu Rainer Schäfer, einem der beiden Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH), hoch. Schäfer nimmt sich, wann immer möglich, die Zeit, Besuchern die Häfen zu zeigen. Früher oder später kommt dann unausweichlich die Frage, weshalb Schäfer eine Erfolgsmeldung nach der anderen aufzählt, an den Kais aber anscheinend so wenig los ist.

Der Eindruck trügt: Bis auf eine kurze Pause zwischen Samstag und Sonntag Abend ist immer einer der 260 Mitarbeiter irgendwo im Hafen unterwegs. Und selbst in der Ruhephase oder über Weihnachten haben viele Abteilungen einen Bereitschaftsdienst. Denn anders als die Stadt Bochum, deren Pulsschlag aus Stahl laut in der Nacht zu hören ist, sind die Hafenstandorte in Neuss, Düsseldorf und Krefeld leistungsstarke Motoren der Region, die kontinuierlich leise brummen.

Mit die ersten im Hafen sind morgens die Mitarbeiter der Hafenabteilung. Die beinahe 50 Kranführer sind mit den 27 hafeneigenen Umschlagseinrichtungen in zwei Schichten von 6 bis 22 Uhr in der Lage, beinahe jeden Wunsch zu erfüllen. „Unsere Aufgabe ist der Umschlag und das Lagern von massenhaft auftretenden Gütern", erläutert Abteilungsleiter Jan Sönke Eckel. „Wenn der Kunde das möchte, stehen wir sechs Tage die Wochen 24 Stunden auch dreischichtig zur Verfügung." Und das mit größtmöglicher Verlässlichkeit: „Da wir unsere eigenen Krananlagen betreiben, sind wir sehr flexibel und finden eigentlich immer irgendwelche Möglichkeiten zum Umschlag. Zudem sind wir neutral und haben ausschließlich die Interessen des Kunden im Fokus."

Und wenn die Mannschaft einmal nicht in der Lage ist, die gewünschte Leistung zu erbringen, dann kennt sie bestimmt eine Hafenfirma, die sie weiter empfehlen kann.

An den Kais ist jederzeit etwas los. Egal, ob nun Sand entladen wird oder Container bewegt werden.

Auch die Mitarbeiter der Abteilung Eisenbahninfrastruktur sind bereits früh auf den Beinen: Wegen der Temperaturen fangen sie im Sommer schon um 6 Uhr an, wie Abteilungsleiterin Karin Juretzka berichtet. „Als Serviceeinrichtung gemäß AEG betreiben wir eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur und stellen den Betrieben und Kunden im Hafen diese in betriebssicherem Zustand und diskriminierungsfrei zur Verfügung." Die Mitarbeiter überwachen, prüfen, warten und reparieren die vorhandenen Eisenbahnbetriebsanlagen wie Gleisanlagen einschließlich Weichen, Ingenieurbauwerke, Stellwerke, Bahnübergänge sowie Signal- und Sicherungsanlagen.

Auch nebenan in der Abteilung Technik sind bereits Kollegen an der Arbeit: Die Maschinentechniker stehen in Rufbereitschaft rund um die Uhr zur Verfügung, wenn zum Beispiel doch einmal ein Kran klemmen sollte. Eine Dienstleistung, die auch einige Hafenfirmen vertrauensvoll in die kompetenten Hände der Fachleute legen. Denn oft ist dann schnelle Hilfe erforderlich. Die Mitarbeiter kümmern sich um alle Krananlagen, Transformatorenstationen und andere technische Anlagen der NDH.

Ab 7 Uhr sind meist auch die Mitarbeiter in den Büros an der Hammer Landstraße erreichbar. Im Hafen ist selbst der sprichwörtliche Schreibtischjob alles andere als öde, sondern enorm abwechslungsreich und vielfältig. Etwa wie der von Saskia von Bülow, Abteilungsleiterin Recht und Personal: „Neben den klassischen personalwirtschaftlichen Aufgaben obliegt uns die Bearbeitung sämtlicher, sehr vielfältiger rechtlicher Angelegenheiten."

Weiterhin ist die Abteilung zuständig für den Bereich „Gremienarbeit" – Sitzungen des Aufsichtsrats und der Gesellschafterversammlung werden hier vor- beziehungsweise nachbereitet. Und: „Ein offenes Ohr haben wir zudem stets für alle Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der NDH. Das Thema Mitarbeiterzufriedenheit genießt einen hohen Stellenwert in unserer Unternehmensphilosophie. Uns ist wichtig, dass sich die Mitarbeiter mit dem Unternehmen identifizieren und motiviert sind, als Team gemeinsam das Unternehmen voran zu bringen." Eine der ersten an ihrem Schreibtisch ist auch Melanie Burken aus der Abteilung Marketing und IT. „Es ist ein sehr vielfältiger Job, bei dem ich morgens nie genau sagen kann, was tagsüber alles anfällt." Sie freue sich jeden Morgen auf die Arbeit. Denn das Interesse an den Neuss Düsseldorfer Häfen ist groß: „Ich habe nicht gedacht, dass die Aufgabe so vielfältig ist, aber auch nicht, dass sie so interessant ist."

Die elf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Abteilung Immobilienmanagement kümmern sich wochentags von 7 bis 17 Uhr um die Kunden. Aber auch das ist nur eine Richtschnur, wie Abteilungsleiter Alexander Voigt betont: Interessenten erklärt er auch schon mal abends oder am Wochenende die gute Lage und zahlreichen Vorteile der Hafenareale. Und da in das Aufgabengebiet auch alle Dienstleistungen rund um Flächen fallen und die Mitarbeiter das gesamte Spektrum des Gebäudemanagements für derzeit rund 1,2 Millionen Quadratmeter der 44 vermieteten Lager und die Bürogebäude übernehmen, stehen auch hier immer Mitarbeiter über die Rufbereitschaft zur Verfügung.

Mit als letzte im Hafen sind die Mitarbeiter der Neusser Eisenbahn (NE) unterwegs, wie der stellvertretende Betriebsleiter Ilie Grigorean berichtet. Die mit mehr als 100 Mitarbeitern größte Abteilung der NDH ist ein öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen, das bis auf Personen beinahe alle Güter über den eigenen Bahnhof Neuss Hessentor transportiert. In der Feinverteilung werden die Züge und Waggons aus dem In- und Ausland den Firmen und Terminals im Hafengebiet zugestellt.

Die Neusser Eisenbahn holt die Waggons bei den Hafenfirmen ab.

Für verschiedene Kooperationspartner werden die Wagen im Bahnhof Neuss Hessentor dann wiederum zur Abholung bereitgestellt. Auch außerhalb des Hafengeländes fahren die Eisenbahner zuverlässig und sicher.

Vom Telemobiloskop zum modernen Radar

Ein heute beinahe vergessener Tüftler: Christian Hülsmeyer entwickelte vor 105 Jahren das „Ur-Radar".

„Verfahren, um entfernte metallische Gegenstände mittels elektrischer Wellen einem Beobachter zu melden..." lautet der Titel der Patentschrift, die Christian Hülsmeyer am 30. April 1904 beim Kaiserlichen Patentamt in München einreichte. Wenige Tage später kam es in Köln vor einer ungläubigen Menschenmenge zur Demonstration des Telemobiloskops, wie Hülsmeyer seine Erfindung nannte. Die am Empfänger eingebaute Klingel läutete, sobald ein Schiff in den Richtstrahl der Anlage kam. Das Telemobiloskop funktionierte einwandfrei selbst bei einer Entfernung von bis zu drei Kilometern.

Schnell verbreitete sich die sensationelle Nachricht bis in die Vereinigten Staaten. Wenig später durfte Hülsmeyer seine Erfindung auch in Rotterdam vor Kapitänen und Reedern präsentieren. Vertreter der deutschen Marine ließen sich das Gerät am Düsseldorfer Rheinufer vorführen. Auch hier verlief die Demonstration erfolgreich. Aufträge erhielt er jedoch nicht. Die Marineexperten begründeten ihre ablehnende Haltung so: Die Erfindung sei vollkommen unbrauchbar, weil man Dampfhörner noch aus einer größeren Entfernung hören als Hülsmeyers Anlage Schiffe ausmachen könne.

Schon bald bemerkte Hülsmeyer, dass auch die Entfernung des georteten Objekts wichtig war. Noch im selben Jahr meldete er unter der Bezeichnung „Verbesserter Hertzwellen-Projektions- und Empfangsapparat zur Ortung von entfernten Metallgegenständen" ein weiteres Patent an. Insgesamt investierte der junge Erfinder die für damalige Zeiten horrende Summe von 125.000 Mark in die Entwicklung und Patentierung seiner Erfindung. Reich wurde er jedoch ausschließlich mit anderen Patenten. Erst 30 Jahre später, im Rüstungswettlauf zwischen Deutschland und Großbritannien, erfuhr die Radartechnik eine neue Bedeutung. Mit finanzieller Unterstützung seiner Regierung und deutlich verbesserten technischen Möglichkeiten betrieb der britische Physiker Robert Watson-Watt seine Forschungen.

Schon bald konnte das britische Militär auf eine entlang der englischen Südküste installierte Radarkette als Frühwarnsystem vor deutschen Fliegerangriffen vertrauen. Die Bezeichnung Radar (Radio Detection and Ranging) geht auf Watson-Watt zurück.

Winston Churchill bekam im Mai 1949 Post aus Deutschland. In seinen kurz zuvor erschienen Memoiren hatte er sich unter anderem mit der Frage beschäftigt, wer das Radar erfunden habe. Schließlich hatte diese Technik im Zweiten Weltkrieg nicht unerheblich zum Sieg der Alliierten beigetragen. Annelise Hülsmeyer schrieb ihm, sie wüsste, wer hinter der Erfindung stecke: Ihr Vater Christian Hülsmeyer hätte die Technik bereits 1904 beim Kaiserlichen Patentamt schützen lassen.

Churchill war offensichtlich not amused, dass ausgerechnet eine deutsche Erfindung so erfolgreich war, und ließ drei Monate später durch seinen Sekretär ausrichten, er habe den Brief mit Interesse entgegengenommen. Großbritannien feierte lieber Watson-Watt als den Erfinder des Radars.

Christian Hülsmeyer starb 1957 und wurde in Düsseldorf auf dem Nordfriedhof beerdigt

Seine größte Bedeutung hat das Radar auch heute noch in der Luft- und Schifffahrt. Radarwellen durchdringen Wolken und Nebel und leuchten quasi die Umgebung bei Dunkelheit aus. Den Entfernungsrekord halten die Astronomen: Mittels eines als Radar umgebauten Radioteleskops konnte der Saturnmond Titan abgetastet werden. Die Entfernung zwischen Titan und Erde beträgt 1,3 Milliarden Kilometer. **ukh**

Eigentum des Kaiserlichen Patentamts. Eingefügt der Sammlung für Unterklasse ... Gruppe No. ...

KAISERLICHES PATENTAMT.

AUSGEGEBEN DEN 21. NOVEMBER 1905.

