

4 / 2013

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für ShortSea, Binnenschifffahrt, Häfen und Schiffstechnik

MSG-Vorstand Martin Staats

Die Lage der deutschen Binnenschifffahrt ist momentan mehr als angespannt

Seite 6-7

transport
logistic

3. - 7. Juni 2013
München

SPC startet neue Initiative

Küsten- und Binnenschifffahrt sind in den Lehrplänen der Berufsschulen unterrepräsentiert

Seite 10

Tagesaktuelle Nachrichten auf www.schifffahrts-magazin.de € 5,00 ISSN 1867-8831




Alles aus einer Hand:
Umfassender Versicherungsschutz für
Kasko, Maschine, Elektronik, Haftpflicht.

esa EuroShip:
Kompetent. Flexibel. Innovativ.

www.esa-allianz.de



Ein Unternehmen der Allianz 

3 PORTS POUR GAGNER

avec vous la bataille du temps



• Ottmarsheim • Huningue • Ile Napoléon

Ouverts sur le commerce mondial, les Ports de Mulhouse-Rhin vous offrent un avantage concurrentiel de première importance : l'accès direct à la voie fluviale, un moyen de transport économique, fiable, sûr... et respectueux de l'environnement.

Un pivot entre fer, route et voies navigables

- Trois plates-formes pour optimiser vos ruptures de charge,
- Des conteneurs adaptés à chaque marchandise,
- Des équipements de pointe et des professionnels expérimentés,
- Un atout logistique au service de votre compétitivité.



CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE SUD ALSACE MULHOUSE

8 rue du 17 Novembre - BP 1088 - F-68051 Mulhouse Cedex - Tél. (33) 0 389 66 71 40
Fax (33) 0 389 56 00 37 - www.mulhouse.cci.fr - e-mail : pmr@mulhouse.cci.fr



**PORTS DE
MULHOUSE-RHIN**
Ottmarsheim - Huningue - Ile Napoléon



Friedbert Barg
Herausgeber

Einer bestimmten Sorte „Befrachter“ muss das Handwerk gelegt werden - und die Partikuliere sollten sich nicht scheuen, deren Namen zu nennen, denn es handelt sich nicht um gute und ehrliche Befrachter.

Partikuliere! - Steht auf und wehrt Euch!

Martin Staats, Vorstand der Würzburger MSG eG und Vizepräsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt, bringt es in seinem Namensartikel auf den Seiten 6-7 dieser Ausgabe des Schifffahrts-Magazins auf den Punkt, wenn er sagt, dass es mit Volldampf in die Krise geht.

Für viele deutsche Partikuliere ist die Krise schon da. Greifbar, schmerzhaft und zerstörend.

Es geht um die nackte Existenz, wenn Partikuliere davon berichten, dass in den westdeutschen Kanälen - meist holländische - Schiffe unterwegs sind, die da eigentlich gar nicht fahren dürften, weil sie die zugelassenen Schiffsabmessungen überschreiten - und Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und Wasserschutzpolizei tatenlos zusehen.

Es geht um die nackte Existenz, wenn dieselben Partikuliere weiter davon berichten, dass eben diese großen Schiffe zu Frachtraten fahren, die weit unter den wirklich entstehenden Kosten liegen. Sie fahren unter dem Selbstkostenpreis.

Es geht um bereits fast zerstörte Existenzen, wenn deutsche Partikuliere berichten, dass sie ihr Eigenheim an Land beleihen oder gar verkaufen müssen und Monat für Monat Tausende von Euros aus dem Gesparten zuschießen, um ihr Schiff weiter betreiben zu können.

Es sind in den vergangenen Jahren schon viele Partikuliersexistenzen zerstört worden. Oftmals unsinnige und das unternehmerische Handeln einschränkende Vorgaben aus der Politik und insbesondere übles Ge-

baren einiger schwarzer Schafe aus Befrachterkreisen sind hier als Ursache zu vermuten.

Wohlgermerkt: Im Zusammenhang mit den Befrachtern ist deutlich darauf hinzuweisen, dass damit nicht die etablierten Reedereien und Genossenschaften gemeint sind. Nein, bestimmt nicht, denn diese Unternehmen wissen um die Bedeutung ihrer - zumeist - Hauspartikuliere. Nein, es sind diejenigen, die Martin Staats in seinem Artikel „Hasadeure“ und „apokalyptische Sturmvögel“ nennt. Dieser Sorte „Befrachter“ muss das Handwerk gelegt werden - und die Partikuliere sollten sich nicht scheuen, deren Namen zu nennen, denn es handelt sich nicht um gute und ehrliche Befrachter, es handelt sich um Blutsauger.

Vielleicht ist das ein Weg, das langsame aber sichere Aussterben des Partikulierstandes zu verhindern.

Der trotz seines Pensionärsdaseins noch immer aktive frühere Bonamare-Chef Dr. Kurt Schrömgens verfolgt nach wie vor die Geschehnisse in der Binnenschifffahrt und hat dabei - wahrscheinlich erschrocken - festgestellt, dass die Zahl der in der Binnenschifffahrt tätigen Unternehmen (Tank- und Trockenschifffahrt) von 1.026 im Jahre 1991 auf jetzt (2011) 751 runtergegangen ist. Die Anzahl der Gütermotorschiffe ist in der gleichen Zeit von 1.283 auf 975 gesunken. 275 Betriebe weniger, 308 Schiffe weniger. Da liegt es auf der Hand, dass es sich in den meisten Fällen um Partikulieren gehandelt hat.

Das darf so nicht weitergehen. Steht auf und wehrt Euch, Partikuliere! Die Guten des Gewerbes stehen hinter Euch. ■

Schifffahrt

- MSG-Vorstand Martin Staats.
Die Lage der europäischen Binnenschifffahrt ist momentan mehr als angespannt 6
- Fahrgastrechte: Grünen-Antrag im Ausschuss abgelehnt 8
- Daniela Sandmann wieder Finanzchefin
Eichler neuer A-Rosa Chef 8
- Dettmer Reederei: Andreas Niemeyer zum weiteren Geschäftsführer bestellt 9
- Aus Rolf Karminekes Vorgarten an Bord
Stockanker für „Fendel 147“ 9
- Wie die Dampfer vom Rhein verschwanden
Am 7. und 14. Mai 2013 im WDR-Fernsehen 9
- SPC-Initiative: Stärkung multimodaler Ausbildungsinhalte 10
- MacAndrews: Rundlauf via Thamesport und Rotterdam 11
- Sanierung der NOK-Schleusen in Brunsbüttel 11
- Neuer Hanjin-Feederdienst im Baltikum 11
- Seatrade Europe vom 24. bis 26. September 2013 12
- 80 Teilnehmer beim zweiten Cruise-Talk in Hamburg
Destinationsmanagement und Nachhaltigkeit 13
- Entscheidung der ZKR-Berufungskammer:
Kein Schadenersatz für klagenden Schiffseigner wegen
Schifffahrtssperre nach der Waldhof-Havarie 14
- Appell der Europäischen Binnenschifffahrts-Union
20 % des TEN-Budgets für die Wasserstraßen vorhalten 15
- 20. Ruhrorter Hafenfest 16
- Hafentrundfahrten mit FGS „RheinCargo“ 17
- Wettbewerb der KD: Wer macht das schönste Foto? 17
- EU-Befragung zur Anerkennung und Modernisierung
der Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt 18

- Stilvolles Ambiente in zarter Anlehnung an den Jugendstil
„Fürstin Gloria“ befährt künftig die Donau bei Regensburg 19
- Maritime Konferenz in Kiel
60 Mio. € für die Schifffahrtförderung 20
- Deutsche Reeder erhalten Zusagen von der Kanzlerin 21
- Ab 1. Dezember 2013: Neue Wahrschauregelung auf dem
Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar 22
- Attersee-Schifffahrt - schon in der 5. Generation 24

transport logistic 4.-7. Juni München

- 930 Aussteller aus 60 Ländern: Über 50.000
Fachbesucher werden zur tl 2013 erwartet 25
- Rainer Schäfer beim Logistiktage im Neusser Hafen
Ausbau der Kapazitäten aller Seehäfen ist gefragt 28
- Das SPC arbeitet als ein Bindeglied zwischen dem
Markt und der Politik 28
- Neue Aufgabe für Buss Imperial 29
- Detthold Aden ausgeschieden
Dreeke und Enenkel neu im Präsidium des VDV 29
- 50 Unternehmen auf dem Hamburg-Gateway-Stand 30
- Hafenhinterland-Konferenz in Magdeburg 31
- Dortmunder Hafen-Gruppe mit eigenem Standbereich 31
- Neubacher als Partner für die Schiffsversicherung 32
- Schiffspools bis 12/2015 von Versicherungssteuer befreit 33
- VDR erleichtert über Schiffspool-Entscheidung 33
- BDB: Die Binnenschifffahrt kann noch zulegen 34
- Die Logistikbranche boomt auch im Jahre 2013 35
- Containerumschlag-Index im März leicht verbessert 36
- Binnenschifffahrt 2012: Auf 232,2 Mio. t gestiegen 36
- Seeverkehr 2012: Auf 299,4 Mio. t gestiegen 36

TITELBILD Eine Fregatte der Bundesmarine, ein Feederschiff, ein Segler und ein Binnenschiff in der Kieler Förde während der 8. Maritimen Konferenz in Kiel. Lesen Sie dazu auch die Beiträge auf den Seiten 20-21 dieser Ausgabe. Foto: Friedbert Barg

Impressum

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für ShortSea, Binnenschifffahrt, Häfen und Schiffstechnik

Gegründet 2008

als **Schifffahrt-online**

Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag

Friedbert Barg
Fachverlag Schifffahrt und Wasserstraßen

Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf
Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684

Redaktion

Friedbert Barg (gesamtverantwortlich)

f.barg@schifffahrts-magazin.de

Online-Redaktion

Sylvia Arlt (sylvia-arl@schifffahrts-magazin.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht (Basel), Peter Baumgartner (Österreich), Gabi Böhm (Trier), Matthias Goergens (Düsseldorf), Petra Grünendahl (Duisburg), Sabo Krebs (Schiffstechnik), Jenny May (Berlin), Dr. Carola Siedhoff (Hamburg).

Anzeigenleitung und -beratung

Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Baden-Württemberg, Bayern,
Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen, MVP

Michael Spahn

Hafenstraße 9, 55118 Mainz
Tel. +49 (0)6131-627 46 26, Fax +49 (0)6131-275 61 64
m.spahn@schifffahrts-magazin.de

Anzeigenberatung

Nordrhein-Westfalen, Hamburg, Bremen, Niedersachsen

Walburga Zeien

Schreiberstraße 14, 47058 Duisburg
Tel. +49 (0)203-33 18 64, Fax +49 (0)203-34 40 98
w.zeien@schifffahrts-magazin.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 6/2012 vom 01.01.2012

Tagesaktuelle Nachrichten im Internet auf www.schifffahrts-magazin.de

Schiffstechnik

- Küstenländer demonstrieren Schulterchluss
Situation auf dem globalen Schiffbaumarkt ist brutal 37
- Maritimes Kompetenzzentrum Hamburg
Aus der Praxis für die Praxis in See- und Binnenschifffahrt 38
- Forschungsschiff „Sonne“ wird in der Meyer Werft gebaut 39
- Gefahrgutumschlag in der Binnenschifffahrt 40
- Westfalia: Zentrifugale Bilgewasseraufbereitung 42
- TMS „Rudolf Deymann“ erweitert Deymann-Binnenflotte 43
- Neptun-Werft: A-Rosa Flora auf Kiel gelegt 44
- Abfälle in der Rhein- und Binnenschifffahrt 42
- Erstes Binnenschiff mit 100% Erdgas als Kraftstoff 44
- US-EPA-Zertifikat für Wärsilä 45
- Construction & Shipping Industry in Gorinchem 46
- Regierung will Datenbank für Schiffsunfälle 46

Häfen / Wasserstraßen

- Duisport-Gruppe wächst weiter: 160 Mio. € Umsatz 47
- Trierer Hafengesellschaft: Info-Center für Schulen 49
- RheinCargo: Wachstum auf der langen Strecke 49
- Mannheimer Häfen: Sehr gute Umschlagszahlen 49
- Vom Oberrhein zum Oka-Fluss nach Kaluga
Mulhouse-Rhin ist mehr als nur Rheinhafen 50
- Sascha Odermatt neuer Chef im Hafen Krefeld 51
- EDF investiert 80 Mio. Euro innerhalb von 10 Jahren 52
- Rhenus baut Beteiligung am Mierka Donauhafen aus 54

Bücherschapp

- Jens Kruse: Die Oberweser-Dampfschifffahrt 55
- Dr. Carola Siedhoff: Erlebnisziele Schifffahrt 55

Inserentenverzeichnis

Wir empfehlen diese Anzeigen Ihrer Aufmerksamkeit.

Atlas-Schifffahrt	10
Bavaria Agentur GmbH	12
Dortmunder Hafen AG	4. Umschlagseite
DTG eG	29
esa-Allianz	Titelseite
Hafen Magdeburg	31
Hafen Mannheim	8
Heinrich Harbisch Schiffswerft	47
Henkelhausen GmbH	2
HTAG	42
in - Innovative Navigation	46
Kleinholz Ruhrort	2
Kötter-Werft	32
Marine Assekuranz	33
MSG eG	9
Ports de Mulhouse-Rhin	2. Umschlagseite
RheinCargo	27
Schwarz-Technik GmbH	45
Schulschiff Rhein	13
Messe München / transport logistic 2013	11
Wernz GmbH	44
Wittig Schiffsausrüstung	15

Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4

Kompetente Partner für Schifffahrt und Häfen



Kleinholz-Ruhrort
Gegr. 1877

**Ausführung aller Schiffsreparaturen über Wasser
Anker- und Seilwinden
Schweiß- und Reparaturboot**

Alte Duisburger Str. 16, 47119 Duisburg (Ruhrort)
Telefon 0049 - (0) 203 - 8 26 77 / Fax 0049 - (0) 203 - 8 89 34
www.kleinholz-winden.de info@kleinholz-winden.de

HENKELHAUSEN.
ZUVERLÄSSIGKEIT BRAUCHT KOMPETENZ

- Neu- und AT-Dieselmotoren
- Service Mittel- / Großmotoren
- 24h Kundendienst

T +49 (0) 21 51 / 57 4-0
www.henkelhausen.de

Partner von: 



schwarz technik
Generalvertretung **SWISS RADAR**

Vom Autopiloten bis zum Radar – alles aus einer Hand!

Stark auf dem Wasser und an Land verbinden wir Europa ...



MSG eG
der Marktführer in Bayerns Binnenschifffahrt
Städtische Hafenstraße 15
97080 Würzburg
www.MSGeG.de

Besuchen Sie auch unsere Service-Station Würzburg Ihr Bunkerbetrieb im Neuen Hafen Main km 247,0 und unseren MSG-Schiffsmotoren und Werftbetrieb Dornproben

MSG ships & more
Expertise seit über 95 Jahren

... und sind für Sie mit einer leistungsfähigen Flotte von mehr als 70 Schiffen unterwegs. Unser Produktportfolio wird ergänzt durch logistische Dienstleistungen, Schiffsreparaturen und Bunkerungen.

**Alles aus einer Hand:
Umfassender Versicherungsschutz für
Kasko, Maschine, Elektronik, Haftpflicht.**

**esa EuroShip:
Kompetent. Flexibel. Innovativ.**



www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der Allianz

Die Lage der deutschen Binnenschifffahrt ist momentan mehr als angespannt

Mit Volldampf in die Krise ...

Von **Martin Staats**

Vorstand der Würzburger MSG eG und Vizepräsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.

Wir wissen alle, dass die Lage der europäischen Binnenschifffahrt momentan mehr als angespannt ist; mit Fug und Recht kann man sagen, wir befinden uns in einer tiefen Krise. Ist diese allerdings nur Ausdruck eines sich abschwächenden Konjunkturklimas oder resultiert sie aus tiefgreifenden strukturellen Veränderungen, mit denen es die Branche zu tun hat. Es entspricht der Wahrheit, dass die Binnenschifffahrt in den letzten Jahren - im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern - keinesfalls zum Gewinner der Globalisierung gehörte. Sie hat in keinsten Weise vom Güterstruktureffekt oder von zunehmender internationaler Arbeitsteiligkeit profitiert. Vielmehr haben sich die Mengen in der Trockengüterschifffahrt in den letzten zehn Jahren auf gleichem Niveau - mit leichten Schwankungen nach unten und oben - eingependelt.

Wenn man sich die Gesamtmengenentwicklung in der westeuropäischen Binnenschifffahrt seit Ende des zweiten Weltkrieges anschaut, wird augenfällig, dass sie bereits

nach dem Wirtschaftswunder Ende der 60-er ihre sogenannte „Peak-Situation“ erreicht hat. Seitdem hat es die Branche mit tiefgreifenden strukturellen Veränderungen und Verlagerungen in ihre Stammkundschaft zu tun, ohne dass sich alternative Güter in ausreichendem Maße zur Substitution angeboten hätten.

Zeitgleich sind wir in den letzten zehn Jahren mit einer erheblichen Neubauwelle und damit überproportionalen Kapazitätsausweitung konfrontiert, die keinem strukturellen Ladungsüberhang gegenübersteht. Die Unterschiede in den schifffahrtstreibenden Ländern Europas sind jedoch frappierend. Beispielhaft seien Deutschland und die Niederlande angeführt. Die deutsche Flotte hat die geringeren Mengen der Trockengüterschifffahrt in sinnvoller und vernünftiger Art und Weise antizipiert und sich den Gegebenheiten des Marktes angepasst und den Schrumpfungsprozess in ihrem Schiffsequipment abgebildet. Der Blick nach Westen zeigt jedoch, dass die Niederlande Deutschland in der Anzahl der Gütermotorschiffe bereits um mehr als das Vierfache überholt haben. Man muss kein Prophet sein, um derartige Entwicklungen als Ausdruck einer verfehlten oder den Markt übermäßig positiv einschätzenden Expansionspolitik einzustufen. Staatliche Anreize und expansives Finanzie-



Martin Staats

rungsgebaren der Banken haben dem Gewerbe eine Blase sondergleich beschert, mit der heute alle Marktteilnehmer fertigwerden müssen. Derartige dirigistische Maßnahmen von Staaten sind ordnungspolitisch nicht zu vertreten, sorgen sie doch dafür, dass in weitestgehend liberalisierten europäischen Märkten mittlerweile ungleiche Konkurrenten am Start sind. Mag es da verwundern, wenn aus dem deutschen Partikuliergewerbe sich der Ruf nach Tarifbindung und Kabotagever-



Deutsche Binnenschiffe, hier das 105 m lange MS „Main“ der Würzburger MSG am 24.4.2013 auf dem Rhein vor Köln, sind in der Regel den wirtschaftlichen Gegebenheiten des Marktes angepasst.

Foto: Friedbert Barg

boten regt? Nur müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass wir mit den Rezepten von gestern die Situation von heute nicht in den Griff bekommen.

Wenig hilfreich für die Branche erscheinen Streikaktionen, wie die jüngst in Belgien von Ons Recht - Notre Droit durchgeführten Blockaden. Sie sind eher unsolidarisch und sorgen dafür, dass das Gewerbe von der Politik als unzuverlässig und wankelmütig wahrgenommen wird. Es ist ebenso wenig nützlich, den fahrenden Kollegen Denk- und Meinungsäußerungsverbote zu oktroyieren. Wir leben heute in den EU Staaten gottseidank in freiheitlichen Demokratien, die den Meinungspluralismus befördern, mit allem Anderen haben wir im vergangenen Jahrhundert schlechte Erfahrungen gemacht.

Das fadenscheinige Argument aus der belgischen Situation heraus, eine Art Selbstkostenkontrolle einzuführen, darf als nicht umsetzbar bezeichnet werden. Kein Wirtschaftstreibender sollte unterhalb seiner Selbstkosten anbieten, das entspricht betriebswirtschaftlichem Basiswissen, nur sind diese eben von Wirtschaftssubjekt zu Wirtschaftssubjekt sehr unterschiedlich.

Die Streikaktionen sind vorbei, gebracht hat die aufgeladene Situation nichts, außer dass belgische Regierungskreise sich bemüht haben, bei der EU die sogenannte „schwere Marktstörung“ ausrufen zu wollen. Hieran sind in den letzten Jahren schon andere Branchenkollegen und Länder gescheitert, weil Brüsseler Sichtweisen und Mechanismen anders funktionieren. Mit aller Nüchternheit müssen wir erkennen, dass eine „schwere Marktstörung“ mit den ihr zur Verfügung stehenden Interventionsmechanismen die Probleme nicht löst. Weder eine „Alt-für-Neu-Regelung“, noch eine Abwrackaktion, noch ein sonstiges Verteilen der 13,4 Millionen € aus dem Reservefonds der Binnenschifffahrt nützen der Branche. Es scheint kaum vorstellbar, dass mit Brüssel eine gezielte Abwrackaktion des größeren, neueren Schiffsraumes, wie er von manchen Stimmen des Gewerbes gefordert wird, weil es für ihn momentan keine Ladung zu geben scheint, machbar ist. Zumal hier die eigentlichen Eigentümer der Schiffe wohl kaum mitspielen würden.

Die etablierten Marktteilnehmer stellen seit einigen Monaten fest, dass es bei jedem Abschluss immer wieder wilde Hasardeure und apokalyptische Sturmvoegel gibt, die gnadenlos jedes Preisniveau unterschreiten. Zumeist kommen diese „progressiven“ Unternehmen aus den Heerscharen der

Befrachter und verfügen weder über eigenes Equipment noch über eine zuverlässige Flotte von festen Hauspartikulieren, die sie verlässlich einteilen müssen.

Wer auch immer das Feindbild in der Branche zu sein mag, die fallenden Frachten setzen alle unter Druck, das gilt für die Binnenschifffahrtsunternehmen, gleichwohl welcher Rechtsform und ihre angeschlossenen Partikuliere in gleichem Maße. Man macht es sich zu einfach, wenn man den etablierten Marktteilnehmern die Schuld für das sinkende Frachtniveau gibt - auch sie sind Getriebene und sind in der Regel nicht die, die ihre Partikuliere „auspressen“. Zumeist wird in diesen Gesellschaften schon der Aspekt der langfristigen Bindung - wie es in den genossenschaftlichen Unternehmen seit eh und je üblich ist - erkannt und gelebt.

Aber wo ist nun die Verantwortung der Verlagerer, die kundenseitig in der momentanen Situation einiges an Einsparpotential reali-

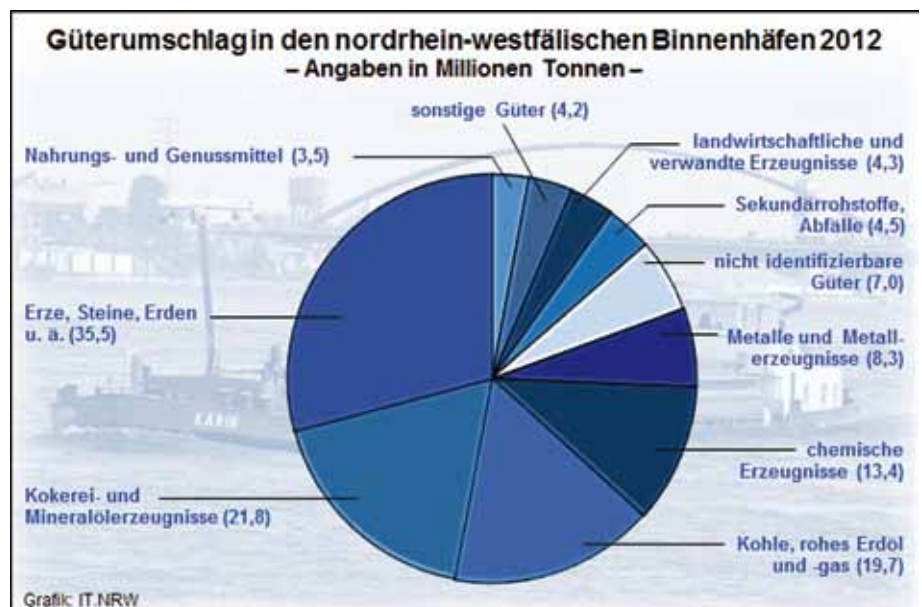
sieren können. Wenn hier ein Interesse besteht, auch zukünftig eine leistungsfähige Binnenschifffahrt im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern zu erhalten und eine Balance zu wahren, so sollte man sich im Interesse der Nachhaltigkeit überlegen, ob es sinnvoll ist, jeden Preisexzess nach unten mitzumachen. Auch ihnen ist nicht damit gedient, wenn die Branche in die Knie geht. Selbst im Moment der Krise sollte die Binnenschifffahrt der Politik gegenüber immer ihre Konkurrenz- und Leistungsfähigkeit gegenüber herausstellen. Wenn wir uns ausschließlich ins Jammertal zurückziehen und uns in die Kollektivinsolvenz reden, wird kein verantwortlicher Verkehrspolitik in der EU, im Bund und den Ländern bereit sein, dringend benötigte Mittel für den Erhalt der Wasserstraßen in die Hand zu nehmen. Permanentes und zu lautes Wehklagen gegenüber der Politik verspielt somit die Zukunftschancen, die unser Verkehrsträger zweifelsohne hat und für die es zu kämpfen lohnt ! ■

Häfen in Nordrhein-Westfalen

Rückläufiger Güterumschlag

In den nordrhein-westfälischen Binnenhäfen wurden im vergangenen Jahr 121,6 Millionen Tonnen umgeschlagen, das waren 3,4 Prozent weniger als 2011. Wie „Information und Technik Nordrhein-Westfalen“ als statistisches Landesamt mitteilt, bildeten Erze, Steine und Erden mit insgesamt 35,5 Millionen Tonnen die größte Gütergruppe; gegenüber 2011 reduzierte sich hier der Umschlag

um 7,0 Prozent. Auf den weiteren Plätzen folgten Kokerei- und Mineralölzerzeugnisse (+5,2 Prozent gegenüber 2011), Kohle, rohes Erdöl und Erdgas (-4,0 Prozent), chemische Erzeugnisse (-3,1 Prozent) sowie Metalle und Metallerzeugnisse (-9,9 Prozent). Diese fünf Gütergruppen machen zusammen rund 80 Prozent des Güterumschlags auf nordrhein-westfälischen Wasserstraßen aus. ■



Fahrgastrechte

Grünen-Antrag im Ausschuss abgelehnt

Der Rechtsausschuss des Bundestages hat einen Grünen-Antrag zur Stärkung der verkehrsträgerübergreifenden Fahrgastrechte abgelehnt.