PATENTSCHRIFT

№ 165546

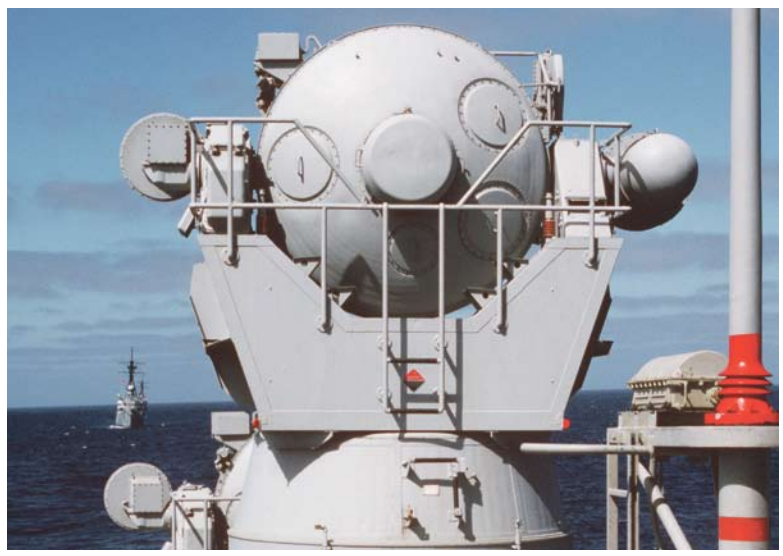
KLASSE 74d.

CHR. HÜLSMEYER IN DÜSSELDORF.

Verfahren, um entfernte metallische Gegenstände mittels elektrischer Wellen einem Beobachter zu melden.

Patentiert im Deutschen Reiche vom 30. April 1904 ab.

Mit dieser Urkunde wurde die Erfindung amtlich bestätigt.



Moderne Radargeräte sind klein und enorm leistungsfähig.

Fotos: Wikimedia Commons

Immer einen Besuch wert: das SchifffahrtMuseum in Düsseldorf.

Neue Perspektiven entdecken

Mit den Häfen zwischen Wesel und Köln beschäftigt sich am Sonntag, 24. Mai, ab 15 Uhr ein spezieller Streifzug durch die niederrheinische Geschichte im SchifffahrtMuseum im Düsseldorfer Schlossturm. Denn die Entwicklung der Hafenstädte am Niederrhein war sehr wechselvoll. Ihr Aufstieg und Niedergang wurde nicht nur durch Kriege bestimmt. Der besondere Rundgang endet in unseren Tagen, mit den Zusammenschlüssen der Häfen von Neuss, Düsseldorf und Krefeld. 20 Kinder (und ihre Eltern) können am Sonntag, 31. Mai, mit den Mitarbeitern des SchifffahrtMuseums auf „große Fahrt" auf den Rhein gehen und die Stadt aus ganz neuer Perspektive entdecken. Um eine rechtzeitige Anmeldung wird gebeten, da die Zahl der Plätze begrenzt ist. Kosten pro Person: fünf Euro.

Der Eintritt ins SchifffahrtMuseum kostet Erwachsene drei Euro (ermäßigt 1,50 Euro). Kinder bis 18 Jahren haben freien Eintritt. Das Museum öffnet dienstags bis sonntags von 11 bis 18 Uhr und ist unter (0211) 8 99 41 95 zu erreichen.

Virtuelle Reise in die europäischen Häfen

Zahlreiche Standorte und Organisationen bieten auf interessanten Internetseiten Hintergrundinformationen.

Für die Häfen ebenso wie für die anderen Partner des Systems Wasserstraße stellt das Internet eine weit genutzte Informationsplattform dar. Deshalb finden sich online auch zahlreiche interessante Seiten. Beinahe alles über die Neuss Düsseldorfer Häfen erfährt der Besucher zum Beispiel unter www.nd-haefen.de – etwa die wichtigsten Informationen zum Standort, ein Verzeichnis der Firmen im Hafen sowie im Servicebereich interessante Downloads von Unternehmens-Publikationen.

Wer mehr über die Leistungsfähigkeit der öffentlichen Binnenhäfen erfahren möchte, ist auf der Seite www.binnenhafen.de des Bundesverbands richtig. Auf den sehr gut gemachten Seiten finden sich die Darstellung des Verbands und der Branche ebenso wie im Bereich Presse aktuelle Meldungen und vertiefende Themendienste zu verschiedenen Schwerpunktthemen rund um die Häfen. Sehenswert ist auch der Auftritt der Arbeitsgemeinschaft der Kanalhäfen Nordrhein-Westfalen unter www.kanalhaefen-nrw.de, der wiederum zu den einzelnen Mitgliedern führt.

Wichtige Informationen rund um den Verkehrsträger Binnenschiff sowie eine sehr große Auswahl an Publikationen ebenso wie aktuelle Neuigkeiten bringt der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB) auf seinen Seiten www.binnenschifffahrt.de ständig auf den neuesten Stand. Hier erfährt der Leser vor allem etwas über die vielen Vorteile des Binnenschiffes, klar auf den Punkt gebracht und optisch gut aufbereitet.

Ein Fokus, den das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) auf die Küstenverkehre erweitert. Der Zusammenschluss hat sich die Entwicklung und Umsetzung intermodaler Konzepte zur Aufgabe gemacht (www.shortseashipping.de). Doch nicht nur die Binnenhäfen und -Schifffahrt sind interessant. Auch die Seehäfen lohnen immer einen virtuellen Besuch – zumal dort das Gros der Waren aus den Binnenhäfen umgeschlagen wird. Eine sehr interessante Anlaufstelle im Netz bietet der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS), der unter www.zds-seehaefen.de nicht nur einführende Informationen, Neuigkeiten und interessante Downloads anbietet, sondern auch unter dem Punkt Mitglieder zu den deutschen Seehäfen verlinkt. Einige von denen haben sich in den Seaports Niedersachsen zu einer Marketinggemeinschaft zusammen geschlossen, die über www.seaports.de zu erreichen ist.

Die beiden großen Seehäfen sind zum einen für Hamburg unter www.hafen-hamburg.de für die Marketinggesellschaft des Standorts unter www.hamburg-port-authority.de sowie HHLA unter www.hhla.de für die Hamburger Hafen und Logistik AG zu erreichen. Die vielen interessanten Seiten von und zu Bremen eröffnen sich zum einen unter www.bremenports.de, der Bremischen Hafenvertretung (www.bhv-bremen.de) oder über die BLG Logistics Group (www.blg.de). Weitere interessante Seiten finden sich natürlich auch in dem Unterpunkt Links, wo die Seiteninhaber auf zahlreiche andere Angebote hinweisen.

Der europäische Dachverband der Binnenhäfen ist im Internet unter www.inlandports.be zu finden. Auch hier lohnt sich ein Besuch, um einen internationalen Blickwinkel auf das Thema zu erhalten. Allerdings sind nur die wenigsten Seiten und Dokumente auf Deutsch, sondern meist auf Englisch oder Französisch. Die europäische Binnenschifffahrt organisiert sich im Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW). Auch auf seinen Seiten (www.vbw-ev.de) finden die Besucher zahlreiche Informationen und weiterführende Publikationen zu verschiedenen Themen rund um die europäischen Wasserstraßen.

Ebenfalls einen Besuch wert ist die Internetpräsenz der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, sozusagen die Autobahnmeisterei der Wasserstraßen. Ihre Mitarbeiter sorgen tagtäglich für die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs. Einen allgemeinen und sehr guten Überblick über die Vielfalt dieser Aufgabe inklusive der Meereswasserstraßen gibt die Seite www.wsv.de. Wer mehr über die Arbeit der Frauen und Männer bei uns in Nordrhein-Westfalen wissen möchte und auch aktuelle Informationen aus den Außenstellen in Düsseldorf und Neuss, ist bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West unter www.wsd-west.wsv.de richtig.

Besonders interessant – auch für Erwachsene – präsentiert sich übrigens die Lehrerhandreichung für die Klassen 3 und 4 der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Süd, die kindgerecht die Themen Wasser und Schifffahrt aufgreifen: www.schifffahrtsschule.wsv.de. Sie eignet sich in Teilen auch für ältere Kinder.

Über die vielbefahrenen Wasserstraßen finden sich auch im Internet viele und vielfältige Informationen.

Vielfalt der Natur entdecken

Am Sonntag, 8. Mai, startete das UmweltInfoZentrum Rheinufer (UIZ) unterhalb der Düsseldorfer Altstadt in die Saison 2009. Im Rahmen der vierzehnten Saison erwartet die Besucher bis Ende September wieder Interessantes und Unterhaltsames zu Umwelt- und Naturthemen, lokaler Agenda und anderen städtischen Angeboten.

Im Mai steht der Klimaschutz im Vordergrund. Dass mit klimabewusstem Handeln Gewinne für alle und die eigene Geldbörse verbunden sind, darauf macht das Monatsmotto „Klimaschutz gewinnt!" aufmerksam. Das UIZ bietet dazu Mitmach-Aktionen, Filme, kostenlose Broschüren und individuelle Beratungsgespräche an.

Besucher sollten unter anderem in der neuen Forscher- und Experimentierecke vorbeischauen, in der Jung und Alt einfache Versuche zu Themen wie Luft, Wasser oder Energie ausprobieren können.

Das ausführliche Programm gibt es auch im Internet unter www.duesseldorf.de/umweltamt/download/uiz/programm_mai2009.pdf.

Dem Kunden Spielräume erschließen

Als Logistikpartner, der mehr kann, als logistische Standardkonzepte zu entwickeln und umzusetzen, stellen sich die neska Düsseldorf und die UCT Neuss den Besuchern der Messe „transport logistic" vor. Als Spezialdienstleister mit langjähriger Erfahrung in unterschiedlichsten Branchen entwickeln die Mitarbeiter konsequent kundenorientierte Lösungen für Stück- und Massengutumschlag sowie Transport- und Lageraufgaben. Dies erfolgt sowohl national wie auch international und unter der Einbeziehung aller Verkehrsträger, leistungsfähiger EDV-Netzwerke und modernsten Equipments.

Ziel ist es, dass die Kunden der neska/UCT Kapazitäten effizient planen und flexibel am Markt agieren können. Das hilft den Kunden, ihre Durchlaufzeiten zu verkürzen und ihre Lagerplanung zu optimieren. Am Ende steht die Erhöhung der Wertschöpfung.

Von den zentralen Standorten im Düsseldorfer und Neusser Hafen organisieren die Mitarbeiter zudem die effizientesten Transportketten innerhalb und außerhalb Europas – per Schiene, Straße und Wasser. Ob Lkw-Beiladung, Container Stuffing- und Stripping, internationaler Containertransport oder komplexes Outsourcing-Projekt – neska und UCT bringen die Logistik in Bewegung.

Fünf Ganzzüge abfertigen

Autoterminal profitiert von der trimodalen Anbindung in Neuss.

Ein umfassender Dienstleister rund um Fahrzeuge beinahe aller Art ist die Autoterminal Neuss GmbH & Co. KG. Die rund 100 Mitarbeiter in dem trimodalen Autoumschlagshub mit Anschluss an Wasser, Straße und Schiene organisieren für namhafte Automobilhersteller, Miet- oder Leasingfirmen die komplette Logistik. Das beinhaltet das Aufbereiten oder Ausliefern von Fahrzeugen im Radius von circa 200 Kilometern rund um die Region. „Zudem bieten wir unseren Kunden Lager- und Transportdienstleistungen sowie das Finish rund ums Auto an", erklärt Geschäftsführer Wolfgang Clauß.

Foto: AutoTerminalNeuss

Autoterminal Neuss: ein Markenzeichen für verlässliche Qualität.