In diesem forderte die Fraktion die Bundesregierung unter anderem dazu auf, Verbraucherrechte in allen öffentlichen Verkehrsmitteln ab dem ersten Kilometer durchzusetzen, die diskriminierungsfreie Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen für alle öffentlichen Verkehrsmittel zwingend vorzuschreiben und die Akzeptanz des Reiserechts durch eine verbindliche und stärkere Einbindung von Verbraucher- und Behindertenverbänden zu verbessern.

Der Antrag wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Antragsteller und bei Enthaltung von Sozialdemokraten und Linksfraktion abgelehnt. ■

Daniela Sandmann wieder Finanzchefin

Eichler neuer A-Rosa Chef

Jörg Eichler (46) wird neuer Geschäftsführer der A-Rosa Flussschiff GmbH. Das hat die Gesellschafterversammlung einmütig beschlossen. Eichler gilt als Vertriebs- und Marketing-Spezialist mit großen Erfahrungen in der Touristik und Kreuzfahrtbranche. Seine Hauptaufgabe wird die konsequente Umsetzung der Anfang des Jahres von den Gesellschaftern beschlossene Wachstumsstrategie im Kerngeschäft sein.

Daniela Sandmann, seit dem Ausscheiden von Lars M. Clasen interimistisch mit der Geschäftsführung betraut, kehrt auf ihre bisherige Funktion als Verantwortliche für den Bereich Finanzen zurück. Markus Zoepke, Mitgesellschafter und als COO operativ verantwortlicher Manager, wird weiterhin für das operative Geschäft am Standort Chur, Schweiz, verantwortlich sein.

Die A-ROSA Flussschiff GmbH mit Sitz in Rostock ist mit ihren modernen Kreuzfahrtschiffen auf Donau, Rhône/Saône sowie

Rhein/Main/Mosel spezialisiert und bietet vielfältige Themenreisen zu Kultur, Golf und Genuss. Mit einem innovativen Konzept aus legerem aber stillvollem Wohlfühlurlaub, vielfältigem Freizeitprogramm und luxuriöser Ausstattung bieten die zehn modernen Premium-Schiffe Kreuzfahrten auf den schönsten Flüssen Europas. ■



Jörg Eichler

Anzeige



Trimodal im Quadrat

Die Schnittstelle zwischen Wasser, Straße und Schiene in der Quadratestadt Mannheim.



Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH
www.hafen-mannheim.de

Hafen Mannheim
weltweit für die Region

Dettmer Reederei Andreas Niemeyer zum weiteren Geschäftsführer bestellt

Einem weiteren Geschäftsführer hat jetzt die Bremer Dettmer Reederei: Andreas Niemeyer. Der Diplom-Kaufmann (Foto) ist seit 2008 als Chief Operations Officer bei der Dettmer Group KG tätig. Nach Abschluss der kaufmännischen Ausbildung zum Seeschiffahrtskaufmann in Bremen studierte er Wirtschaftswissenschaften in Saarbrücken und Göttingen mit dem Abschluss als Diplom Kaufmann. Nach mehrjähriger Tätigkeit als Geschäftsführer eines mittelständischen Speditionsunternehmens in Bremen und eines großen Hamburger Umschlagsunternehmens, nahm er seine Tätigkeit bei der Dettmer Group auf. Niemeyer ist am Sitz der Geschäftsleitung in Bremen unter der Telefonnummer 0421 3054 215 zu erreichen. ■



Aus Rolf Karminekes Vorgarten an Bord

Stockanker für „Fendel 147“

Lange haben die Mitglieder der Fördergesellschaft des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt nach einem Anker für ihr neues Schmuckstück „Fendel 147“ unter den Museumschiffen im Duisburg-Ruhrorter Hafenmund - gleich neben dem berühmten Raddampfer Oskar Huber - gesucht. Jetzt hat sich ihr Mitglied Rolf Karmineke, ein Urgestein der deutschen Binnenschifffahrt, entschlossen, den Stockanker, den er vor vielen Jahren zu seinem Abschied als

Kapitän der damaligen Reederei Gertges geschenkt bekommen hatte und der bis jetzt in seinem Vorgarten in Duisburg-Homberg stand, dem Museum für die „Fendel 147“ zu stiften.

Der Stockanker gehörte in den 50er und 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts zum Schleppboot „Frauenlob XX“. Als dann das Schleppboot im Jahr 1973 zum Schubboot umgebaut wurde, brauchte es natürlich keinen Stockanker mehr. ■ fb



Das historische Kranschiff "Fendel 147" im Duisburg-Ruhrorter Hafenmund. Vorne der neue Stockanker. Foto: Friedbert Barg

Anzeige

Wie die Dampfer vom Rhein verschwanden Am 7. und 14. Mai 2013 im WDR-Fernsehen

Einem Trailer des WDR-Films „Wie die Dampfer vom Rhein verschwanden“ von Mathias Haentjes hat die Leipziger UAP Video GmbH ins Internet gestellt. In dem Film erzählen u.a. Rolf Karmineke, Karl-Heinz Blawert und *Schiffahrts-Magazin*-Herausgeber Friedbert Barg, wie sie die Zeit der Dampfschifffahrt erlebt haben. Der Trailer ist hier aufrufbar. Der komplette Film auf DVD kann im Internet bei der UAP Video GmbH bestellt werden. Das WDR-Fernsehen wiederholt den vollständigen Film am 7. Mai um 7:20 Uhr und am 14. Mai um 7:20 Uhr. ■

Stark
auf dem Wasser
und an Land
verbinden wir Europa ...



... und sind für Sie mit einer leistungsfähigen Flotte von mehr als 70 Schiffen unterwegs. Unser Produktportfolio wird ergänzt durch logistische Dienstleistungen, Schiffsreparaturen und Bunkerungen.

MSG eG

der Marktführer in
Bayerns Binnenschifffahrt

Südliche Hafenstraße 15
97080 Würzburg
www.MSGeG.de

Besuchen Sie auch unsere
Service-Station Würzburg
Ihr Bunkerbetrieb im Neuen Hafen
Main-km 247,0

und unseren
MSG-Schiffsmotoren und
Werftbetrieb
Dorfprozelten

MSG
ships & more

Expertise seit über 95 Jahren

SPC-Initiative zur Stärkung multimodaler Ausbildungsinhalte Küsten- und Binnenschifffahrt in Lehrplänen unterrepräsentiert

Mit einer breitangelegten Offensive will das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) die in den Lehrplänen unterrepräsentierten Bereiche Küsten- und Binnenschifffahrt stärken. Das SPC nimmt den Tag der Logistik am 18. April 2013 zum Anlass, auf sein diesjähriges Schwerpunktthema hinzuweisen. In einem praxisorientierten Ansatz treten die SPC-Mitarbeiter in den direkten Dialog mit Berufsschülern, Lehrern und Fortbildungseinrichtungen. Neben der Wissensvermittlung verspricht sich das SPC von dem Projekt einen Multiplikatoreffekt sowie eine gesteigerte Wahrnehmung für die nassen Transportwege.

„Das Projekt beinhaltet im gesamten Jahr 2013 regelmäßige Informationsveranstaltungen für die verschiedenen Zielgruppen im Bereich der Speditions- und Logistikausbildung“, erklärt SPC-Geschäftsführer Markus Nölke. Eine wichtige Zielgruppe seien die Berufsschüler. Zur Wissensvermittlung halten die Mitarbeiter des SPC direkt vor Ort an den Berufsschulen Vorträge zu multimodalen Verkehrskonzepten. Nach einem

gemeinsamen Aufruf des Deutschen Speditions- und Logistikverbands DSLV und des SPC wurden bereits interessierte Berufsschulen identifiziert. Weiter lädt Nölke Ausbildungseinrichtungen, die von dem Angebot Gebrauch machen wollen, ein, sich direkt mit dem SPC in Verbindung zu setzen.

Ergänzend plant das SPC in diesem Rahmen, die Teilnehmer des Berufsgrundschuljahrs über das Berufsbild des Binnenschiffers zu informieren. „Wir haben die Erfahrung gemacht, dass dieses Berufsbild bei den sich orientierenden jungen Menschen und die damit verbundenen Möglichkeiten nahezu unbekannt sind“, erläutert Nölke.

In diesem Zusammenhang verweist der SPC-Geschäftsführer auch auf die Ausbildungsförderung für See- und Binnenschifffahrt des Bundesverkehrsministeriums. Mit dieser Unterstützung können beispielsweise deutsche Binnenschiffahrtsunternehmen, die auf ihren Schiffen Lehrstellen für angehende Binnenschiffer anbieten, einen Zuschuss zu den Ausbildungskosten von bis zu 50 Prozent beziehungsweise maximal rund

25.000 € je Auszubildenden erhalten.

Einen Multiplikatoreffekt erhofft sich Nölke durch eine gezieltere Schulung der Berufsschullehrer in Bezug auf die Binnen- und Küstenschiff-

fahrt. „Mit einer Informationsveranstaltung im Bundesverkehrsministerium am 11. September 2013 wollen wir Berufsschullehrer aus der gesamten Bundesrepublik anziehen und für das Thema sensibilisieren“, kündigt er an. Ferner ist in Baden-Württemberg eine Lehrerfortbildung geplant.

Besonders am Herzen liegt Nölke bei der Auswahl der Veranstaltungsorte, auch in Regionen zu gehen, in denen das Thema „Binnen- und Küstenschifffahrt“ geografisch bedingt keinen so hohen Stellenwert genießt. „Wir wollen die Entscheider von morgen für multimodale Logistiksysteme öffnen und das Systemwissen über alternative Verkehrsträger vergrößern. Verkehrsverlagerung fängt immer noch im Kopf an“, sagt Nölke.

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) ist ein nationales Kompetenz-Center zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten. Aufgabenschwerpunkt des SPC ist die neutrale Beratung von Verladern und Spediteuren. Im Vordergrund steht dabei die Verlagerung auf wassergebundene Verkehrsträger. Weitere Arbeitsinhalte sind die Unterstützung von Ausbildung und Öffentlichkeitsarbeit.

Als Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) wird das SPC getragen vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Bundesländern, den Fachverbänden der Branche sowie privaten Mitgliedern aus Schifffahrt, Hafen, Logistik und Verladerschaft. Aktuell zählt das Kompetenz-Netzwerk mit Dienstsitz im Bundesverkehrsministerium in Bonn über 40 Fördermitglieder.

Weitere Informationen unter www.shortseashipping.de



„Freie Fahrt und freie Ausbildungsplätze“. Das SPC will dazu beitragen, das Berufsbild des Binnenschiffers bekannter zu machen. Foto: Schulschiff Rhein

Anzeige

Schulungskurse



Großes Patent (Rheinschifferpatent)
Radarpatent, Behördenpatent
ADNR-Grundkurs, ADNR-Wiederholungskurs
Chemie-Kurs, Gas-Kurs
UKW-Sprechfunkzeugnis
Radarpatent für Fähren
NEU: Ersthelfer oder Sachkundiger in der Fahrgastschifffahrt. Auch vor Ort möglich.

- Wir helfen Ihnen kostengünstig
 - Wir berücksichtigen Ihre Zeitprobleme
- Anmeldung 8.30 - 9.30 Uhr

ATLAS Schifffahrt

Vinckeweg 19 · 47119 Duisburg
Tel. (0203) 87 30 54 · Fax (0203) 8 16 10

MacAndrews

Rundlauf via Thamesport und Rotterdam

Die Reederei MacAndrews, Tochter der französischen CMA CGM bietet mit ihrem neuen North France Express (NFX) eine regelmäßige Verbindung von Dünkirchen über Thamesport und Rotterdam nach Lissabon und Leixoes. Für den niederländischen Hafen Rotterdam bedeutet dies eine Verdoppelung der Frequenz nach Portugal auf zwei Abfahrten pro Woche. Eingesetzt werden zwei Schiffe mit der Kapazität von 750 bzw. 803 TEU. Auf dem Dienst können auch palettenbreite 45' Container sowie High-Cube-Container mitgenommen werden.

Weitere Informationen:
Bernard Bom
bbom@macandrews.com

Im Bundestag notiert Sanierung der NOK-Schleusen in Brunsbüttel

Die Bundesregierung hat im Jahr 2007 dem Sanierungskonzept der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für die großen Schleusen in Brunsbüttel des Nord-Ostsee-Kanals zugestimmt.

Dies geht aus der Antwort auf eine Kleine Anfrage der SPD-Fraktion hervor. Das Konzept beinhaltet den vorlaufenden Bau einer dritten großen Schleuse mit anschließender Sanierung der beiden vorhandenen großen Kammern.

Die erforderlichen Haushaltsmittel für den Bau der fünften Kammer in Brunsbüttel seien erstmalig im Haushalt 2009 mit einem Ansatz von zwei Millionen Euro bei einem damals ermittelten Bedarf von 273 Millionen Euro ausgewiesen worden, heißt es weiter.

Russia Finland Service Neuer Hanjin-Feederdienst im Baltikum

Anfang Mai 2013 wird durch die Reederei Hanjin einer neuer Feederdienst im Baltikum eingerichtet.

Der eigene Dienst zwischen Hamburg, Kotka und St. Petersburg wird durch das 1050 TEU Schiff „Evolution“ dargestellt.

Das einzige Schiff des RFS (Russia Finland Service), bietet eine Abfahrt alle 11 Tage (Dauer des Rundlaufs) an.