Die zusätzlichen Dienstleistungen umfassen unter anderem sämtliche Vermietvorbereitungen, das Anbringen von Aufklebern, das Betanken und Reinigen sowie Aufbereiten von Gebrauchtfahrzeugen.

„20 bis 25 Prozent der Rückläufer von den Vermietern weisen im Lack kleinere Schäden auf, die wir hier aufbereiten und alle Gebrauchsspuren beseitigen", erklärt der Geschäftsführer.

Die Neufahrzeuge erreichen Neuss aus ganz Europa, hauptsächlich jedoch aus den deutschen Werken. Besonders stolz ist der Geschäftsführer auf seinen Gleisanschluss: Fünf Ganzzüge á 600 Metern Länge können in das Terminal einfahren und sind rund um die Uhr bewacht. Eine nach seinem Wissen einmalige Anlage – mit einer großen Kapazität: Über die fünf Gleise können bei 220 Autos pro Ganzzug bis zu sagenhaften 1100 Fahrzeuge gleichzeitig be- oder entladen werden. Zwei der Gleise sind zudem überbaut und lassen sich so sehr variabel nutzen.

Zuverlässige Lösungen

EWT Schiffahrtsgesellschaft realisiert Ketten aus einer Hand.

Mit ihrem weit verzweigten logistischen Netzwerk entlang der wichtigsten europäischen Wasserstraßen gehört die EWT Schiffahrtsgesellschaft mbH zu den führenden Fullservice-Anbietern für den sicheren und pünktlichen Transport von Massen-, Stück- und Spezialgütern. Ob nun per Binnenschiff, Seeschiff oder LKW – EWT löst jedes Frachtproblem schnell und zuverlässig. Für Auftraggeber und Endempfänger werden so lückenlose und leistungsstarke Logistik-Ketten realisiert, Zwischenlagerung, Umschlag und Weitertransport der Güter inbegriffen. EWT steht deshalb für professionelle Transportlösungen für anspruchsvolle Kunden – zu Wasser und zu Lande.

Das Unternehmen vereint dabei für den Kunden die Vorteile eines breit aufgestellten, internationalen Konzerns mit der Flexibilität und dem Engagement eines Mittelständers, wie sie durch den geschäftsführenden Gesellschafter Stephan C. Schmidt gegeben ist.

Die Angebotspalette erstreckt sich dabei vom Short Sea Shipping über die Lagerung von Schüttgütern bis hin zu einzelnen Lageraktivitäten, wie sie das Unternehmen im Düsseldorfer Hafen bereits seit über zehn Jahren für unter anderem Spezial-Kokse betreibt. Neben dem Brennstoff nennt Schmidt als ein Beispiel auch die Gipslogistik bis nach England. „Wir sind ein kompetenter Massengutdienstleister der im kombinierten Verkehr unter Zuhilfenahme der See- und Binnenschifffahrt die komplette logistische Kette inklusive der Vor- und Nachläufe entwickelt und realisiert."

Die Qualität der Arbeit haben die Mitarbeiter auch schriftlich: An den Wänden hängen die GMP- und ISO-Zertifikate.

Neben dem Transport gehört auch die Lagerung zu dem Dienstleistungsspektrum: Als Fullservice-Anbieter im kombinierten Güterverkehr mit Zwischen- und Zentrallägern in Deutschland, Belgien und den Niederlanden bietet die EWT Schiffahrtsgesellschaft auch die Lagerung von Massen- und Stückgütern an.

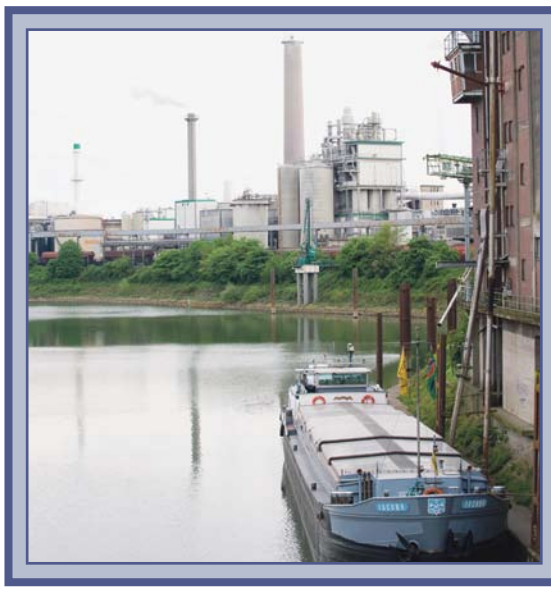
Das Dienstleistungsspektrum schließt den Weitertransport ein. Der Vorteil: Durch konsequentes Warehousing und Distribution gelangen die Güter per Binnen- oder Seeschiff gleich bis ins eigentliche Zielgebiet. Straße und Schiene werden so entlastet. Eine bequeme und kostengünstige Lösung für Auftraggeber und Endempfänger.

Dabei ist die Binnenschifffahrt das Herzstück in der Logistik-Kette des Unternehmens. Dank des flexiblen Flottenmanagements kann EWT schnell und gezielt auf alle Markterfordernisse reagieren und jederzeit auch komplexe Transportprobleme lösen.

Foto: EWT Schiffahrtsgesellschaft mbH

Die Lagermöglichkeiten im Düsseldorfer Hafen sind gefragt.

mehr Infos unter:
www.ewt-shipping.com



Ein erfolgreicher Start im Rheinhafen

Mit der Gründung des Rheinhafens Krefeld in Partnerschaft der Stadt Krefeld und der Neuss Düsseldorfer Häfen nahm ein traditionsreicher Standort erfolgreich Fahrt auf, der durch eine ganze Reihe von überzeugenden Standortvorteilen besticht.
In der Reihe der Rheinschienen-Häfen bietet der Rheinhafen Krefeld ein Grundstückskontingent, das vollständig trimodal erschlossen ist. Darüber hinaus stehen hier Flächenreserven in einem Maß zur Verfügung, wie sie Interessenten beinahe nirgendwo im Bereich zwischen Emmerich und Bonn vorfinden. Dadurch bietet der Hafen großzügige Ansiedlungsmöglichkeiten in zentraler Lage mit den besten infrastrukturellen Anbindungen zu allen nationalen und europäischen Produktions- und Absatzgebieten.
Der Hafen verfügt über eine Fläche von rund 500 Hektar mit einer ausgebauten Uferlänge von rund 7,1 Kilometern. Es stehen 145.500 Quadratmeter Lagerflächen und rund 50.000 Kubikmeter Tankräume zur Verfügung. Der Bahnbetrieb verfügt über vier Lokomotiven, die auf einem eigenen Gleisnetz von 56 Kilometern verkehren.

Logistik für Massengüter

Ansprechpartner für komplexe Aufgaben

Als flexibler und erfahrener Dienstleister mit der Kompetenz für maßgeschneiderte Lösungen stellt sich unter dem Motto „Logistik für Massengüter und massenhafte Stückgüter" die Neusser M. Zietzschmann GmbH & Co. KG vor. Die Spezialität des Unternehmens, so Geschäftsführer Günter Haberland, sind neben der Stahl- und Stahlproduktelogistik Zellstoffe für beinahe die gesamte linksrheinische Papierindustrie sowie Düngemittel.
Lange Zeit schlugen die Mitarbeiter vor allem für Kunden aus der Region in einem Umkreis von rund 20 Kilometer um, heute reichen die logistischen Ketten bis in den Raum Hagen und das Sauerland.
Seit zwei Jahren bieten die Mitarbeiter ihren Kunden zudem an, die gesamte Logistik ab dem Seehafen zu steuern. „Was für die bedeutet, dass sie sich nur mit einem Ansprechpartner unterhalten müssen", betont Haberland. „Wir sind ein kleines, mittelständisches Unternehmen, das deshalb relativ leicht in der Lage ist, individuelle Kundenwünsche zu erfüllen", erklärt der Geschäftsführer sein Erfolgsgeheimnis. Zudem ist das Unternehmen auch infrastrukturell als trimodales Umschlagszentrum sehr gut aufgestellt: An der Düsseldorfer Straße stehen 17.500 Quadratmeter Lagerfläche zur Verfügung, davon 5000 Quadratmeter für den Umschlag wetterempfindlicher Güter. Mehrere Außenlager summieren sich auf 25.000 Quadratmeter. Eine Trockenumschlagsanlage und ein freistehender Brückenkran sowie natürlich für jede Güterart die angepassten Umschlagsinstrumente stehen bereit. „Und natürlich die Umschlagsanlagen des Hafens", lobt Haberland die gute Zusammenarbeit mit den Neuss Düsseldorfer Häfen.

Egal, mit welchem Verkehrsträger, die Mitarbeiter der M. Zietzschmann GmbH haben eine Lösung.

Ein strapazierfähiges Konzept

Mit der IX-Box ungewöhnliche Logistiklösungen verwirklichen.

Mit ein paar ganz besonders guten Ideen für die Zukunft stellen die Mitarbeiter der Firma IXMODAL Gesellschaft für intermodale Logistik mbH den Besuchern der „transport logistic" vor: Das Unternehmen entwickelte sich seit der Gründung im Jahre 2006 zu einem modernen, international operierenden Logistik-Spezialisten und einem vielseitigen Partner bei der Lösung besonderer Logistikaufgaben, wie Geschäftsführer Ralf Schopp (Foto) berichtet.
In deren Mittelpunkt steht sehr oft die IX-Box. Nicht nur ein scheinbar einfaches wie vielseitiges, eigenständiges und patentiertes Containerprodukt. Sondern auch ein Beispiel für eine erfolgreiche und Gewinn bringende Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis. Die IX-Box greift den Vorteil des Containers auf: Egal, wie sperrig und unhandlich der Inhalt, in der genormten Standard-Verpackung lässt sich Vieles leicht bewegen und einfach – weil immer gleich groß – auch auf den unterschiedlichsten Verkehrsträgern wie Schiff, Eisenbahn oder Lkw transportieren.
Massengüter hingegen – wie Sand, Abfälle oder Kohle – werden nach wie vor meist in Waggons oder per herkömmlichem Frachter bewegt. Fehlen Schienen- oder Wasseranschluss, kommen schnell viele Lasterfahrten zusammen.
Warum aber nicht auch staubige, gefährliche oder riechende Massengüter sicher in Kisten verpacken? Die Antwort: die IX-Box. Ein nahezu wasserdichter Behälter, der dank seiner Spezialauskleidung auch noch Temperaturen von bis zu 400 Grad aushält.

Traditionsreiche Verbindungen

Die großen Häfen an der niederländischen und belgischen Nordseeküste sind traditionsgemäß Quelle und Ziel der meiste Verkehre, die in den Neuss Düsseldorfer Häfen abgewickelt werden. 2008 lag ihr Anteil am wasserseitigen Umschlag bei 65 Prozent. Weitere 15 Prozent kamen aus Ländern der Europäischen Union oder waren für sie bestimmt.
Denn schon seit dem Mittelalter stellen die Standorte Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (daher auch die Abkürzung ZARA-Häfen) nicht nur wichtige Importhäfen für die deutsche und europäische Wirtschaft dar, über sie werden auch die Exportgüter nicht zuletzt aus unserer Region transportiert, die für die Kunden in der ganzen Welt bestimmt sind.
„Die beiden Häfen Rotterdam und Antwerpen sind die wichtigste Grundlage für die Logistikbranche am Niederrhein", betonte der Geschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein, Dr. Dieter Porschen, am diesjährigen Tag der Logistik.
Und schon immer spielten dabei die Knotenpunkte Binnenhäfen eine wichtige Rolle in der Transportkette.

Größter Hafen für exotische Früchte

Antwerpen bietet den Kunden zahlreiche hochspezialisierte Umschlags- und Lagermöglichkeiten an 160 Kilometer Kailänge und rund 5,3 Millionen Quadratkilometer Fläche – hier legen die Riesenfrachter an

Der Antwerpener Hafen bezeichnet sich gerne auch als das „Tor zu Europa". Ein Umschlagsvolumen von rund 198 Millionen Tonnen im vergangenen Jahr macht den Standort zum zweitgrößten Hafen Europas und zum fünfgrößten in der Welt.
Insgesamt, so die Hafengesellschaft, seien es verschiedene Vorteile, die den Standort auszeichnen, wie die zentrale Lage in der Nähe der mitteleuropäischen Wirtschaftszentren sowie an den wichtigen internationalen Transportrouten – sei es per Bahn, Schiff oder Straße. Aber auch von See her ist der Hafen hervorragend ausgebaut und kann sogar von den großen Schiffen der Super-Post-Panamax-Klasse mit einer Kapazität von mehr als 10.000 TEU angelaufen werden. Im Hafen werden jedoch nicht nur Güter umgeschlagen. Die Hafenleitung ist stolz darauf, dass sich rund um die Kais auch rund 200 Unternehmen angesiedelt haben, die verschiedenste Dienstleistungen anbieten und unter anderem Güter zwischenlagern, umverpacken und dann für den Weitertransport neu zusammen stellen.

Foto: Antwerp Port Authority

Der Hafen Antwerpen ist stolz auf das breite Dienstleistungsangebot der rund 200 Unternehmen.

Im vergangenen Jahr liefen 16.000 See- und 65.000 Binnenschiffe die 160 Kilometer Kais in Antwerpen an. Hinter denen liegen etwa 5,3 Millionen Quadratmeter Lagerflächen – mehr als in jedem anderen europäischen Hafen.
Ein Teil der Lagerhäuser ist zudem für besondere Aufgaben konstruiert wie etwa den Umschlag von Kakao, Tee oder Zucker, Kühltanks für Fruchtsaft oder Silos für Kaffee oder Getreide. Für die Lagerung von Milch, Fleisch und exotischen Früchten – Antwerpen ist der wichtigste Frucht-Umschlagshafen der Welt – stehen spezielle Lagerhäuser zur Verfügung.
Besonderen Wert legt auch der Antwerpener Hafen auf den Umweltschutz.

Geschichte wiederbelebt

Ausbau des Hafens Zeebrügge knüpft an Traditionen an.

Brügge kann auf eine lange maritime Geschichte zurückblicken, die bis in das Mittelalter reicht. Damals war die Stadt wie kaum eine andere ein Treffpunkt der Händler aus ganz Europa. Leider endete die wirtschaftliche Blüte im 15 Jahrhundert, unter anderem weil die Zwinmündung langsam versandete.
Dank dem Ausbau eines offenen Seehafens an der belgischen Küste im 19. und 20. Jahrhundert fand die Stadt ihr nautisches Fenster zur Welt wieder. Brügge stellt mit seinem Hafen Zeebrügge heute wieder einen wirtschaftlichen und logistischen Standort für das 21. Jahrhundert dar.
Der Seehafen eignet sich dank seiner modernen Ausstattung auch für größte Schiffe. Dabei prägte den Hafen sein Ausbau in den 80er Jahren, als die Roll on/ Roll off-Technik sowie die Container aufkamen und er sich entsprechend ausrichtete.
Eine Ausrichtung, die sich als sehr erfolgreich erwies: Der Güterumschlag verdreifachte sich von 14 im Jahr 1985 auf 42 Millionen Tonnen im Jahr 2007. Zeebrügge entwickelte sich zudem in den vergangenen Jahren von einem reinen Transithafen zu einer Logistikplattform weiter, die auch ein Motor für die regionale Wirtschaft ist.

Foto: Wikimedia Commons

Zeebrügge ist heute auch ein beliebter Hafen für Kreuzfahrtschiffe.

Containerdrehscheibe der Superlative

Rotterdamer Umschlag erreichte 2008 das Rekordniveau von 420 Millionen Tonnen – wichtigste Umschlagsstelle für Container in Europa wird ausgebaut –1150 Mitarbeiter erwirtschaften 450 Millionen Euro Umsatz

Rotterdam ist der wichtigste Hafen in der europäischen Containerschifffahrt. Mit einem Umschlagvolumen von rund 9,3 Millionen TEU lässt dieser Mainport alle anderen Häfen Europas weit hinter sich. Diese herausragende Stellung verdankt der Hafen einer Vielzahl von Faktoren. Dazu zählen eine sehr gute Zugänglichkeit auch für Containerschiffe der neuesten Generation, eine hohe nautische Sicherheit, exklusive Terminalanlagen sowohl auf der Land- als auch auf der Wasserseite.

Der Hafen versteht sich dabei als mehr als nur ein Glied in der Logistikkette. Rotterdam ist ein Haltepunkt für fast alle Megacarrier, die auf den interkontinentalen Strecken verkehren, und für viele Reedereien sowohl der erste als auch der letzte Zielhafen in Europa.

Darüber hinaus bietet der Hafen maßgeschneiderte Abfertigungsmöglichkeiten für alles, was in Containern transportiert wird. Ob es um den Vor- und Nachtransport der Güter geht, die Abwicklung der Zollformalitäten oder die Verarbeitung der Waren in den Distriparks.

70.000 Arbeitsplätze

Der Rotterdamer Hafen investiert ständig in die weitere Optimierung der Dienstleistungen, den Ausbau der Kapazität und die Ausweitung des Hinterlandtransports. Ein Beispiel ist die Maasvlakte 2, ein komplett neues Hafen- und Industriegebiet, das neben Umschlagmöglichkeiten auch ein 1000 Hektar großes Gewerbegebiet direkt an der Nordsee umfasst.

Die Hafengesellschaft Rotterdam hat die Stärkung der Wettbewerbsposition des Hafens als Logistik-Hub und Industriekomplex der Weltklasse als Aufgabe. Das beinhaltet unter anderem die nachhaltige Entwicklung, Leitung und Verwaltung des Hafens sowie die Gewährleistung zügiger und sicherer Dienstleistungen für die Schifffahrt.

Das Hafengebiet umfasst circa 10.500 Hektar, davon 5.000 Hektar Unternehmensstandorte, 3500 Hektar Wasser und 2000 Hektar Bahnstrecken, Straßen, Servicekorridore und Grünanlagen. Im Hafen arbeiten derzeit mehr als 70.000 Menschen.

Foto: Wikimedia Commons/Quistnix

Modernste Technik übernimmt in Rotterdam den Abtransport.

Weit mehr als nur sprichwörtliche Tulpen

Amsterdamer Hafen wächst gegen den Trend im ersten Quartal 2009 – Massengut ein wichtiges Standbein der PortArea – Beschäftigung für 37.000 Menschen – 4,4 Milliarden Euro Wertschöpfung

Der Hafen Amsterdam ist eine Gesellschaft der Stadtverwaltung Amsterdam und ein typischer „Landlord-Port“: Die 330 Mitarbeiter verpachten die Grundstücke aus dem Besitz des Hafens und sorgen dafür, dass die Wasserwege frei bleiben.

Von der Miete und dem Hafengeld wird eine optimale Infrastruktur für die Unternehmen zur Verfügung gestellt, die sich im Hafen niedergelassen haben oder dies vorhaben. Damit bemüht sich die Hafengesellschaft, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen. Mit Erfolg: Entgegen dem Trend konnte der Hafen im ersten Quartal des laufenden Jahres sogar ein Wachstum von sieben Prozent verzeichnen.

Im vergangenen Jahr verzeichnete die AmsterdamPortArea, die aus den Häfen Velsen/IJmuiden, Beverwijk, Zaanstad und Amsterdam besteht, einen Güterumschlag von 87,4 Millionen Tonnen, was einem Wachstum von vier Prozent entspricht. Ein Großteil davon geht auf das Konto des Hafens Amsterdams, der sich um sieben Prozent von 67,9 auf 72,4 Millionen Tonnen steigerte. 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, stellen 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 gehen zu einem großen Teil an die deutsche Industrie und Stahlwerke. Daneben sind Container ein wichtiges und vor allem auch sehr stark wachsendes Standbein des Hafens.

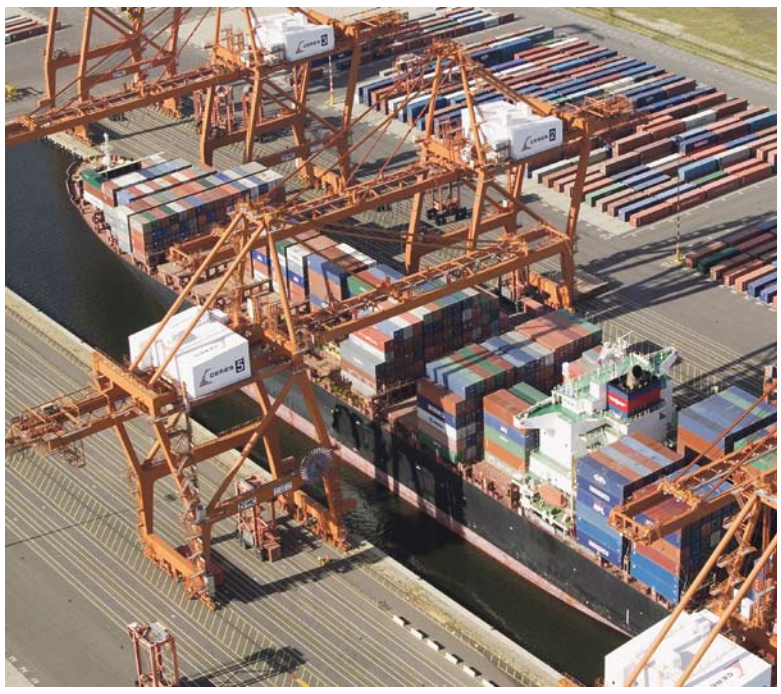


Foto: Haven Amsterdam

In den speziellen Buchten werden Schiffe von zwei Seiten entladen.

Kooperation mit Flughafen

Des weiteren stellt Amsterdam den größten Hafen für Kakao in der Welt – abhängig von der Ernte werden um die 800.000 Tonnen importiert: Sie gehen an die Werke für Kakao- oder Schokoladenverarbeitung im Hafen selbst oder in den Weitertransport nach Deutschland und in die Schweiz. Daneben werden viele allgemeine Güter wie Papier, Holz, Stahl und Eisenwaren umgeschlagen.

Dabei ist der Hafen in ein dichtes Netzwerk aller Verkehrsträger eingebunden: Die Waren können je nach Wunsch der Auftraggeber per Binnenschiff, Schiene oder auf der Straße weitertransportiert werden. Zudem besteht für besondere Fracht 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.

Im Hafen Amsterdam allein arbeiten rund 37.000 Menschen, die jährlich eine Wertschöpfung von rund 4,4 Milliarden Euro erwirtschaften.