Weitere Informationen:

Frank A. Keller
frank.keller@de.hanjin.com

Anzeige



Entdecken Sie die Zukunft der Logistik. Mit den neuesten Impulsen für Ihren Erfolg.

Als Weltleitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management ist die **transport logistic** auch 2013 der wichtigste Treffpunkt der Branche:

- » Internationale, abschlussorientierte Geschäftsplattform
- » Innovationen und Trends entlang der gesamten Wertschöpfungskette
- » Hochwertiges Rahmenprogramm mit Foren, Konferenzen & Länderspecials

Der Pflichttermin für Ihren Erfolg von morgen!

Buchen Sie jetzt Ihr Ticket online:
» www.transportlogistic.de/tickets

Messe München GmbH
Tel. +49 89 949-11368
info@transportlogistic.de
» www.transportlogistic.de
» www.AirCargoEurope.com



transport logistic

THE LEADING EXHIBITION



4.-7. Juni 2013
Messe München

Seatrade Europe vom 24. bis 26. September 2013

Branchentreff im Zeichen des Kreuzfahrtbooms

Die Lust auf Kreuzfahrten ist ungebrochen: 2012 haben über 6,1 Millionen Europäer eine Kreuzfahrt gemacht – neuer Rekord. Noch kommen die meisten Passagiere aus Großbritannien. Doch Deutschland ist Europas Seefahrernation Nr. 1 dicht auf den Fersen: Flusskreuzfahrten eingerechnet, waren im vergangenen Jahr fast zwei Millionen Deutsche auf dem Wasser unterwegs. Das sind 7,1 Prozent mehr als im Vorjahr. Der Umsatz bei den Hochseekreuzfahrten kletterte um 11,3 Prozent auf 2,6 Milliarden Euro, so das Ergebnis einer Studie des Deutschen Reiseverbandes (DRV). „Kreuzfahrten sind eine unverzichtbare Ergänzung des breit gefächerten Reisemarktes“, sagt Richard J. Vogel, Chef von TUI Cruises und Vorsitzender des Schiffsausschusses im DRV.

Der Urlaub auf dem Wasser ist das wohl am schnellsten wachsende Reisesegment. In Europa hat sich der Markt innerhalb von nur acht Jahren verdoppelt: „Das spiegelt die Tatsache wider, dass die europäische Kreuzfahrtbranche Qualität, Innovation und eine große Vielfalt bietet“, sagt Manfredi Lefebvre d'Ovidi, Vorsitzender des Kreuzfahrtverbands CLIA Europe.

Beste Voraussetzungen also für die Seatrade Europe, die Europäische Leitmesse für Kreuzschiffahrt und Flusskreuzfahrt, die vom 24. bis 26. September auf dem Gelände der Hamburg Messe stattfindet. „Die

Seatrade Europe bietet den Branchenexperten die besten Voraussetzungen, Ideen auszutauschen und ihre praktische Umsetzung gleich auf den Weg zu bringen“, sagt Bernd Auferheide, Vorsitzender der Geschäftsführung Hamburg Messe und Congress GmbH. Rund 50 Nationen und mehr als 250 Aussteller werden mit ihren Produkten und Dienstleistungen in Hamburg präsent sein.

Volle Auftragsbücher

Vom Wachstum der Branche profitiert auch die Schiffbauindustrie: Anfang März 2013 wurde die „AIDastella“ übergeben. Und Ende April wird das größte Kreuzfahrtschiff, das je in Deutschland gebaut wurde – die Norwegian Breakaway – pünktlich an die Reederei Norwegian Cruise Line abgeliefert. Die Meyer Werft und die Neptun-Werft gehören weiterhin zu den Marktführern in ihren Bereichen. Meyer hat noch sechs große Kreuzfahrtschiffe sowie weitere Spezialschiffe im Auftrag. Neptun baut 14 Flusskreuzfahrtschiffe bis zum Jahr 2014. 2012 haben die Meyer Werft und ihre Flussschiff-Schwester Neptun-Werft sieben Flusskreuzfahrt- und drei Kreuzfahrtschiffe fertiggestellt: Die „Disney Fantasy“ für die Disney Cruise Line in Florida, die „Celebrity Reflection“ für die US-Reederei Celebrity Cruises sowie das Clubschiff „AIDamar“ für AIDA Cruises in Rostock.

Auf ein erfolgreiches Jahr blickt auch Fincantieri zurück. Die Italiener schlossen 2012 trotz der anhaltenden Schwierigkeiten des maritimen Sektors mit einem Umsatz von rund 2,4 Milliarden Euro ab und verbesserten ihr Ergebnis auf 137 Millionen Euro.

Durch die Übernahme der Offshore-Sparte von STX Europe avancierte das Unternehmen zum weltweit fünfgrößten Schiffbaukonzern.

Beliebte Reiseziele und -routen

Das populärste Fahrtgebiet für Europas Urlauber war im vergangenen Jahr mit 3,5 Millionen Passagieren das Mittelmeer. Im Trend liegen aber auch „Kaltwasser“-Regionen wie Norwegen, Island und Grönland, wo die Zahl der Abfertigungen gegenüber dem Vorjahr um zehn Prozent auf 1,33 Millionen Passagiere zulegte. Europas beliebtester Kreuzfahrthafen ist nach einer Statistik von CLIA Europe (vormals European Cruise Council) Barcelona. Hier werden jedes Jahr rund 2,7 Millionen Passagiere aus aller Welt abgefertigt. Zum Vergleich: Englands wichtigster Anlaufhafen Southampton kommt auf etwa 1,5 Millionen Passagiere. Im Fokus des deutschen Kreuzfahrtbooms steht Hamburg: Die Zahl der Reisenden stieg hier 2012 gegenüber dem Vorjahr um 37 Prozent auf insgesamt 430.329 Passagiere. Dies bedeutete für die Hansestadt ein neuer Saisonrekord.

Schiffe als Attraktion

Immer stärker rücken die Schiffe selbst in den Mittelpunkt: „Das Schiff mit seinem Bordangebot ist zum einzigartigen Erlebnis geworden“, sagt TUI-Cruises-Chef Vogel. So hat zum Beispiel der australische Multimillionär Clive Palmer bei der chinesischen Werft CSC Jinling Shipyard für 500 Millionen Dollar einen fast exakten Nachbau der legendären Titanic in Auftrag gegeben. Ab 2016 soll die „Titanic II“ in See stechen und ihre Gäste von Southampton nach New York bringen. Dem Einfallsreichtum an Bord sind ebenfalls kaum Grenzen gesetzt: Auf der neu gebauten „AIDastella“ gibt es einen echten Birkenwald. Auf der „Norwegian Breakaway“ können Gäste im Wasserrutschenparadies den freien Fall ausprobieren und „Royal Caribbean“ bietet seit März auf allen Schiffen rosafarbene Barbie-Kabinen für „kleine Prinzessinnen“ an.

Bei der Seatrade kommen Branchen-Entscheider und -Insider zusammen, diskutieren, setzen neue Trends und pflegen Kontakte. Zu den Ausstellern gehören sowohl Werften und Schiffsausrüster als auch Klassifikationsgesellschaften, Tourismusorganisationen, Kreuzfahrthäfen und Reiseveranstalter. Von der Miniklinik bis zur Großküche, von der Abfallentsorgung bis zur Entertainment-Technik: Der Betrieb eines Kreuzfahrtschiffes ist hochkomplex und eine logistische Meisterleistung. Auf der parallel stattfindenden Fachkonferenz diskutieren hochrangige Referenten über aktuelle Themen der Branche.

Internet: www.seatrade-europe.com ■

Anzeige

BAVARIA AGENTUR GMBH

Versicherungsmakler seit 1924

Wir vermitteln günstigen Versicherungsschutz und bieten

- die Übernahme aller Formalitäten bis zum Vertragsabschluss
- die volle Unterstützung im Schadenfall – bis zur Regulierung
- die Beantwortung Ihrer Fragen zu Verträgen, die Sie nicht über uns abgeschlossen haben
- persönlichen Kontakt ohne Warteschleifen

Unsere Kompetenz spart Ihnen Geld und Zeit

Rufen Sie uns unter +49 6021 218084 an oder kontaktieren Sie uns per Mail info@bavaria-agentur.de

BAVARIA Agentur GmbH
Weißenburg Straße 38, 63739 Aschaffenburg

Ihr Versicherungsspezialist für die Binnenschifffahrt.

80 Teilnehmer beim zweiten Cruise-Talk in Hamburg

Destinationsmanagement und Nachhaltigkeit waren Themen

Von Dr. Carola Siedhoff

In zwei Podiumsdiskussionen stellten sich Experten wie u.a. Lucienne Damm von TUI Cruises, Dr. Jörg Rudolph, Geschäftsführer der Color Line GmbH sowie Mark Behrend, Kapitän von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten Fragen zum Thema Kreuzfahrt- und Tourismusbranche an der EBC Hochschule in Hamburg.

Veranstaltet wurde der zweite Cruise Talk von der EBC Hamburg mit der Unterstützung durch die Tourism & Event-Dozentinnen Prof. Dr. Antje Wolf und Ulrike Jackson, einem studentischen Organisationsteam und von Oliver Schmidt vom Schiffsreisen-Magazin. Die Experten diskutierten zum Thema Nachhaltigkeit sowie Destinationsmanagement. Moderatoren waren Oliver Schmidt und Dr. Johannes Bohmann vom Bellevue und More Verlag.

Die erste Talkrunde beschäftigte sich unter der Moderation von Dr. Bohmann, mit der Frage „Kreuzfahrt mit grünem Gewissen – Lippenbekenntnis oder echte Chance?“. Lucienne Damm (TUI Cruises) Dr. Jörg Rudolph (Geschäftsführer Color Line GmbH), Eike Otto (Berater für Tourismus und Regionalentwicklung) und Ralf Plump (Germanischer Lloyd) diskutierten über die NABU Kampagne „Mir stinkt's“, Nachhaltigkeitsaktivitäten im Bereich Kreuzfahrt und alternative Treibstoffe für die Schiffe.

Fakt ist, dass ein Kreuzfahrtschiff so viel Abgase in die Luft pustet, wie fünf Millionen Pkw. Bis 2016 sollen für rund 13 Milliarden Euro weitere 24 neue Kreuzfahrtschiffe in Europa gebaut werden, die nach wie vor mit Schweröl fahren, sagt der NABU.

Eine alternative Möglichkeit für die Schiffe wäre der Landstrom, der bereits in Oslo für die Color Line Schiffe eingesetzt wird, wie Dr. Jörg Rudolph (Geschäftsführer Color Line GmbH) erklärte. Allerdings kostete die Ausrüstung der Stadt Oslo zum Betanken der Schiffe mit Landstrom 1,7 Millionen Euro. Der Landstrom in Oslo ist zu 100 Prozent Ökostrom aus Wasserkraft. Für eine Stadt wie Kiel wären 1,7 Millionen Euro viel Geld. Weitere Möglichkeiten sind Flüssigerdgas (LNG), Katalysatoren und Sonnenkollektoren.

Eike Otto (Berater für Tourismus und Re-

gionalentwicklung) entwickelt mit AIDA ein Pilotkonzept für nachhaltige Landausflüge. Aber auch da gibt es Probleme. „Die Akzeptanz (der Passagiere) für Nachhaltigkeit ist nur vorhanden, wenn auch ein Erlebnis

mit dabei verbunden ist“, sagte Eike Otto. Nachhaltigkeit verbunden mit Erlebnismehrwert ist unsere einzige Chance“, erklärte er. Über das Thema Destinationsmanagement diskutierten Kapitän Mark Behrend (Hapag-Lloyd Kreuzfahrten), Angelika Regenstein (Horner Reisebüro), Dagmar Bünning (Hapag-Lloyd Kreuzfahrten) und Alexander Napp (PWL Port Services GmbH) unter der Moderation von Oliver Schmidt. An der Veranstaltung nahmen rund 80 Zuschauer teil. „Vielleicht wird der Cruise Talk ja zu einer festen Größe“, sagte Oliver Schmidt. ■



Moderierten die Veranstaltung des Schiffsreisen-Magazins an der EBC-Hochschule (v.l.): Dr. Johannes Bohmann, und Oliver Schmidt. Foto: Carola Siedhoff

Anzeige

Die Qualität einer Transportleistung beginnt beim Personal – daher

Weitblick beweisen und ausbilden
Lebenslanges Lernen bedeutet weiterbilden



In unserer Aus- und Fortbildungseinrichtung bieten wir Lehrgänge für die Binnenschifffahrt

Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V.

Schulschiff RHEIN

Stadthafen / Rheinanlagen

Tel. 0 20 66 – 22 88 0 • Fax 0 20 66 – 22 88 22

www.schulschiff-rhein.de • info@schulschiff-rhein.de

Entscheidung der ZKR-Berufungskammer in zweiter und letzter Instanz

Kein Schadenersatz für klagenden Schiffseigner wegen Schifffahrtssperre nach der Waldhof-Havarie

Die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg hat in zweiter und letzter Instanz über die Klage eines Schiffseigners entschieden, der durch die vorübergehende Sperrung der Schifffahrt auf dem Rhein, die wegen der Havarie des Tankmotorschiffs "Waldhof" angeordnet worden war, acht Tage lang am Passieren des gesperrten Rheinabschnitts gehindert war und den ihm dadurch entstandenen Schaden von der Ausrüsterin des havarierten Tankmotorschiffs "Waldhof" ersetzt verlangte.

Am Morgen des 13. Januar 2011 kenterte das mit 2.378 Tonnen hochprozentiger Schwefelsäure beladene Tankmotorschiff "Waldhof" in der Talfahrt auf dem Rhein in Höhe der Loreley. Es trieb kieloben stromabwärts und kam schließlich am rechten Fahrinnenrand auf Grund zu liegen. Wegen der Havarie des TMS "Waldhof" wurde sofort durch schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Revierzentrale überwesel über den Nautischen Informationsfunk die Schifffahrt auf dem Rheinabschnitt von Bingen bis St. Goar, später bis Boppard und Bad Salzig gesperrt.

Das Tankmotorschiff des Klägers, das sich zu dieser Zeit mit einer Ladung Heizöl auf der Fahrt von Rotterdam nach Heilbronn befand, erreichte gegen 10.00 Uhr Lahnstein. Es wurde nach einer Aufforderung der Wasserschutzpolizei, wegen der Schifffahrtssperre unverzüglich einen Liegeplatz aufzusuchen, im Hafen Lahnstein stillgelegt und verblieb dort bis zur Aufhebung der Schifffahrtssperre für die Bergfahrt am 21. Januar 2011 gegen 6.00 Uhr. Der Kläger errechnete für die Stilliegezeit einen Nutzungsausfallschaden

von 19.610, 75 €, den er von der beklagten Ausrüsterin des Tankmotorschiffs "Waldhof" ersetzt verlangte. Das Rheinschifffahrtsgesicht St. Goar hat die Klage abgewiesen. Die dagegen gerichtete Berufung des Klägers hatte keinen Erfolg. Die Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hat entschieden, dass es für den eingeklagten Schadensersatzanspruch im - hier anzuwendenden - deutschen Recht keine Anspruchsgrundlage gibt.

Ein deliktischer (außervertraglicher) Anspruch auf Ersatz des Nutzungsausfallschadens setzt die schuldhaftige Verletzung eines der nach § 823 Abs. 1 BGB geschützten Rechte oder Rechtsgüter oder eines Schutzgesetzes im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB durch den Havaristen voraus. Das von der Schifffahrtssperre betroffene Vermögen des Schiffseigners als solches ist kein nach § 823 Abs. 1 BGB geschütztes Recht oder Rechtsgut. In seinem Eigentum ist ein Schiffseigner, der durch eine Schifffahrtssperre gehindert ist, die Reise zu seinem Bestimmungsort fortzusetzen, nur dann verletzt, wenn sein Schiff durch die Sperrung jede Bewegungsmöglichkeit verliert und damit als Transportmittel praktisch ausgeschaltet und seinem bestimmungsgemäßen Gebrauch entzogen ist. Das war hier nicht der Fall, weil die nur für den Rhein oberhalb von Lahnstein angeordnete Schifffahrtssperre den Kläger nicht gehindert hat, sein Tankmotorschiff unterhalb des gesperrten Rheinabschnitts als Transportmittel zu nutzen.

Die Sperrung einer Wasserstraße wegen der Havarie eines Fahrzeugs ist auch kein Eingriff in den nach § 823 Abs. 1 BGB ge-

schützten eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb der von der Schifffahrtssperre betroffenen Schifffahrtstreibenden. Die Schifffahrt einer Wasserstraße gehört nicht zum Bereich des Gewerbebetriebes eines Schifffahrtstreibenden.

Schließlich konnte der Kläger Schadensersatz auch nicht wegen Verletzung eines Schutzgesetzes im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB verlangen. Schutzgesetz in diesem Sinne ist nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs eine Rechtsnorm, die nach Zweck und Inhalt zumindest auch dazu dienen soll, den einzelnen oder einzelne Personenkreise gegen die Verletzung eines bestimmten Rechtsgutes zu schützen. Es reicht nicht aus, dass der Individualschutz durch Befolgung der Norm als ihr Reflex objektiv erreicht werden kann; er muss vielmehr im Aufgabenbereich der Norm liegen. Die vom Kläger als verletzt bezeichneten Vorschriften der § 1.04 (Allgemeine Sorgfaltspflichten) und § 1.07 (Anforderungen an die Beladung) der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung sind keine Normen, die den Schutz des Vermögens der Schifffahrtstreibenden bezwecken.

Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Urteil vom 18. März 2013 - 473 Z-1/13. Im Volltext abrufbar unter <http://www.ccr-zkr.org>

Das vollständige Urteil kann ab dem 29.4.2013 auch unter www.schifffahrts-magazin.de heruntergeladen und ausgedruckt werden.



Das gekenterte TMS "Waldhof" unterhalb der Loreley am Rhein am 1.2.2011

Foto: Friedbert Barg

Appell der Europäischen Binnenschifffahrts-Union EU soll 20 % des TEN-Budgets für die Wasserstraßen vorhalten

Im Rahmen des diesjährigen EBU Seminars, das sich mit den Themen der umweltfreundlichen Transportwege und dem „grünen Schiff“ befasst hat, hat die EBU einen Appell an den Vizepräsidenten Kallas gerichtet, die richtigen politischen Rahmenbedingungen zu schaffen und mindestens 20% des TEN-T Budgets für die Wasserstraßen vorzuhalten, um sich in den kommenden Jahren auf nachhaltige Verkehrsnetze zuzubewegen.

Die Binnenschifffahrt ist bekannt für ihre niedrige CO₂-Bilanz, ihre Energie- und Kosteneffizienz. Um mit den neuen Technologien Schritt zu halten und den ökologischen Nutzen für die Gesellschaft zu fördern, unterstützt die Branche die Europäische Strategie 2020, indem sie neue Technologien einführt. Der Antrieb des „grünen Schiffs“ wird sich in den nächsten Jahren von schwefelarmen Antriebsstoffen hin zu LNG entwickeln. Die Schiffe werden die Industrie mit umweltfreundlicher Energie auf umweltfreundlichen Verkehrswegen beliefern. Während die Gesetzgebung der Praxis immer noch hinterherhinkt, fahren schon die ersten Binnenschiffe mit LNG-Antrieb und erwarten eine entsprechende Infrastruktur in den wichtigsten Wasserstraßenachsen. Dies verlangt nach gemeinsamem Handeln in allen Bereichen.

Als Nachfolger des ersten Binnenschifffahrtsaktionsprogramms bereitet die Europäische Kommission derzeit das NAIADES II Programm vor, das sie in Kürze präsentieren will. Umweltfreundliche Maßnahmen werden Schwerpunkt dieses neuen Programms.

Um sich an der aktuellen Diskussion zu beteiligen, hat die EBU ihre Umweltstrategie veröffentlicht, die in den Verhandlungsprozess mit eingebracht wird. Auch wenn die Binnenschifffahrt derzeit der umweltfreundlichste Verkehrsträger ist, unterstützt die Branche die Europäische Strategie 2020 mit der Einführung neuer Technologien, um mit den neuen Technologien Schritt zu halten und einen ökologischen Nutzen für die Gesellschaft zu erreichen. Unter diesem Gesichtspunkt ist LNG als die erfolgversprechendste Entwicklung, was neue Schiffe betrifft, anzusehen.

Die EBU hat die Verbesserung der Umweltverträglichkeit der Flotte und die Erneuerung der Motoren mit neuen Technologien, die den neuen Emissionsstandards entsprechen, angeregt. Es muss dabei aber eine gute Balance zwischen Umweltschutz und wirtschaftlicher Durchführbarkeit gefunden werden. Bei der weiteren Vorgehensweise müssen die schweren wirtschaftlichen Verhältnisse der Branche beachtet und zwischen Maßnahmen für neue und alte Schiffe klar getrennt werden. Deshalb hat die EBU für neue Standards bei neuen Motoren – sobald wie möglich – plädiert und sich für Förderung und Schaffung standardisierter Abgasnachbehandlungslösungen für die Branche ausgesprochen. Zur Vermeidung einer Wettbewerbsstörung mit anderen Verkehrsträgern können nur neue Motoren das Ziel für neue Emissionsstandards sein. Die wirtschaftliche Situation der Branche erlaubt keine Investitionen in neue Motoren oder Abgasnachbehandlungen ohne beträchtliche Förderung. Um der Gesellschaft den größten Nutzen durch umweltfreundliche Maßnahmen an der Flotte zu geben sind alle Beteiligten aufgefordert diese Entwicklung zu unterstützen. Die EBU zählt hierbei auf die Europäische Kommission

und die Mitgliedstaaten, die Förderung der Erneuerung der Motoren und Abgasnachbehandlungslösungen der bestehenden Flotte zu garantieren.

Durch den natürlichen Vorteil der Umweltverträglichkeit sowie der Kosten- und Energieeffizienz fördert die Binnenschifffahrt die gesamte Nachfrage des Gewerbes und der Politik. Ganz abgesehen davon verfügt die Binnenschifffahrt noch über freie Kapazitäten innerhalb des bestehenden Wasserstraßensystems, das zusätzlich Transportvolumen schafft, und die überlasteten Verkehrsträger entlasten könnte. Im neuen Geschäftsbericht werden folgende Beispiele und Erfolgsmethoden hinsichtlich des Potenzials dieses Verkehrsträgers dargestellt, wie z.B. die herausfordernden Entwicklungen des Containerverkehrs, das große Potenzial des Personentransports und die vielversprechende Entwicklung von LNG.

In seinem Abschlussbericht hat EBU Präsident Lubomir Fojtů an den Vizepräsidenten Kallas appelliert, die richtigen politischen Rahmenbedingungen zu gestalten und mindestens 20% des TEN-T Budgets, der CEF, für die Binnenschifffahrt vorzuhalten, um sich auf einen nachhaltigen Verkehrszweig in den kommenden Jahren zuzubewegen. Er hat die erste Ausgabe des Geschäftsberichts sowie die Broschüre „Power of Inland navigation“, eine gerade erschienene Veröffentlichung über die Zukunft der Binnenschifffahrt, an den Vize Präsidenten Kallas, übergeben. ■

Anzeige



... Ihr Rücken wird es Ihnen danken!

Neue Generation Ruderhausstühle und Unterteile



Haben wir Ihr Interesse geweckt? Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne!

Wittig GmbH
Max-Peters-Straße 13
47059 Duisburg

Tel.: +49 (0)203/932730
Fax: +49 (0)203/9327366

E-Mail: info@wi-du.de
Internet: www.wi-du.de

Schirmherr ArcelorMittal engagiert sich schon seit Jahrzehnten im Stadtteil

Vorbereitungen laufen auf Hochtouren: 20. Ruhrorter Hafenfest

In diesem Jahr wird Ruhrort am Eröffnungsabend des Hafenfestes ab ca. 19 oder 20 Uhr komplett für den fließenden Verkehr gesperrt. Erst nach dem Feuerwerk soll die Sperrung des Stadtteils wieder aufgehoben werden (die der Friedrich-Ebert-Brücke wegen Reinigungsarbeiten eine halbe Stunde später), damit bis dahin alle eventuell benötigten Rettungswege frei bleiben. Parken müssen Besucher etwas außerhalb, wenn sie nicht ohnehin mit Öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen, weil die Parkmöglichkeiten seit vielen Jahren dem Ansturm nicht mehr genügen. Das Hafenfest zieht schon lange nicht mehr nur Duisburger auf die Ruhrorter Festmeile, sondern auch Besucher aus der ganzen Region.

Auf einer Pressekonferenz stellte die Ruhrorter Hafenfest e. V. als Veranstalter den Schirmherren des diesjährigen Jubiläums-Hafenfestes – es ist das Zwanzigste – vor: Mit der ArcelorMittal Duisburg GmbH kommt hier ein Akteur zum Zuge, der sich schon seit vielen Jahren in Duisburg und vor allem Ruhrort engagiert und auch das Hafenfest nach Kräften unterstützt. „Wir haben gerade unsere Duisburger Geschäftsbereiche auf Ruhrort konzentriert, die Hochfelder Drahtstraße hin zum Stahlwerk Vohwinkelstraße verlagert. In unserem neuen Werk dort wird nach dem neuesten Stand der Technik direkt da weiterverarbeitet wird, wo auch der Stahl produziert wird“, erzählte Thorsten Brand, Sprecher der Geschäftsführung des Duisburger Standortes. „Wir wollen etwas zurückgeben in die Region, denn wir fühlen uns mit dem Stadtteil verbunden.“ Die Übertragung der Schirmherrschaft ist da so etwas wie das Tüpfelchen auf dem „i“ – oder, wie Walter Pavenstedt es im Namen der Organisatoren ausdrückte: „Wir sagen Danke!“

Für jeden was dabei

Auch zum Programm, welches Besucher in Ruhrort erwarten können, gaben die Hafenfest-Vereinsvorstände schon erste Informationen: „Wir haben ein paar Newcomer-Bands im Programm, mit Rock, Pop, Soul und Funk – da sollte für jeden was dabei sein“, erklärte Vorstandsmitglied Dr. Bernhard Weber. Wie im Vorjahr steht die Haniel-Bühne als Hauptbühne vor der Schifferbörse und die Imperial-Bühne als „große Bühne“

am Eisenbahnhafen. Auf der Hauptbühne wird während des ganzen Hafenfestes immer was los sein, die „große Bühne“ bleibt den großen publikumswirksamen Acts vorbehalten: entsprechend viel Platz für Zuschauer drum herum ist vorhanden. Wieder im Programm dabei sind die Reeper Boys, die drei gewichtigen Damen von Big Soul sowie der Teufelsgeiger Mani Neumann mit seiner Band Farfarello. Historische Dampfschlepper aus Holland, ein Drachenbootrennen im Hafemund, Schiffscorso zum Feuerwerk und Speedboote: „Wir versuchen, das Wasser zu bewegen“, setzte Mario Adams, Vorsitzender des Ruhrorter Bürgervereins und Vorstandsmitglied im Hafenfest-Verein, weitere Akzente für das Hafenfest. Im Planung ist auch ein Shanty-Chor-Treffen mit einem Wettbewerb der Chöre auf der großen Bühne. Auf das Ruhrorter Lichterfest müssen die Besucher verzichten, der Sponsor Stadtwerke musste aus finanziellen Gründen passen. Teil des Programms blieben das Schützenfest mit der Kirmes auf der Mühlenweide über die vollen vier Tage sowie der Kunst- und Kulturmarkt auf dem Neumarkt mit dem verkaufsoffenen Sonntag: „Wir wollen das Fest aus dem Hafen bis in den Stadtteil ziehen“, begründete Bernhard Weber.