Ansprechpartner mit Kompetenz

Hafenverein artikuliert die Wünsche und Ansprüche der Mitglieder gegenüber anderen.

Geht es um den Hafen, so gibt es neben den Neuss Düsseldorfer Häfen als Hausherren in der Landeshauptstadt einen weiteren wichtigen Ansprechpartner: den „Hafenverein". Das ist ein kleiner aber feiner Kreis aus etwa 40 Unternehmen, die fast alle auf den Wasseranschluss angewiesen sind. Und die daneben eine tiefe Verbundenheit zum Hafen eint, die weit über den Arbeitsplatz hinaus geht, wie Ernst Lamers erklärt. Er ist als Vorsitzender das Gesicht des Zusammenschlusses und verleiht ihm in Absprache mit den anderen Mitgliedern eine Stimme. Gegenüber der Hafengesellschaft ebenso wie gegenüber der Stadtverwaltung oder den Medien.

Der Hafenverein verschafft der Meinung und den Interessen der Wirtschaft Gehör.

Vor 50 Jahren wurde der Zusammenschluss als „Verein zur Förderung der wirtschaftlichen Interessen des Düsseldorfer Hafens e.V." gegründet. Seitdem gehört es zu seinen Aufgaben sowohl mit den Hafengesellschaften – zunächst den Düsseldorfer Hafen, heute den Neuss Düsseldorfer Häfen – als auch mit der Stadt beziehungsweise dem Hafenausschuss Gespräche zu führen und die Interessen der Firmen zu artikulieren. „Und da wurden und werden Dinge wie Mieten, Entgelte für Kran- und Kai-Nutzung, Bahnfrachttarife sowie alles, was da sonst noch zugehört, verhandelt."

Ein Thema waren über Jahrzehnte die Pachten, da es die Stadt Düsseldorf lange ablehnte, die Grundstücke im Hafen an die Firmen zu verkaufen. Die hätten gerne ihren Grund und Boden erworben – wie es zum Beispiel in der Nachbarstadt Neuss möglich war.

Die Mitglieder waren eingebunden, als in den 1970er Jahren ein Teil des Wirtschaftshafens abgerissen wurde und dem Landtag sowie dem Funkhaus des Westdeutschen Rundfunks wichen.

Denn die Stadtverwaltung wollte den Zoll- und Handelshafen in einen schmucken neuen Stadtteil mit Ansiedlungsmöglichkeiten für Gewerbe, Dienstleistungen und Medien verwandeln. Ideen, denen sich die Hafenfirmen nicht verschlossen, wie sich Lamers erinnert: Die Wirtschaft, so erklärt der Geschäftsführer der Fortin Mühlenwerke, hatte längst erkannt, dass sich im Stückgutumschlag eine immer schneller werdende Verlagerung hin zum damals noch relativ neuen Container abzeichnete. „Wir sahen ein, dass diese Flächen auch anderweitig genutzt werden könnten, da der Umschlag der Container an anderer Stelle in neu errichteten Terminals abgewickelt wurde."

Besonders die Planungen, Wohnen in der unmittelbaren Nähe zu den alteingesessenen Industriebetrieben zuzulassen, bereitet dem Verein Kopfschmerzen. „ Hier trifft die Kooperationsbereitschaft aus den 70er Jahren auf ihre Grenzen", so Lamers. Und er betont nachdrücklich die wichtigen Aufgaben, die der Hafen bei der Versorgung der Stadt wahrnimmt.

Denn aus dem Hafen kommen die Frühstücksflocken ebenso wie das Papier für die Morgenzeitung, hier werden die Rohstoffe und Bestandteile für die Düsseldorfer Industrie- und Handwerksprodukte umgeschlagen, deren Waren dann wiederum über die Kais in die ganze Welt gelangen. „Der Hafen sichert nicht nur direkt zahlreiche Arbeitsplätze, er ist quasi die Grundlage der Wirtschaft in der Region. Und das kann man in diesen Zeit nicht hoch genug bewerten", appelliert der Vorsitzende für eine einvernehmliche Koexistenz der verschiedenen Nutzungen im Hafen, bei der jedoch auch die Interessen der Hafenwirtschaft nicht zu kurz kommen oder gar fahrlässig beschnitten werden dürfen.

Zudem sprechen, so Lamers, etliche andere Argumente für den Hafen: etwa die ökologischen Vorteile des Verkehrsträgers Wasserstraße sowie die rund 22.000 Lkw-Fahrten jährlich, die anfallen würden, müssten nur die Unternehmen im Massengutsektor ihre Verkehre vom Rhein auf die Straßen Düsseldorfs verlagern.

Die bunten Seiten des Hafen

Seit beinahe zwei Jahren informiert und unterhält die Zeitung.

Nach zwei erfolgreichen Probeläufen startete die „Hafen-Zeitung" im August 2007, mit der die Neuss Düsseldorfer Häfen als Herausgeber inzwischen seit beinahe zwei Jahren alle vier Wochen informieren. Die bisherigen Ausgaben finden sich auch im Internet unter www.hafen-zeitung.de.

Zielgruppe sind zum einen die Nachbarn: Das 16-seitige, komplett anzeigenfreie Blatt im handlichen Tabloid-Format wird in einer Auflage von rund 70.000 an alle Haushalte rund um die Häfen in Neuss, Düsseldorf und Krefeld verteilt.

Aber auch die Hafenfirmen, ihre Kunden, Zulieferer und Geschäftspartner sowie Unternehmen in der Region, dazu kommunale, Landes- und Bundespolitiker sowie Mitarbeiter der Verwaltung von Stadt, Land und Bund soll die durchgehend vierfarbigen Publikation immer auf den neusten Stand bringen.

Zudem versenden wir die Zeitung an alle wichtigen Verbände, Firmen und Institutionen rund um das System Wasserstraße.

Hauptzielgruppe sind und bleiben jedoch die Nachbarn rund um die Häfen.

Inhaltlich bietet die „Hafenzeitung" ein Themenspektrum so farbig, so abwechslungsreich und so vielfältig wie der Hafen selbst, seine Unternehmen und die Menschen, die dort arbeiten. Eine hohe Informationsdichte, abgestimmt auf die verschiedenen Zielgruppen, sorgt für eine direkte Ansprache, ohne dabei aufdringlich zu sein. Hintergrundberichte informieren über Themen von allgemeinem Interesse und geben Antworten auf Fragen, die man immer schon einmal stellen wollte. Informationen werden sowohl komprimiert in kurzen Meldungen, aber auch in gut recherchierten und professionell geschriebenen Geschichten und farbigen Reportagen vermittelt.

So entsteht eine ansprechende Mischung, die sich leicht lesen lässt, immer wieder überrascht und fachlich fundiert, aber dabei stets leicht verständlich informiert. Denn die Häfen sind ein wichtiges Thema, über das es sich lohnt, Bescheid zu wissen.

Einmal im Monat interessante Nachrichten aus der Nachbarschaft.

Wenn Sie liebe Leser, einen Hinweis haben, wie wir die Zeitung noch besser machen können, Anregungen für eine Geschichte haben oder aber die Hafen-Zeitung zugesandt haben möchten, dann schicken Sie uns eine E-Mail an redaktion@hafen-zeitung.de. Wir freuen uns.

Wetter wird abwechslungsreicher

Im Winter drohen in Zukunft Hochwasser und im Sommer längere Trockenperioden.

Die Klimazukunft Nordrhein-Westfalens wird risikoreicher. Die Hochwassergefahr im Winter nimmt zu, im Sommer sind häufigere Trockenheiten zu erwarten, das zeigt eine Studie von Wissenschaftlern des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung (PIK) im Auftrag des Landesministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. Die Forscher haben Auswirkungen des Klimawandels auf verschiedene Regionen und Sektoren in NRW untersucht.

„Die Klimaveränderungen laufen schneller ab, als angenommen", sagt Jürgen Kropp, Leiter der Studie. Darauf müsse man sich auch in Deutschland einstellen. Das Forscherteam um Kropp untersuchte zwischen Mai 2008 und April 2009 die Verwundbarkeit von sieben Sektoren wie zum Beispiel Gesundheit, Tourismus, Land- und Forstwirtschaft, oder Naturschutz.

Ihre Modellierungen zeigen unter anderem, wie viel Wasser die Flüsse NRWs zukünftig führen werden. Denn bereits jetzt, so die Schlussfolgerung der Wissenschaftler, seien bereits Änderungen im Abflussregime vieler Flüsse beobachtet worden. Im Winter ist aufgrund stärkerer Niederschläge mit noch stärkeren Abflüssen, also auch mit erhöhter Hochwassergefahr zu rechnen.

Im Sommer kehrt sich dieser Effekt um: Das Risiko für Niedrigwasser in den Flüssen nimmt zu. Für die Flüsse Ems, Weser und Wupper zeigen die Projektionen, dass sich dieser Trend in Zukunft fortsetzen wird. Die Abnahme der Abflüsse der Ems und Wupper in den Sommermonaten könnte in den nächsten Jahrzehnten besonders ausgeprägt sein.

Grundwasser sinkt ab

Als eine mögliche Auswirkung nennen die Wissenschaftler den Energiesektor, der auf ausreichend Flusswasser für Kühlzwecke angewiesen ist. Zudem kann aufgrund der Erwärmung und der damit verbundenen erhöhten Verdunstung in einigen Regionen die Grundwasserneubildung abnehmen.

Für den Rhein allerdings sind die Teileinzugsgebiete in der Schweiz und in Frankreich noch nicht im Modellaufbau berücksichtigt. Gleiches gilt für den Westteil NRWs, welcher nicht in den Rhein, sondern im Südwesten in die Maas und im Nordwesten in die Issel entwässert.

Während der Sommertourismus durch die Zunahme von Sommertagen mit Temperaturen über 25 Grad Celsius profitieren könnte, wird Skitourismus in NRW trotz künstlicher Beschneiung nur noch eingeschränkt möglich sein.

Denn nicht nur die natürlichen Schneetage nehmen deutlich ab, sondern auch die Tage, an denen Kunstschnee produziert werden könnte: Bis 2020 um bis zu 30 Prozent, bis 2050 sogar um bis zu 55 Prozent. „Der Skitourismus im Sauerland ist ein Auslaufmodell", sagt Kropp.

Bei einer Fachtagung im Düsseldorfer Landtag stellte NRW-Umweltminister Eckhard Uhlenberg die Strategie der Landesregierung Nordrhein-Westfalens zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels vor. Da diese Folgen von Region zu Region unterschiedlich sein werden, geht die Strategie der Landesregierung explizit auf die regionalen Besonderheiten Nordrhein-Westfalens ein.

„Mit der Anpassungsstrategie wollen wir das Wissen um die regionalen Folgen des Klimawandels erweitern und den Menschen in Nordrhein-Westfalen Handlungsoptionen anbieten", sagte Uhlenberg. Das Umweltministerium selbst führt derzeit 27 Forschungsprojekte speziell zum Themenbereich Anpassung durch.

Kröten trinken beinahe nie

Elf Amphibienarten leben in Düsseldorf – Mühsame Wanderung

Foto: Wikimedia Commons/Armin Kübelbeck

Kröten vertilgen Insekten, Schnecken und Regenwürmer.