Vor 19 Jahren ohne Geld gestartet

„Das Hafenfest wurde von Beginn an gut im Stadtteil aufgenommen“, erzählte Walter Pavenstedt, der das Fest als Chorleiter des Ruhrorter Shanty-Chores 1994 mit initiiert und seitdem mit organisiert hatte. Damals konnte diese Veranstaltung noch eine re-

lative kleine Gruppe Engagierter als Organisatoren stemmen. Angesichts der Größenordnung, die das Hafenfest mittlerweile erreicht hat, und den Anforderungen für eine Genehmigung, ist dies aber seit einigen Jahren nicht mehr möglich. Entsprechend gründete man vor ein paar Jahren einen Verein, den Ruhrorter Hafenfest e. V., der seitdem Organisation und Planung in der Hand hält. Im Vorstand des Vereins engagieren sich Ruhrorter, die sich auch anderweitig für den Stadtteil einsetzen. Walter Pavenstedt, auch als „Mr. Hafenfest“ bekannt, ist Vorsitzender des Vereins.

„Das Hafenfest ist schon immer über Sponsoren finanziert worden, anfangs hatten wir auch mal eine Tombola“, erzählte Pavenstedt. Städtische Gelder fließen nicht. Und je größer das Hafenfest wurde, umso teurer wurde nicht nur das Programm, sondern auch die Infrastruktur: „Wir müssen heute alleine 50.000 Euro zusätzlich für die Sicherheit ausgeben“, so Pavenstedt. Hierzu zählen eine Nottreppe von der Mühlenweide hinauf zur Friedrich-Ebert-Brücke, die nur für das Hafenfest aufgebaut wird, Sicherheitspersonal, Absperrungen und ein Lautsprechersystem für Notfalldurchsagen. Und das sind Dinge, die vom Ordnungsamt der Stadt Duisburg heutzutage peinlichst genau kontrolliert werden.

Vom 16. bis 19. August findet im Duisburger Hafenstadtteil das 20. Ruhrorter Hafenfest statt. Aktuelle Informationen sowie ein vollständiges Programm zum Ruhrorter Hafenfest gibt es ab Juni auf den Webseiten www.hafenfest-ruhrort.de.

Petra Grünendahl (Text und Foto) ■



Die Vorstände des Ruhrorter Hafenfestes rahmen den Schirmherren ein: Rudi Gande, Walter Pavenstedt, Peter Baasen, Thorsten Brand (ArcelorMittal), Dr. Bernhard Weber und Mario Adams vor dem Museumsschiff Oscar Huber im Ruhrorter Hafemund.

Von der Ostsee an den Rhein Hafenrundfahrten mit der RheinCargo



Das neue FGS "RheinCargo" am Anleger unterhalb des Kölner Musical Domes. Fotos: Friedbert Barg

Vor rund 12 Jahren bei der Mondorfer Lux-Werft gebaut, fährt das seitdem auf der Ostsee eingesetzte Fahrgastschiff „Ostseebad Warnemünde“ jetzt als Ausflugsschiff „RheinCargo“ auf dem Rhein bei Köln.

Für Eigner Mario Schmitz, Geschäftsführer der Personenschifffahrt Schmitz GmbH & Co. KG in Köln, ist die RheinCargo nach der Rheinland, der Rheinperle und der Rheintreue das vierte Schiff. Er hat das 32,70 m lange und 9,80 m breite Schiff nach der RheinCargo GmbH, dem Gemeinschaftsunternehmen der Häfen und Güterverkehr Köln (HKG) und der Neuss Düsseldorf Häfen, benannt - und dabei auch die Rundfahrten durch die Kölner Häfen als Hauptthema für die Ausflugsfahrten gewählt.



Die Eignerfamilie Schmitz.

Die Fahrten gehen vom Liegeplatz am Kölner Musical Dome über den Rheinau- und dem Deutzer Hafen zum Mülheimer Hafen. Das Highlight der Tour ist der ausführliche Besuch des großen Niehler Hafens. Dort kreuzt die MS RheinCargo zwischen Container-Riesen, Kranbrücken und Schrottschlag-Anlagen. Die bis zu 380 Gäste an Bord werden dabei sach- und fachkundig darüber informiert, was so alles in den Häfen und in der Binnenschifffahrt passiert - und welche Leistungen dabei erbracht werden.

fb ■

Wettbewerb der KD: Wer macht das schönste Foto?

Die „Goethe“ wird 100

Als die „Goethe“ 1913 in Dienst gestellt wurde, konnte niemand erahnen, welch aufregende Geschichte dieses einmalige Schaufelradschiff erleben würde. Heute, 100 Jahre später, ist die „Goethe“ das wohl beliebteste und außergewöhnlichste Mitglied der KD-Flotte und wird zum 100-jährigen Jubiläum gebührend gefeiert.

Der Anblick der sich drehenden Schaufelräder lässt alte Zeiten lebendig werden. Beim Betreten der Salons mit ihrer originalgetreuen Art-déco-Ausstattung fühlt man sich zurückversetzt in die Goldenen Zwanziger. Das noch heute größte Seitenradschiff der Welt hat eine bewegte Vergangenheit und lag sogar nach einem Bombentreffer im zweiten Weltkrieg mehrere Jahre auf dem Grund des Rheins. Seit der aufwendigen, originalgetreuen Restaurierung im Jahr 1996 erstrahlt die „Goethe“ in ihrer heutigen Pracht und feiert 2013 ein einmaliges Jubiläum.

Zum 100. Geburtstag hat sich die KD Einiges einfallen lassen. So können sich die Gäste an Bord auf eine kulinarische Reise auf den Spuren Johann Wolfgang von „Goethe“'s begeben. Dazu passend gibt es einen eigens abgefüllten Jubiläumswein mit Spezialetikettierung, der im Jubiläumsjahr auf allen Schiffen der KD erhältlich ist. Wer mit der „Goethe“ ablegen möchte, hat dazu in der Hauptsaison vom 26.04. bis 07.10.2013 täglich um 9 Uhr ab Koblenz Gelegenheit, denn wie gewohnt fährt die „Goethe“ täglich auf der beliebten KD Nostalgie-Route bis Rüdesheim und zurück nach Koblenz.

Gefeiert wird dann nochmals während der „Goethe“ Jubiläumstage. Dann macht die Jubilarin auch einen Abstecher in ihre „Geburtsstadt“. Vom 14. bis 21. Juli fährt sie ab Köln ins Siebengebirge und zurück. In dieser Woche sowie zwischen 4. und 18. August – dann wieder im Mittelrheintal – gilt ein attraktiver Jubiläumstarif: Alle Tickets gibt's zum Jubiläumstarif mit 50 % Ermäßigung auf den regulären Erwachsenen-Fahrpreis. Obendrauf gibt's für alle Erwachsenen noch einen Geburtstags-Pikkolo. Da die Tickets sicherlich begehrt sein werden und das Kontingent begrenzt ist, empfiehlt die KD, sich rechtzeitig ein Ticket im Vorverkauf zu sichern.

Als weiteres Highlight startet die KD ein Jubiläumsgewinnspiel und ermöglicht den Gewinnern damit den Blick aus der Luft auf das UNESCO Welterbe Mittelrheintal und die „Goethe“. Von Mai bis September verlost die KD nämlich jeden Monat einen Freiflug für 2 Personen. Gewinnen können die Einsender der schönsten Fotos der „Goethe“, die per E-Mail an bordreporter@k-d.com geschickt werden. Einsendeschluss ist der 15. jeden Monats.

Für alle, die sich nochmals in aller Ruhe die Geschichte der „Goethe“ vor allem in Bildern anschauen möchten, gibt es ab sofort das Jubiläumsbuch „100 Jahre „Goethe“ auf dem Rhein“ von Gerd Schuth. Es ist erschienen im Sutton Verlag und für EUR 19,95 im Handel sowie an vielen KD-Verkaufsagenturen erhältlich. ■



Die "Goethe" am 24.4.2013 vor der Kölner Rheinfront.

Foto: Friedbert Barg

Befragung zur Anerkennung und Modernisierung der Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt

Der BDB bittet um aktive Beteiligung

Die Europäische Kommission bereitet zurzeit eine Initiative zur Anerkennung und Modernisierung der Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt vor, die im Sommer 2013 zu einem Gesetzgebungsvorschlag an Rat und EU-Parlament führen soll. Das Vorhaben soll der Abschaffung von Hürden bei der europaweiten Ausübung und der Anerkennung der Berufsqualifikationen dienen. In diesem Zusammenhang führt die Kommission eine öffentliche Befragung durch.

In einem umfangreichen Fragebogen, der dank der Unterstützung der ETF auch in deutscher Sprache vorliegt, werden zahlreiche Themen angesprochen, die der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt für seine Mitglieder zusammengefasst hat. Die Fragen zielen darauf ab, Handlungsbedarf in den Bereichen Sicherheit, Arbeitnehmermobilität, Streckenkundenpflicht und Schifferdienstbücher zu konkretisieren.

Sicherheit

Die Kommission will in Bezug auf das Thema Sicherheit wissen, ob die Unterschiede in den nationalen Ausbildungsregeln und -verwaltungsvorschriften die Sicherheit auf Binnengewässern beeinträchtigen. Kann es sein, dass die technischen Standards in der Ausbildung auf nationaler Ebene nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entsprechen und sich dieser Zustand negativ auf die Sicherheit auswirkt? Oder ist die Sprachbarriere innerhalb einer internationalen Besatzung – also der Faktor Mensch – eher sicherheitsrelevant? Gefragt wird auch, ob die Harmonisierung der Mindestausbildungsstandards und die Einführung von freiwilligen Maßnahmen zur Nautik, Technik, Umweltschutz, Gefahrgut Verbesserung der Sicherheit in diesem Kontext zielführend sind. Sollten sicherheitsrelevante Mindestausbildungsstandards nur für Schiffsführer oder für alle an Bord gelten? Die Kommission möchte auch wissen, ob nach der Einschätzung der Teilnehmer der Gebrauch von Simulatoren und die Einführung von sprachneutralen Kommunikationsmitteln wie das so genannte Riverspeak in der Aus- und Fortbildung die Sicherheit im Binnenschifffahrtsgewerbe erhöhen würde.

Arbeitnehmermobilität

Gefragt wird zu diesem Thema, ob und inwiefern die Teilnehmer der Befragung

die Mobilität der Arbeitnehmer überhaupt für wichtig halten. Es wird auch die Frage aufgestellt, ob die unterschiedlichen Anforderungen für die Berufsqualifikationen, die Probleme bei der Anerkennung der Berufsqualifikationen von sektorfremden Arbeitnehmern, die bestehende Streckenkundenpflicht, die teilweise fehlende Akzeptanz der Schifferdienstbücher durch die Behörden der verschiedenen Mitgliedstaaten oder die Sprachprobleme innerhalb der EU der maßgebliche Grund für die geringe Mobilität der Arbeitnehmer ist. Gefragt wird außerdem, ob und inwiefern die Harmonisierung der Anforderungen an Gesundheit und Alter der Besatzung, der Qualifikationen oder der Mindestausbildungsstandards, die Einführung eines europäischen Zentralregisters für die EU Schiffsführerpatente oder die Ausweitung der gegenseitigen Anerkennung dieser Patente als zielführende Maßnahmen angesehen werden. Hinsichtlich des Umfangs der Harmonisierungsmaßnahmen will die Kommission unter anderem wissen, ob Ihrer Meinung nach die Angleichung der Anforderungen an Mindestalter, Tauglichkeit sowie Erfahrung nur in Bezug auf Schiffsführer und/oder nur andere Besatzungsmitglieder erfolgen oder unterbleiben soll.

Die Kommission fragt auch, ob die Einführung einer gemeinsamen Methode für die Erleichterung der Anerkennung der auf See gesammelten praktischen Fahrzeiten für die Erlangung einer Qualifikation in der Binnenschifffahrt sinnvoll wäre und ob diese Erleichterung nur für die Schiffsführer oder alle Besatzungsmitglieder gelten soll.