Elf Arten von Amphibien, einer Klasse von Wirbeltieren, die im Wasser und an Land leben, gibt es in Düsseldorf. Die Erdkröte ist eine der häufigsten. In ganz Deutschland kommen 21 Arten vor, weltweit sind es bis zu 4600. Von den Kröten ist neben der Erdkröte noch die seltene Kreuzkröte in Düsseldorf zu finden. Das beschreiben die Autoren des Umweltamts der Stadt Düsseldorf für ihre sehr lesenswerte Broschüre „Von der Barbe bis zum Zaunkönig" über die Tiere in der Stadt. Die Broschüre gibt es auch im Internet unter www.duesseldorf.de/umweltamt/download/uiz/tierbroschuere.pdf.

Grasfrösche und Teichmolche sind weitere bekannte Vertreter von Amphibien in der Region.

Wenn im Frühjahr die Temperaturen nachts über fünf Grad Celsius steigen, machen sich die Erdkröten auf den Weg, Sie kommen aus ihren Winterverstecken und versuchen gemächlich, ihr Laichgewässer zu erreichen. Das ist der Geburtsort des Tieres, und den suchen Kröten und andere Amphibien Jahr für Jahr wieder auf. Erdkröten wandern dabei bis zu etwa drei Kilometer weit. Um sich fortzupflanzen, ersteigt zunächst das deutlich kleinere Erdkrötenmännchen eine bis zu 13 Zentimeter große Kröten-Dame. Das Weibchen stößt später im Wasser bis zu fünf Meter lange Laichschnüre aus. 8000 Laichkörner befinden sich darin. Binnen zehn Tagen entwickeln sich aus den Laichschnüren Kaulquappen. Anfang Juli haben sich die Kaulquappen dann zu 1,5 Zentimeter kleinen Kröten entwickelt.

Für den Schutz der Amphibien vor dem Straßenverkehr sind während der Zeit der Wanderschaft an mehreren Stellen in Düsseldorf Fangzäune aufgebaut – zum Beispiel im Aaper Wald. Auf dem Speiseplan der größten europäischen Krötenart (im lateinischen Bufo bufo) stehen Spinnen, Schnecken, Regenwürmer, Ameisen, Fliegen und Käfer. Sie werden im Freiland sieben bis zwölf Jahre alt, in Gefangenschaft können Erdkröten über 40 Jahre leben.

Die Tiere bevorzugen Wälder als Lebensraum, nehmen aber auch mit Friedhöfen, Parks und Gärten vorlieb. Sie laichen in großen Gewässern mit dauerhafter Wasserführung.

Die Erdkröte trinkt übrigens so gut wie nie, denn sie nimmt das Wasser über die Haut und ihre Nahrung auf.

Düsseldorfs Tor zur Welt

Dienstleister des Tourismus und starker Massengutumschlag

Fotos: Schrift-Steller

Der Haupthafen Düsseldorf zeigt – bei aller breiten Aufstellung, die sämtliche Standorte der Neuss Düsseldorfer Häfen auszeichnet – vor allem in den Gütergruppen Container, Stahl, Papier (unter anderem auch für die Hafen-Zeitung) und Schüttgüter seine Stärken. Bei den Schüttgütern steht der Umschlag von Kohle, Koks und Gips im Vordergrund. Um sie umzuschlagen, stehen an den elf Kilometer langen Kaianlagen und den vier Hafenbecken zehn universell einsetzbare Krananlagen zur Verfügung.

Eine Besonderheit des Standorts Düsseldorf stellt der Automobilumschlag und speziell das mit Fahrzeugen verbundene Containerpacking dar. Aber auch Stahlrohre werden von hier aus zu Kunden in der ganzen Welt verschickt.

Der Hafen Düsseldorf verfügt über eine Fläche von 170 Hektar, von denen 120 Hektar Land, der Rest Wasserfläche sind. Im Hafengebiet liegen 25 Kilometer Gleise, die über 71 Schienenanlagen miteinander verbunden werden.

Die Feuerwehr Düsseldorf unterhält im Hafen eine eigene Station mit einem modernen Löschboot. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat hier eine Außenstelle. Die Wasserschutzpolizei ist im Medienhafen sogar mit einer besonders umweltfreundlichen Wache vertreten, zu der auch ein Boot gehört. Beide – Wache wie auch das Boot – verfügen jeweils über besonders umweltfreundliche Photovoltaik-Anlagen.

Der Medienhafen ist dabei besonders den Touristen einen Besuch wert. Die Neuss Düsseldorfer Häfen bemühen sich um ein einvernehmliches Miteinander mit den trendigen Nachbarn, pochen aber unnachgiebig und nachhaltig darauf, dass die Interessen und Arbeitsgrundlagen der Hafenfirmen gewahrt bleiben müssen.

Hier schlägt der Puls der Düsseldorfer Wirtschaft.

Wichtige Dienstleistung

Für die Messegesellschaft, die Geschäftswelt und die Gastronomie der Landeshauptstadt Düsseldorf sind zudem die Personen- und Hotelschiffssteiger wichtig, die die Neuss Düsseldorfer Häfen am Rheinufer zwischen Messegelände und Stadion sowie Altstadt betreiben und damit eine wichtige Dienstleistung für den Touristikstandort Düsseldorf erbringen.

Neben dem Rhein als verkehrsreichste Wasserstraße Europas präsentieren sich auch die anderen Anbindungen hervorragend aufgestellt: Der Flughafen liegt in nicht einmal 20 Minuten Entfernung. Über Zubringer bestehen Anschlüsse an die Autobahn A 46 und das Kreuz Hilden, die A 3 sowie über die Südbrücke zur A 57.

In allen Häfen der Neuss Düsseldorfer Häfen stehen den Kunden sogenannte ISPS-Anlagen zur Verfügung. Somit ist die Abfertigung von Rhein-See-Schiffen an jedem Standort möglich.

Große Potenziale im Süden nutzen

Standort Reisholz: ein Umschlagsplatz der Schwergewichte

Der Hafen Düsseldorf-Reisholz ist der kleinste Standort der Neuss Düsseldorfer Häfen, weswegen diese Infrastruktur das Attribut „klein aber fein" verdient.

Schnell und unkompliziert

Die Lage direkt am Rhein macht die 1,3 Kilometer Kai ideal für den schnellen und unkomplizierten Umschlag zur Ver- und Entsorgung der starken Industrie im Düsseldorfer Süden unter anderem im umliegenden Gebiet. Ein Schwerpunkt des Hafens liegt entsprechend auf dem Umschlag von Rohstoffen sowie halbfertigen und fertigen Produkten der Chemie und des Maschinenbaus. Zudem werden im Süden zumeist die Umschläge von entweder besonders großen und sperrigen oder extrem schweren Gütern abgewickelt. Weitere Besonderheiten sind eine kleine, aber leistungsfähige Kohleumschlagsanlage inklusive Freilager sowie eine Umschlagplattform für Schwergüter.

In Reisholz können die Frachtschiffe direkt am Rhein anlegen.

Aufstrebende Unternehmen

Für den Umschlag stehen an dem Kai zwei Krane zur Verfügung. Zum einen wegen der vier Hektar Fläche auf dem Hafengebiet, zum anderen wegen der aufstrebenden Unternehmen in der Nachbarschaft, die verstärkt auf Transporte per Binnenschiff setzen, sowie der günstigen Lage im Süden der Region Neuss-Düsseldorf entwickeln die NDH derzeit Strategien, wie der Hafen Reisholz weiter ausgebaut und zielgerichtet entwickelt werden kann. Dabei stimmen sich die Häfen unter anderem sehr eng mit den umliegenden Firmen und deren Bedürfnissen ab. Zu den Vorteilen des Geländes gehört dabei, dass es nicht nur eisenbahnmäßig sehr gut angebunden ist, auch über die Straße sind die Autobahnen des Düsseldorfer Südens schnell und vor allem beinahe ohne Wohngebiete zu durchqueren erreichbar.

Zudem ist es möglich, auch andere Gebiete vor allem Richtung Süden schneller und unkomplizierter zu erreichen, als das von den beiden Standorten Haupthafen und Hafen Neuss aus möglich ist.

Auch am Rheinkai Reisholz können an einer ISPS-Anlage Rhein-See-Schiffe abgefertigt werden.

Schüttgüter als Basis des Erfolgs in Neuss

Zweites Terminal schafft zusätzliche Kapazitäten – Fruchtspezialist beliefert die Kunden in ganz Europa

Der Centralhafen Neuss, der im vergangenen Jahr seinen einhundertsten Geburtstag begehen konnte, beweist vor allem bei Schüttgütern aller Art seine Stärke. Daneben spielt das Handling von Containern, Fahrzeugen und Produkten aus der Ölmühlenindustrie eine wichtige Rolle.

Zudem zeichnet den Hafen aus, dass relativ viele Unternehmen die fast 18 Kilometer Kaianlagen nicht nur als Umschlagort nutzen, sondern auch direkt hier produzieren. Das bedeutet, dass sie nicht nur zahlreiche Rohstoffe – wie etwa für den traditionell starken Mühlenbereich – per Binnenschiff empfangen, sondern die daraus gewonnenen halbfertigen oder fertigen Produkte auch wieder per Wasserstraße oder Eisenbahn zu den Kunden in der Bundesrepublik sowie in ganz Europa versenden. Zudem bedingt die starke Ausrichtung auf produzierende Unternehmen Umschlaganlagen, die auf die besonderen Anforderungen entsprechend eingestellt sind. Allerdings sind die derzeit 13 Umschlaganlagen natürlich auch in der Lage, die Anforderungen eines traditionellen Massengut- und Containerhafens mit einem Schwerpunkt auf Mühlen, Baustoffe und Erz zu erfüllen.

Foto: Schrift-Steller

Vor allem bei Schüttgütern wie Saaten oder Getreide ist der Centralhafen Neuss ganz groß.

Die sechs Hafenbecken – neben den Hafenbecken 1 bis 5 noch der sie verbindende Rheinhafen – haben eine Ausdehnung von rund 73 Hektar Wasserfläche, dahinter liegen 280 Hektar Landflächen. Eine weitere Besonderheit stellt das bereits bestehende Containerterminal Neuss dar, das demnächst ein zweites, zurzeit noch im Bau befindliches Terminal ergänzt. Ein Projekt, bei dem sich eine der weltweit größten Seereederei an einem Hinterlandstandort engagiert. Das tut auch der weltweit agierende Konzern ArcelorMittal, der derzeit seine Deutschland-Vertriebszentrale an die Hafenmole 1 verlegt. Der erste Bauabschnitt soll im Herbst vollendet werden, bis zu 400 neue Arbeitsplätze könnten entstehen.

Zu den Besonderheiten der Neusser zählt auch das gerade eröffnete Fruchtzentrum, in dem unter idealen Bedingungen tropische Früchte aus beinahe der ganzen Welt für den Weitertransport in die Region aber auch ins europäische Ausland umgeschlagen, zwischengelagert und dann adressatengerecht neu zusammen gestellt werden. Über den hafeneigenen Güterbahnhof verfügen die Züge der Neusser Eisenbahn über einen Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn. Im Gegenzug nehmen sie hier die Waggons für die Hafenanlieger entgegen, die dann im Neusser Hafen über 53 Kilometer Gleis und 171 Weichenanlagen zugestellt werden. Dem Bahnhof verdankt der Hafen seine besondere Rolle als Drehkreuz des kombinierten Verkehrs: Jeden Tag fahren von hier zahlreiche Züge in die nationalen und internationalen Netze.

Auch in Neuss hat ein Feuerlöschboot der städtischen Feuerwehr eine Anlegestelle, zudem unterhält das Wasser- und Schifffahrtsamt eine Außenstelle. Über die Straße besteht Anschluss vor allem zur Autobahn A 57, die in die Niederlande oder Richtung Süden führt, über die Südbrücke Richtung A 46 und A 3. Und natürlich kann auch Neuss mit einer ISPS-Anlage für die Abfertigung von Rhein-See-Schiffen aufwarten.

Wechselvolle Geschichten

Stadtverwaltungen und Fritz Henkel gründeten die Häfen.

So unterschiedlich die drei Standorte der Neuss Düsseldorfer Häfen, so individuell sind auch die Geschichten ihrer Gründung. Allerdings haben sie eines gemeinsam: Schon die Römer setzten vor allem auf die Wasserwege, um ihr Riesenreich zusammen zu halten, Truppen zu bewegen, Handel zu treiben und Abgaben zu erheben. So erkannten schon sie die Bedeutung und Möglichkeiten der Wasserstraße Rhein und rüsteten zum Beispiel das Lager Novaesium mit einem Hafen aus.

Auch die nachfolgenden Herrscher nutzten den Rhein als Wasserstraße, die Kais als Möglichkeit, Handel zu treiben oder Abgaben zu kassieren. Meist blieb es jedoch bei Anlegemöglichkeiten am Ufer, später bei einfacheren Hafenbecken. Dass der Rhein immer wieder sein Bett verlegte, komplizierte die Sache zusätzlich.

Der Grundstock des heutigen Düsseldorfer Hafens wurde 1896 eröffnet – zu einer Zeit, in der die Grundlagen für viele heutige Häfen gelegt wurden. Denn die alten Anlagen waren dem explodierenden Güterverkehr der Industrialisierung einfach nicht mehr gewachsen.

Verwaltungen handelten

Die Düsseldorfer bauten ihren Hafen auf die sprichwörtliche grüne Wiese – der Halbinsel Lausward. Und gegen den erbitterten Widerstand einiger Kritiker, denen die modernste Anlage ihrer Zeit mit zehn Millionen Mark einfach zu teuer war.

Der Centralhafen Neuss und damit die Keimzelle der heutigen Hafenbecken geht ebenfalls auf das Engagement der Neusser Verwaltung zurück. Sie erkannte auf Drängen der Kaufleute, wie wichtig der Import von Rohstoffe aus der ganzen Welt für die heimischen Manufakturen, Fabriken und Mühlen war. Und bei der Fahrt zurück in die Seehäfen konnten die Kähne gleich die hergestellten Waren mitnehmen. Als Ausgangspunkt erkor man den alte Erftkanal. Und man dachte weit über die Zeit hinaus: Von Anfang an wurde Platz für einen Ausbau der Anlage vorgesehen.

Der Hafen Reisholz geht dagegen auf den Unternehmer Fritz Henkel zurück. Der verlegte sein junges Unternehmen 1899 in den damals eher ländlich geprägten Stadtteil Holthausen. Denn hier fand er nicht nur eine beinahe 55.000 Quadratmeter große Freifläche, auch die Verkehrsmöglichkeiten waren ideal: Ein Bahnanschluss bestand bereits und zwei Jahre nach der weitsichtigen Entscheidung begannen die Arbeiten für den Henkel-Hafen im nahen Stadtteil Reisholz. 1982 übernahm die Stadt die Anlagen, die zu diesem Zeitpunkt rund 550.000 Tonnen pro Jahr bewegten: Rohstoffe für die Produktion ebenso wie fertige Waren für die Kunden, die auch damals schon in der ganzen Welt warteten.

Schon immer prägte die Schifffahrt die Städte am Ufer.

Die Verantwortung wahrnehmen

Neuss Trimodal trotzt mit gutem Service der Krise – Ausbauprogramm wird durchgezogen

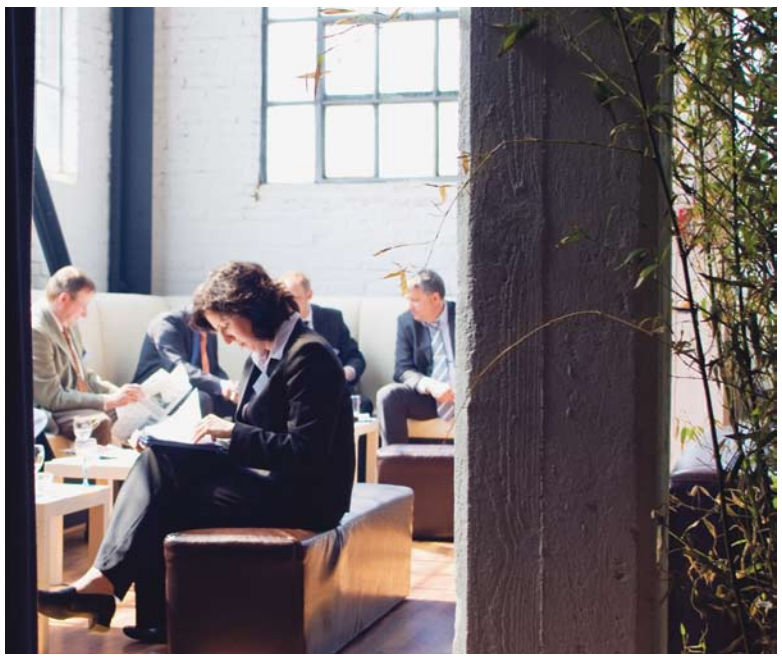
Auch den Terminalbetreiber Neuss Trimodal hat die wirtschaftliche Entwicklung auch erwischt: „Wir haben von Januar bis März einen Ladungsrückgang von 24 Prozent im Vergleich ersten Quartal 2008", berichtet Geschäftsführer Karsten Scheidhauer. „Und das bedeutet in unserer Branche, dass uns diese 24 Prozent deutlich im Umsatz und im finanziellen Ergebnis sogar massiv treffen."
Aber: Die Neusser haben sich mit diesen Zahlen deutlich vom Trend abgekoppelt - einige Terminals müssen teilweise sehr viel deutlichere Rückschläge hinnehmen.
Dazu haben Scheidhauer und sein Mit-Geschäftsführer Ulrich Altmann sich bereits im Dezember Gedanken gemacht, wie die Mannschaft durch interne Sparmaßnahmen Kosten noch weiter reduzieren kann.

„Deshalb stehen wir Anfang Mai so da, dass wenn die Lage nicht dramatisch schlechter wird, wir keine Arbeitsplätze reduzieren müssen und Kurzarbeit nicht zur Diskussion steht."
Denn der Erfolg des Unternehmens basiere zu einem „ganz großen Teil" auf den Mitarbeitern. „Wenn wir jetzt hochqualifizierte, engagiert und motivierte Mitarbeiter entlassen, riskieren wir, dass die gerne von unserem Wettbewerbern übernommen werden. Damit schächten wir uns und stärken auch noch die Konkurrenz."
Für Scheidhauer auch Teil seines unternehmerischen Selbstverständnisses: „Wir konnten und können uns immer zu 100 Prozent auf unsere Leute verlassen. Jetzt sehen wir uns als Arbeitgebervertreter dazu verpflichtet, uns ebenso für die Mitarbeiter einzusetzen." Außerdem sieht der Geschäftsführer eine weitere soziale Verantwortung: „Wir wollen solange es geht dem Steuerzahler nicht auf der Tasche liegen."
Zumal Kurzarbeit auch ein vermindertes Serviceangebot für die Kunden bedeuten würde, da der Terminal nicht mehr rund um die Uhr geöffnet wäre, sondern zum Beispiel von 2 bis 5 Uhr geschlossen wäre.
„Dann beginnt ein Kreislauf", erklärt der Geschäftsführer. „Denn was sollen wir dann tun, wenn ein Zug oder ein Schiff nicht mehr im Fahrplan ist? Denn dann könnten wir unserem Kunden nicht mehr die Plattform bieten, um die zeitliche Lücke auszugleichen."
Und es sei gerade dieser umfassende Service, die Flexibilität und eben das hohe Engagement der Mitarbeiter gewesen, die in den vergangenen Jahren Neuss Trimdal nicht nur ausgezeichnet. „Sie haben in den vergangenen Jahren entscheidend zu der fantastischen Entwicklungen beigetragen", ist der Geschäftsführer sicher. Und ein Faktor, weswegen der Standort Neuss vergleichsweise nach wie vor Spitze ist.
Daneben hält Neuss Trimodal an seinem Ausbauprogramm fest, investiert in neue Mitarbeiter, um neue Geschäftsfelder zu erschließen, in neue Software sowie auch den Ausbau des Terminals: „Für uns ist die aktuelle Lage auch eine Chance, das Fundament weiter auszubauen."

Riesiges Potenzial im Hafen

Tanja Simone hat zahlreiche Ideen für die Eventhalle Neuss.

„Die Eventhalle und das Außengelände haben enorme Möglichkeiten, hier kann man beinahe jede Art von Veranstaltung umsetzen." Fragt man Tanja Simone, seit Anfang des Jahres Geschäftsführerin der Halle, gerät sie gleich ins Schwärmen. Und erzählt: „Die Räumlichkeiten werden mit ihrer hohen Nutzungsflexibilität sowohl den saisonalen als auch den individuellen und spontanen Anforderungen des Standorts und seiner Umgebung gerecht. Wirtschaft, Einzelhandel, Gastronomie, Politik und Kultur finden hier ganzjährig ideale Aktionsfelder."
Zumal die Lage zwischen den Hafenbecken 2 und 3 in Neuss nicht nur die gesamte Romantik der Hafenkulisse einfängt. Dank der hervorragenden Anbindung



Die Eventhalle eignet sich für viele verschiedene Nutzungen.

ist die Halle ebenso schnell wie unkompliziert zu erreichen. „Und gleichzeitig abgelegen genug, dass wir auch alle Arten von Outdoor-Events auf die Beine stellen können."
Denn die Halle verfügt nicht nur über eine Fläche von mehr als 1200 Quadratmetern, in die bei Bedarf bequem bis zu 1800 Besucher Platz finden. Sie wird zudem ergänzt von einem 12.000 Quadratmeter großen Gelände, das sich für vielfältige Nutzungen von Parkplatzfläche bis hin zum Sommerfest anbietet.

Besonderes Ambiente

„Das besondere Hafenambiente bietet eine geradezu perfekte Kulisse zum Beispiel für luftige Sommerveranstaltungen. Während die Halle mit räumlichen und technischen Möglichkeiten aufwartet, die jeden Veranstaltungstraum wahr werden lassen. Mit der Möglichkeit der Aufteilung in unterschiedliche Bereiche ergibt sich eine breite Unterhaltungspalette, die für eine ganzjährige Nutzung neue Maßstäbe setzt und somit eine Solitärstellung einnimmt." Eine Attraktivität, auf die auch die Organisatoren der Reihe „Was gibt's Neuss", setzen, zu der sich jeden Monat Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Kultur, Sport und Medien zur Netzwerk-Arbeit bei exzellenter Küche und edlen Getränken treffen.
Doch verfolgt Tanja Simone inspiriert von der Umgebung derzeit verschiedenste andere Projekte auch im Außenbereich. Ein Comedyfest ist angedacht ebenso wie eine Weihnachtsgala. Auch ein wöchentlicher Club ist denkbar. Genaues will die Geschäftsführerin aber noch nicht verraten. „Wir gehen auf jeden Fall mit Optimismus an den Start, weil wir festgestellt haben, dass die Nachfrage da ist und auch das Potenzial." Nicht nur die Neusser dürfen also gespannt sein.

mehr Infos unter:
www.eventportal-neuss.de

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

Neue Fachhochschule startet im Herbst

Ab Oktober nimmt in Neuss die neue private Hochschule mit den Fachbereichen „School of Logistics" und „School of Commerce" ihren Studienbetrieb auf. Zunächst mit fünf Professoren, bis zum Semester 2016/17 ist ein Ausbau der Hochschule auf rund 1600 Studierende und 20 Professoren geplant.