Streckenkunde

Bezüglich der Streckenkunde stellt die Kommission die Frage, ob die Vereinheitlichung der Kriterien für die Erstellung von Streckenkundenlehrplänen und der Prüfungsstandards für die Erlangung der Streckenkundenzertifikate verpflichtend oder freiwillig erfolgen soll. Die Kommission möchte auch wissen, ob die Streckenkundenpflicht auf die besonderen, die Navigation erschwerenden hydromorphologische Charakteristika eines Flussabschnittes oder auf das Fehlern von angemessenen Markierungen bzw. spezifischen örtlichen Verkehrsregelungen auf solchen Flussabschnitten oder eventuell auf andere Eigenschaften beschränkt werden soll. Nicht zuletzt stellt die Kommission die Frage, ob in bestimmten Fällen die durch

River Information Services (RIS) geschaffenen Möglichkeiten, z. B. der Gebrauch von elektronischen Flusskarten, das Bedürfnis für besondere Streckenkunde entfallen lässt. Die Befragten werden zudem gebeten, die Auswirkungen der Änderung der Streckenkundenpflicht auf die Mobilität der Arbeitnehmer einzuschätzen. Zuletzt wird die Frage aufgestellt, ob der Gebrauch von Simulatoren im Rahmen der Ausbildung bzw. von Prüfungen zu einer Verringerung der für die Streckenkundenprüfung erforderlichen Ausbildung oder Erfahrung führen könnte.

Schifferdienstbücher

Die Kommission plant die Einführung von obligatorischen elektronischen Schifferdienstbüchern (e-SRB), in denen die Qualifikationen der Besatzungsmitglieder festgehalten werden. Mit diesem leicht zugänglichen Beweismittel könnte das Personal bei Auslandseinsätzen seine Qualifikation nachweisen. Die Nachverfolgung und Authentifizierung der e-SRB soll durch die Errichtung eines passwortgeschützten Zentralregisters erfolgen, in dem alle e-SRB digital einsehbar wären. In der Befragung untersucht die Kommission, inwiefern die Befragten elektronische Schifferdienstbücher für die Erhöhung der Mobilität der Arbeitnehmer für geeignet halten und ob die Aufzeichnung der Fahrzeit ausreichend für die gegenseitige Anerkennung der Berufserfahrung ist. Es wird auch die Frage gestellt, ob das elektronische Schifferdienstbuch eventuell auch für den Nachweis der Tauglichkeit, der Fahrzeiten, der Qualifikationen und der Berufserfahrung an Bord eines bestimmten Schiffstyps geeignet ist und ob dessen Einführung zu einem Rückgang der durch die Kontrolluntersuchungen der Behörden verursachten Belastungen führen kann. Die Kommission möchte nicht zuletzt wissen, ob die Befragten die zeitgleiche Einführung eines elektronischen Fahrtenbuchs mit dem elektronischen Schifferdienstbuch befürworten.

Der BDB bittet, aktiv an der Befragung teilzunehmen und den Fragebogen trotz seines Umfangs so umfassend wie möglich auszufüllen, da die Antworten eine nicht unerhebliche Rolle in der weiteren politischen Diskussion spielen werden. So erhalten Sie eine Stimme in Europa.

Der Fragebogen kann auf folgender Webseite bis zum 21. Juni 2013 ausgefüllt werden:

http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/2013-06-21-inlandnavigqualifications_en.htm

Der BDB gibt gleichzeitig ein paar praktische Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens:

- Das Ausfüllen des Online-Fragebogens wird unterbrochen, wenn Sie 90 Minuten lang keine Eintragungen vornehmen. Wir empfehlen Ihnen daher, zunächst die deutsche Fassung des Fragebogens, die wir als Arbeitshilfe beifügen, auszufüllen und danach die Antworten in den Online-Fragebogen manuell einzutragen. Text, den Sie selbst als Kommentar in die dafür vorgesehenen Spalten eintragen, können Sie ausdrücklich gern in deutscher Sprache abfassen. Deutschsprachige Kommentare werden gegenüber Eintragungen in der englischen Originalsprache nicht benachteiligt.
- Bestimmte Fragen sind obligatorisch (compulsary) und müssen unbedingt beantwortet werden, sonst nimmt das System den Fragebogen nicht an und leitet Sie zu der unbeantworteten Frage zurück:
- Unter Frage Nummer 1.10 können Sie angeben, ob Sie die Publikation Ihrer Antworten erlauben und ob Sie dabei anonym bleiben möchten.
- Sie können im Fragebogen auch eintragen, ob Sie im sog. Transparency Register bestimmter Interessenvertretungen erfasst sind.
- Bitte verwenden Sie auf keinen Fall die „Zurück“-Taste in der oberen linken Ecke Ihres Bildschirms, weil dann sämtliche eingetragene Daten verloren gehen! Benutzen Sie bitte lediglich die Bildschirmstasten am unteren Bildschirmrand.
- Nach Ausfüllen des Online-Fragebogens werden Sie vom System um Bestätigung gebeten. Bitte vergessen Sie nicht, Ihre Registrationsnummer einzutragen!
- Zusätzliche Anmerkungen und Beiträge zu den im Fragebogen angesprochenen Themen, wie z. B. Positionspapiere sollten ebenfalls bis zum 21. Juni 2013 per E-Mail an Jaroslav.Pytko@ec.europa.eu geschickt werden. Stellungnahmen werden unter anderem auch in deutscher, französischer und niederländischer Sprache berücksichtigt, obwohl die Regeln der EU bedauerlicherweise nur eine öffentliche Befragung in englischer Sprache vorsehen und auch ausreichen lassen würden.

Nach der Durchführung der öffentlichen Befragung wird der Abschlussbericht auf der Website der Kommission der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Der BDB wird Ihnen umgehend einen Hinweis hierauf samt Link zu der Fundstelle des Berichts zukommen lassen. Wir werden uns über die Europäische Binnenschiffahrts Union (EBU) in die Meinungsbildung einbringen. ■

Stilvolles Ambiente in zarter Anlehnung an den Jugendstil

„Fürstin Gloria“ befährt künftig die Donau bei Regensburg



Das 45 m lange MS "Fürstin Gloria" am Liegeplatz in Regensburg

Mariae Gloria Fürstin von Thurn und Taxis höchstpersönlich taufte das Schiff, das ab jetzt ihren Namen trägt: MS Fürstin Gloria. Das Schiff, das bei der Schiffswerft Bolle in Darben gebaut und dann über die Ost- und Nordsee auf

die Donau nach Regensburg gebracht worden war, ist ein Prachtstück mit stilvollem Ambiente und „zarter Anlehnung an den Jugendstil“, wie Susanne Völkl (kl. Foto), Geschäftsführerin der Regensburger Personenschiff-

fahrt, strahlend sagt. Es ist das vierte Schiff des Unternehmens und es wird künftig während fahrplanmäßiger Rundfahrten von Regensburg aus Fahrgäste zwischen Straubing und Riedenburg befördern.

Darüber hinaus werden aber auch exklusive Themenfahrten, wie „Theater auf dem Schiff“, Dinnerfahrten und Kultur-Matinéen angeboten.

Das neue Schiff ist zugelassen für 250 Personen, ist 45 m lang und 10,60 m breit. Der Fahrgastraum im Salonstil nimmt eine Fläche von 320 qm ein.

Mit der Taufe durch die Fürstin erhielt das Schiff auch den kirchlichen Segen durch Stadtdekan Prälat Alois Möstl und Regionalbischof Dr. Hans-Martin Weis. ■



führerin der Regensburger Personenschiff-



Kirchliche und weltliche Prominenz nach geglückter Taufe auf dem Vorschiff der „Fürstin Gloria“. Auch Starkoch Alfons Schuhbeck war dabei - und versorgte später die 150 Ehrengäste mit einem vorzüglichen Menü. Fotos: Friedbert Barg



Geballte Lokal-, Landes- und Bundespolitik-Prominenz in der Kieler Sparkassen-Arena (v.l.): Oberbürgermeisterin Dr. Susanne Gaschke, Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Torsten Albig, Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, Staatssekretär Hans-Joachim Otto, Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, der Hamburger Wirtschafts- und Verkehrssenator Frank Horch und Staatssekretär Enak Ferlemann. Rechts hinter Ferlemann sitzt Achim Wehrmann, Leiter der Abteilung Schifffahrt im Bundesverkehrsministerium.

Fotos: Friedbert Barg

Bundesverkehrsminister Ramsauer bei der Maritimen Konferenz in Kiel

60 Mio. € für die Schifffahrtförderung und die Stärkung der maritimen Wirtschaft

Im Namen von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel luden das BMWi, das Land Schleswig-Holstein und die Landeshauptstadt Kiel zur Achten Nationalen Maritimen Konferenz am 8. und 9. April 2013 in der Sparkassen-Arena-Kiel in Kiel ein. Über 800 Vertreter aus der Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung, den Gewerkschaften, der Politik und Verwaltung aus Bund und Ländern trafen sich, um über die Herausforderungen und Wege zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit der maritimen Wirtschaft in Deutschland zu debattieren.

Zusammen mit dem Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und Koordinators der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft, Hans-Joachim Otto, eröffnete

Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel die Konferenz. In ihrer Begrüßungsansprache sagte die Kanzlerin unter anderem: „Die Maritime Konferenz findet auch in einer Zeit statt, in der es um die Branche insgesamt nicht nur gut bestellt ist, sondern in der es eine Vielzahl von Problemen zu diskutieren gibt. Ich glaube, dass deshalb die Regelmäßigkeit, mit der alle zwei Jahre die Spitzen des Wirtschaftsbereichs zusammentreffen, aber auch die Regelmäßigkeit der Arbeit der Arbeitsgruppen ein Wert an sich sind. Es wurden durch sie immer wieder Probleme gelöst. Ich denke nur an die Frage der Sozialversicherung, die wir vor zwei Jahren in Wilhelmshaven diskutiert haben. Inzwischen haben wir dazu eine gute Lösung auf den Weg gebracht.“

Staatssekretär Otto stellte in seiner Begrüßung fest: „Die maritime Wirtschaft ist von hoher gesamtwirtschaftlicher Bedeutung. Von der Konferenz erwarte ich Impulse zur weiteren Stärkung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft in Deutschland. Die Konferenz wird das Arbeitsprogramm für die gemeinsam von Wirtschaft, Wissenschaft, Gewerkschaften, Verwaltung und Politik zu lösenden Aufgaben vorgeben. Die maritime Wirtschaft ist eine Zukunftsbranche mit erheblichem Wachstums- und Beschäftigungspotenzial. Für Deutschland als Industrie- und Exportland ist sie unverzichtbar. Wir brauchen sie auch zur Lösung zentraler Zukunftsfragen wie Energieversorgung, Rohstoffversorgung und Klimawandel.“

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer sagte: „Wir werden für einen wettbewerbsfähigen maritimen Standort Deutschland an der Tonnagesteuer festhalten. Damit sorgen wir für zukunftsichere Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft, die für ganz Deutschland ein wichtiger Wachstumsmotor ist. Wir brauchen eine starke Handelsflotte unter deutscher Flagge. Die Bundesregierung ist und bleibt ein verlässlicher Partner im maritimen Bündnis - das gilt gerade auch in den schwierigen Zeiten der Wirtschafts- und Finanzkrise. Der Bund hat



Auf großes Journalisten-Interesse war die Pressekonferenz zu Beginn der Maritimen Konferenz in Kiel gestoßen.



Wurde während der maritimen Konferenz in Kiel erstmalig präsentiert: www.deutsche-flagge.de. Auf dieser Webseite finden sich viele Informationen für Reeder und Seeleute der deutschen Seefahrt.

sein Versprechen gehalten: Wir stellen rund 60 Millionen Euro für die nächsten Jahre für die Schifffahrtförderung bereit und geben der Branche damit Planungssicherheit. Ich baue darauf, dass auch die private Stiftung ‚Schifffahrtsstandort Deutschland‘ in Kürze weitere Mittel zur Verfügung stellen kann. Wenn alle Bündnispartner ihre Versprechen erfüllen, können wir mit rund 90 Millionen Euro aus öffentlicher und privater Hand die Wettbewerbsfähigkeit effektiv stärken.“

Die Maritime Konferenz ist mit rund 1.000 Teilnehmern die wichtigste Veranstaltung der Branche, die alle zwei Jahre stattfindet und erneut von Bundeskanzlerin Angela Merkel eröffnet wurde. Im Vordergrund standen in diesem Jahr der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals, die Nutzung der Offshore-Windenergie und Lösungsansätze zur Überwindung der Krise in der Seeschifffahrt. Das Bundesverkehrsministerium war mit Minister Ramsauer und den Staatssekretären Michael Odenwald und Enak Ferlemann über beide Tage hochrangig vertreten.

Am Rande der Konferenz besuchte Bundesverkehrsminister Ramsauer auch die Schleusenanlage in Kiel-Holtenau und verschaffte sich einen persönlichen Eindruck von der Levensauer Hochbrücke: „Der Nord-Ostsee-Kanal wurde über die beiden vergangenen Jahrzehnte sträflich vernachlässigt. Ich bin froh, dass ich die erforderlichen Mittel für die fünfte Schleusenkammer in Brunsbüttel erkämpfen konnte und die Ausschreibung jetzt läuft. Als nächstes werden wir einen Zeit- und Maßnahmenplan für den gesamten Nord-Ostsee-Kanal vorlegen.“

Ramsauer kündigte außerdem an, dass das Nationale Hafenkonzept fortgeschrieben werden soll und noch in dieser Legislaturperiode ein Entwurf für Leitlinien dafür vorgelegt werde. ■

Zentrale Forderungen des Verbands Deutsche Reeder (VDR) aufgegriffen und Unterstützung zugesagt

Deutsche Reeder erhalten klare Zusagen von der Kanzlerin

Die Bundeskanzlerin bekannte sich klar zum Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung und möchte Kontinuität in die Schifffahrtförderung des Bundes bringen. „Wir begrüßen die eindeutige Zusage der Bundeskanzlerin, die Fördermittel des Bundes von knapp 60 Millionen Euro dauerhaft zu verstetigen“, so Michael Behrendt



(Foto links), Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR). „Unsere Unternehmen brauchen diese Planungssicherheit, um Ausbildungsplätze und Beschäftigung an Bord am Standort Deutschland zu sichern.“

Die deutschen Reeder stellen selbst trotz der schweren Schifffahrtskrise 30 Millionen Euro jährlich bereit, um Ausbildungsplätze, Weiterbildung und den Berufseinstieg für Offiziere an Bord zu fördern.“ Somit tragen Bundesregierung und Reeder gemeinsam mit insgesamt 90 Millionen Euro jährlich dazu bei, das maritime Know-how am Standort Deutschland zu erhalten und auszubauen.