Studiert werden können entweder sieben Semester als duales Studium im Wechsel mit Praxisblöcken oder acht Semester berufsbegleitend. Vorgesehen sind die international ausgerichtete Bachelor-Studiengänge „Logistics and Supply Chain Management" oder „International Industry and Trade Management" überwiegend in englischer Sprache. Später sollen auch Master-Abschlüsse und ein Doktorandenstudium möglich sein. Die inhaltliche Konzeption des Hochschulprofils ist mit dem Ministerium vorabgestimmt und der Akkreditierungsprozess eingeleitet.

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

Kunden für die Bahn gewinnen

MAEKAS setzt auf Kooperation der Firmen.

Die Neuss Düsseldorfer Häfen engagieren sich auch in der Wissenschaft. Etwa im Programm MAEKAS, kurz für Management von projektbezogenen Allianzen zwischen lokalen und überregionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen für kundenspezifische Akquisitionsstrategien.

Ziel ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der beteiligten Unternehmen auch durch die Kooperation zu stärken und gleichzeitig die Attraktivität des Standorts Rhein-Ruhr-Gebiet für den schienengebundenen Güterverkehr nachhaltig zu erhöhen, wie Hans-Hermann Paulsen, Mitorganisator unter der Flagge des Hauptpartners SBB Cargo, erklärt. Neben dem Hauptpartner SBB und den NDH beteiligen sich die Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH, die Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH mit dem Institut für Produktion und Industrielles Informationsmanagement der Universität Duisburg-Essen, Zentrum für Logistik und Verkehr (ZLV). Paulsen ergänzt, dass das Projekt in der Tradition des erfolgreichen Hafennetzwerks Interports stehe – aber ergänzt um den Aspekt Bahn.

Derzeit sprechen die Projektpartner gemeinsam Kunden an, die über Gleisanschlüsse verfügen, sie aber aus den verschiedensten Gründen nicht nutzen.

In dem Projekt MAEKAS bemühen sich die Partner, neue Kunden für den Schienenverkehr zu gewinnen.

So sollen Wünsche und Bedürfnisse ermittelt werden, die dann wieder den Eisenbahnunternehmen helfen können, zielgerichtete Angebote zu entwerfen. Ein sehr interessanter aber auch schwieriger Markt.

Ein Ziel ist dabei auch, Verkehre, die bislang über die Straße laufen, auf die Bahn zu holen. „Und welche Region eignet sich dazu besser, als die Hafenregion Rhein-Ruhr, die auf trimodale Lösungen setzt", so der Mitorganisator.

Foto: HHLA

Leistungsstarke Konzepte

Binnen_Land will Hafenstandorte besser in Ketten integrieren.

Binnenhäfen zu einem integralen Bestandteil intelligenter Transportketten zu machen, ist das Ziel des Forschungsprojekts „Binnen_Land – Logistische Integration von Binnenschiff und Stadthafen: Elemente intelligenter Transportketten und Knoten für den Güterverkehr". Das Projekt im Rahmen der Förderinitiative „Intelligente Logistik im Güter- und Wirtschaftsverkehr" des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie lief im Dezember 2007 an und wird bei einem Gesamtvolumen von etwas mehr als einer Million Euro mit rund 840.000 Euro öffentlicher Mittel unterstützt.

An dem Forschungsverbund beteiligen sich unter anderm das Institut für Verkehrsplanung und Logistik der Technischen Universität Hamburg-Harburg, das Institut für Geographische Wissenschaften der Freien Universität Berlin, der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen, die Hamburg Hafen Marketing e. V., die Deutsche Binnenreederei AG, die IXMODAL Gesellschaft für intermodale Logistik mbH, die BEHALA Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft, die Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig, der Hafen Lüneburg, die Mindener Hafen GmbH, die Sächsischen Binnenhafen Oberelbe GmbH sowie die Neuss Düsseldorfer Häfen.

Gemeinsam wollen sie unter anderem Maßnahmen zur logistischen Optimierung von Transportketten entwickeln, um die Effizienz in der Transportkette zu steigern. Daneben stellt die Entwicklung, Erprobung und Bewertung von Maßnahmen zur Standortsicherung und -entwicklung von Stadthäfen einen zweiter Schwerpunkt dar.

Düsseldorfer Geschichte und Geschichten

Zwei Bücher aus dem Droste Verlag erzählen von der Historie des Schlossturms und dem Leben in der Stadt

Der markante runde Turm am Rheinufer, das letzte, erhaltene Bauteil des Düsseldorfer Residenzschlosses, gilt als Wahrzeichen der Stadt. Mit ihm verbinden sich Geschichten von bekannten und weniger bekannten Persönlichkeiten: So war der Turm Schauplatz eines der berühmtesten Morde. Mit Heinrich Heine gelangte der gewaltsame Tod der Herzogin Jacobe in der Literatur zu weltweiter Bekanntheit.

Neben den Sagen um das Turmgespenst gibt es wahre Begebenheiten aus jüngeren Tagen zu erzählen, die das Alltagsleben in Düsseldorf widerspiegeln. Die Düsseldorfer widmeten dem Schlossturm nicht nur ein Lied. Zu seinem Erhalt und zur Einrichtung des SchifffahrtMuseums zeigten Privatpersonen wie Firmen eine beeindruckende Spendenfreudigkeit, die die Verbundenheit der Bevölkerung

mit dem Wahrzeichen der Stadt ausdrückte. Dieses und vieles mehr erzählt die Autorin Dr. Annette Fimpeler in dem 64-seitigen Buch „Der Düsseldorfer Schlossturm", das jetzt im Droste Verlag erschienen ist.

Ihr zweites Buch in der Reihe „Damals in Düsseldorf" geht ebenfalls frisch erschienen der Frage nach „Wie lebten unsere Urgroßeltern in Düsseldorf?".

Noch bis ins 19. Jahrhundert prägte ein ländlicher Lebensrhythmus den Alltag der Düsseldorfer und nicht – wie man meinen könnte – die großstädtische Betriebsamkeit. Mit der Zeit wandelte sich das Bild, tatkräftige Unternehmer machten Düsseldorf zu einer geschäftigen Großstadt. Das beeinflusste auch den Alltag der Düsseldorfer. Neue Lebensgewohnheiten wurden angenommen und alte gerieten – manchmal allzu schnell – in Vergessenheit.

Überraschende Erkenntnisse

Wer weiß heute noch, welche Kinderspiele beliebt waren und wie ein Schultag verlief? Wie es in den Wohnungen aussah, wo man was einkaufte oder wie gefeiert wurde? Diesen und anderen Fragen geht das Buch nach und begibt sich auf die Suche nach den Wurzeln der typischen Düsseldorfer Eigenschaften, dem Leben der „kleinen Leute" – und führt zu manch überraschender Erkenntnis.

Dr. Annette Fimpeler studierte Geschichte, Kunstgeschichte und Volkskunde. Seit 1988 arbeitet sie im Düsseldorfer schifffahrtMuseum im Schlossturm. Im Verlag erschien bereits im vergangenen Jahr das großformatige und schwergewichtige Werk „Die Schifffahrt und ihre Fahrzeuge auf dem Niederrhein".

Der Düsseldorfer Droste Verlag feierte im August 2008 sein 75-jähriges Jubiläum. Er machte sich im Laufe der Zeit mit Biografien und Sachbüchern sowie Sammelwerken und Schriftenreihen bekannter Institutionen einen Namen.

Dr. Annette Fimpeler
Der Düsseldorfer Schlossturm
64 Seiten, Broschur
mit zahlreichen Abbildungen
€ 7,95,
ISBN 978-3-7700-1342-5
Damals in Düsseldorf
64 Seiten, Broschur
mit zahlreichen Abbildungen
€ 7,95
ISBN 978-3-7700-1352-4

Erlesene Geschichte(n)

Zehn einfache Fragen beantworten und zwei Bücher gewinnen!

Frage 1: Wie groß ist die Fläche, die die Immobilienabteilung der NDH betreut?
- N 140 Hektar
- F 260 Hektar
- M 350 Hektar

Frage 2: In welche Stadt wird alle zwei Jahre die Messe „transport logistic" organisiert?
- E München
- H Leipzig
- R Frankfurt

Frage 3: Wie bezeichnete der Erfinder Christian Hülsmeyer vor 105 Jahren zunächst die Urform des Radars?
- I Fernsichtapparat
- E Ferrosynchronisator
- S Telemobiloskop

Frage 4: Wie viele Mitarbeiter haben die NDH?
- S 260 Mitarbeiter
- V 214 Mitarbeiter
- X 165 Mitarbeiter

Frage 5: In welcher Stadt ist Christian Hülsmeyer begraben?
- Z Köln
- E Düsseldorf
- N München

Frage 6: Wie heißt die Transportbox der IXMODAL?
- S IX-Box
- D Z-Riegel
- F Yps-Heft

Frage 7: Wie viele Gleise hat das Autoterminal Neuss?
- E Drei Gleise
- L Vier Gleise
- T Fünf Gleise

Frage 8: Welche Stadt hat den umsatzstärksten Seehafen Europas?
- H Amsterdam
- A Rotterdam
- I Antwerpen

Frage 9: Wie nehmen Kröten die von ihnen benötigte Flüssigkeit auf?
- N Durch die Haut
- Q Durch den Mund
- H Über die Füße

Frage 10: Wie viele Krananlagen betrieben die NDH im Neusser Hafen?
- G 9 Krane
- H 11 Krane
- D 13 Krane

Lösungswort:

Zu zwei lesenswerten Ausflügen in die überraschende Geschichte der Landeshauptstadt laden die beiden Neuerscheinungen „Der Düsseldorfer Schlossturm" und „Damals in Düsseldorf" aus dem Verlag Droste ein, die wir Ihnen in dieser Ausgabe vorstellen.

Die Hafen-Zeitung verlost mit freundlicher Unterstützung des Verlags in dieser Ausgabe drei Buchpakete mit jeweils einem Exemplar der beiden Bücher.

Um eines, liebe Leserinnen und Leser, davon zu erhalten, müssen Sie lediglich die richtigen Antworten auf die zehn Fragen finden. Die Lösung des März-Rätsels lautete „RHEINDEICH". Die Gewinner wurden benachrichtigt.

Einfach die entsprechenden Buchstaben der richtigen Antworten nacheinander notieren und das Lösungswort bis zum 1. Juni (es gilt das Datum des Poststempels) an Hafen-Zeitung, Andreas Fröning, Antoniusstraße 18, 45470 Mülheim an der Ruhr, auf einer Postkarte oder an die E-Mail info@schrift-steller.de senden. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen.

Wir wünschen Ihnen viel Glück und Spaß.