Rechtliche Klarstellung bei der Versicherungssteuer zugesichert

In einer Linie mit dem Deutschen Bundestag und dem VDR erwartet die Bundeskanzlerin Klarheit bei der drohenden Erhebung von Versicherungssteuer auf Erlöspools. Die meisten Charterreeder bündeln seit Jahrzehnten ihre Schiffe in Pools, die ihre Einnahmen zusammenfassen und den Poolmitgliedern eine wettbewerbsfähige Teilnahme am Markt ermöglichen. Das Bundeszentral- uern hatte Ende 2012 unvermittelt erklärt, die Erlöspool-Einnahmen grundsätzlich mit 19% Versicherungssteuer zu belegen. Unter allen Schifffahrts- und Versicherungsexperten sowie den Abgeordneten des Deutschen Bundestages herrscht Konsens, dass Erlöspools keine Versicherungstatbestände erfüllen. „Die Bundeskanzlerin erwartet keine Irritati-

onen mehr. Wir nehmen sie beim Wort und erwarten schnell die rechtliche Klarstellung, dass Erlöspools in der Schifffahrt nicht der Versicherungssteuer unterliegen“, sagte Behrendt. „Das Damokles-Schwert über den Köpfen unserer Unternehmen muss endlich eingeschmolzen werden.“

Die Bundeskanzlerin teilt zudem die Ansicht des VDR, dass die Kosten der deutschen Flagge im Vergleich mit anderen Flaggen zu hoch sind. Die Bundesregierung habe bereits begonnen, die deutsche Flaggenadministration zu verbessern. „Eine neue Internetseite ist aber nicht genug“, sagte Behrendt. „Wir brauchen einen zentralen Ansprechpartner für alle Belange der Schifffahrt. Eine effiziente und serviceorientierte Flaggenstaatsverwaltung ist eine wichtige Voraussetzung, um die deutsche Flagge für unsere weltweit und rund um die Uhr aktive Branche attraktiver zu machen.“

Schleppender Ausbau der Offshore-Windenergie bedroht auch Jobs in der Schifffahrt. Der ins Stocken geratene Ausbau der Offshore-Windenergie ist auch für die Schifffahrt eine Gefahr. „Rund 20 deutsche Reedereien betätigen sich national und international als Dienstleister der Offshore-Windenergie-Branche und damit aktiv an der Energiewende“, sagte Behrendt. Neben Fahrzeugen für die Errichtung von Offshore-Windparks bereedern sie Schiffe für Wartungsarbeiten und den Transport von Arbeitskräften in den Windparks. Derzeit sichern sie dabei mit rund 50 Schiffen 1.500 hochwertige Arbeitsplätze für die gesamte Betriebsdauer der Windparks. „Kommt der Ausbau der Offshore-Windenergie ins Stocken, geraten auch die Arbeitsplätze in dieser Zukunftsbranche in Gefahr“, so Behrendt.

Neue Finanzierungsinstrumente für Umwelt- und Klimaschutz notwendig

Die Zurückhaltung der Banken bei der Schiffsfinanzierung hemmt die Bemühungen der deutschen Reeder für mehr Umwelt- und Klimaschutz. „Die Schifffahrt braucht in der aktuellen Finanzierungs-krise neue Instrumente, um umwelt- und klimafreundliche Technologien finanzieren zu können“, sagte Behrendt abschließend. ■

Ab 1. Dezember 2013

Neue Wahrschauregelung auf dem Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar

Zwischen Oberwesel und St. Goar besteht auf 5 km Länge wegen des tief eingeschnittenen, stark gewundenen und engen Rheintales weder eine ausreichende Sicht noch eine direkte UKW-Sprechfunkverbindung von Schiff zu Schiff (UKW-Kanal 10). Je nach Größe der beteiligten Fahrzeuge und Verbände muss eine Begegnung in den Kurven vermieden werden. Dabei hat wegen der Strömung nur die Bergfahrt die Möglichkeit zu warten. Dazu muss sie aber wissen, ob und welche Schiffe ihr zu Tal entgegenkommen. Damit die Bergfahrt diese Information erhält, wird auf dieser Strecke seit 1972 der Schiffsver-

kehr mit Lichtsignalanlagen gem. § 12.02 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) geregelt.

Die Revierzentrale Oberwesel stellt entsprechend der Größe der Fahrzeuge und Verbände die Lichtsignale für die Bereiche, die diese zu Tal durchfahren. Die Bergfahrer sehen, was zu Tal kommt und müssen gegebenenfalls die Talfahrt abwarten. Aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens, insbesondere von größeren Fahrzeugen und Verbänden, sowie häufigeren Unfällen im Bereich des Tauberwerths und zur Vereinfachung der bestehenden Regelung wurden eine Überarbeitung und damit die Optimierung der bestehenden Wahrschauregelung notwendig.

Wo ist die Wahrschau geregelt?

Die Regelungen für die Wahrschaustrecke sind in §§12.02 und 12.03 (neu) RheinSchPV zu finden.

§ 12.02 RheinSchPV erklärt die Funktion der Lichtwahrschau

Es wird dargestellt, welcher Bereich gewahrschaut wird und wo Signalstellen eingerichtet sind. Des Weiteren wird die Bedeutung der Lichtzeichen erklärt.

§12.02 verweist außerdem auf die Anlage 9 RheinSchPV (neu). Diese Anlage enthält eine Karte mit einer Übersicht der Wahrschaustrecke (siehe Rückseite).

In dieser Karte werden die vorhandenen Streckenabschnitte, Signalstellen und Lichtzeichen dargestellt.

§ 12.03 RheinSchPV (neu) erklärt die besonderen Verhaltensregeln für die Fahrt in der Wahrschaustrecke

Damit die Fahrt durch die Wahrschaustrecke ohne Unfälle und möglichst ohne Behinderung verläuft, ist es notwendig, dass bestimmte verkehrliche Regelungen, z.B. Funkmeldungen, eingehalten werden und bei bestimmten Verkehrssituationen keine Begegnungen stattfinden. § 12.03 gibt daher vor, wie sich die Schiffsführer in bestimmte Situationen zu verhalten haben.

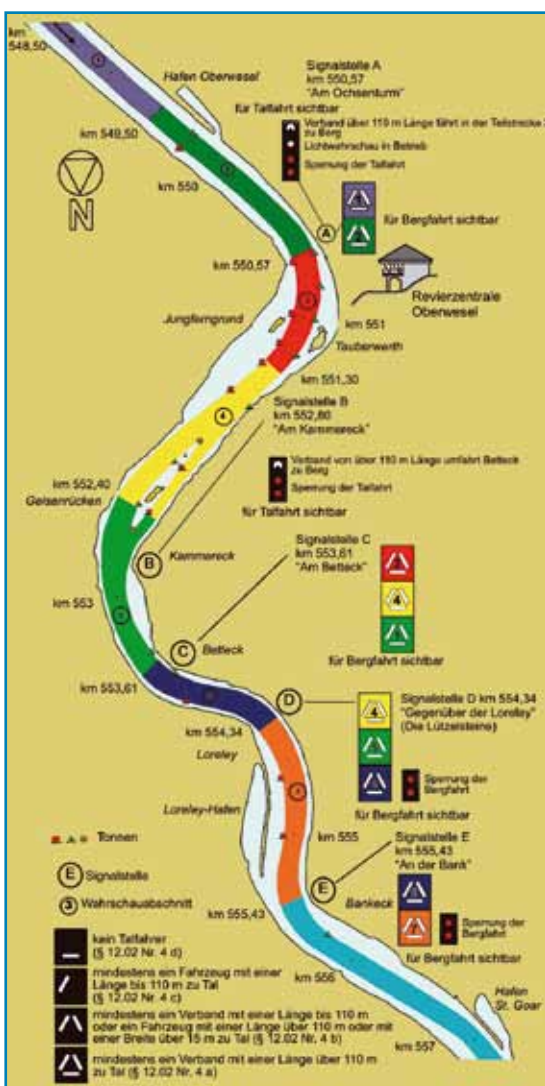
Im Zusammenhang mit der Optimierung der Wahrschauregelung wurden außerdem § 9.07 Nr. 3 Buchstabe c und § 9.08 RheinSchPV überarbeitet.

Frühzeitig informieren

Die Wahrschaustrecke ist eine nautisch sehr schwierige Strecke. Für die sichere Durchfahrt ist deshalb die genaue Kenntnis der Regelungen in §§ 12.02 und 12.03 RheinSchPV wichtig. Besonders wegen der Änderung der Teilstrecken und der neuen Begegnungsverbote ist es notwendig, sich frühzeitig über die neuen Regelungen informieren.

Die neuen Regelungen können ab sofort auch auf der Startseite von www.elwis.de nachgelesen werden.

Die neue Wahrschauregelung gilt ab dem 1. Dezember 2013



Übersicht der Wahrschaustrecke

Ausdehnung der Strecke nach oberstrom bis Rh-km 548,50

Die Strecke, die von der RVZ in Oberwesel gewahrschaut wird, befindet sich nun im Bereich von Rh-km 548,50 bis Rh-km 555,43 (Wahrschaustrecke).

Einteilung der neuen Gesamtstrecke auf 7 Teilstrecken

Durch die Erweiterung des Bereichs, für den die Wahrschau erfolgt, und die Neueinteilung der Teilstrecken ändern sich die Nummern der Teilstrecken und ihre Grenzen.

Neue Zeichen an der Signalstelle A

Wegen der Streckenerweiterung wird nun auch an der Signalstelle A der Bergfahrt die Annäherung von Talfahrern mit entsprechenden Lichtzeichen angezeigt.

Außerdem wird der Talfahrt durch ein weißes Blinklicht angezeigt, dass ein Verband mit einer Länge über 110 m am Tauberwerth (Teilstrecke 3) zu Berg fährt.

Besondere Regelungen für die Fahrt in der Wahrschaustrecke

Bei bestimmten Verkehrssituationen gibt es Begegnungsverbote.

Schiffahrts-Magazin

Zeitschrift für ShortSea, Binnenschifffahrt, Häfen und Schiffstechnik

Print- und Online-Ausgabe.

Nur € 54,- für 12 Ausgaben jährlich!

Bestellung per Fax +49 (0)211-383684,
telefonisch unter +49 (0)211-383683, per E-Mail unter abo@barg-verlag.de

Friedbert Barg, Fachverlag Schifffahrt und Wasserstraßen
Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Ja, ich möchte das Schiffahrts-Magazin als Printausgabe im Jahresabonnement 12 x jährlich zum Preis von € 54,- inkl. MwSt. und Versand (Ausland € 69,- inkl. Versand) beziehen. Der Zugriff auf die online-Ausgabe unter www.schiffahrts-magazin.de ist eingeschlossen (das Passwort erhalte ich nach Eingang der Abo-Bestellung beim Verlag). Mindestbezugszeitraum 1 Jahr. Das Abonnement endet automatisch nach dem Ablauf des ersten Jahres.

Firma/Name, Vorname _____

Straße, Nr. / Postfach _____

PLZ, Ort, Land _____

E-Mail _____

Diese Bestellung kann innerhalb von zwei Wochen ohne Angabe von Gründen bei Friedbert Barg, Fachverlag Schifffahrt und Wasserstraßen, Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf, schriftlich (auch per Fax oder E-Mail) widerrufen werden. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung.

Datum, Unterschrift _____

Unser Thema ist die Schifffahrt, ..



.. da wissen wir, worüber wir schreiben.

Ein Jubiläum der besonderen Art

Attersee-Schifffahrt - schon in der 5. Generation

100 Jahre Attersee Schifffahrt und gleichzeitig feiert die Stern & Hafferl Gruppe, zu der die Attersee Schifffahrt gehört, das 130-jährige Jubiläum. Bedenkt man, dass diese alte Reederei immer vom Eigentümer geführt wurde und heute in der 5. Generation mit einer Frau an der Spitze zu den Top-Unternehmen in Österreich zählt, dann ist das wirklich kein alltägliches Ereignis.

Deshalb pilgerte am 19. April 2013 auch die gesamte Elite des Landes an den Attersee, wo das Familienunternehmen zum großen Fest geladen hatte. Selbst seine Kaiserliche Hoheit Franz Joseph und die Kaiserin Sisi ließ man extra für das Fest auferstehen. Angesprochen auf den Grund dieser langen erfolgreichen Firmengeschichte meint der Seniorchef Dr. Werner Schreckeneder bescheiden, man darf das Schiff niemals in Gefahr bringen und muss das Steuer immer fest im Griff halten. Seine Tochter, Doris Schreckeneder, die jetzt auf der Kommandobrücke steht, weiß um die traditionellen Werte des Unternehmens und schätzt die Kraft der großen Familie, die Tradition und Vision täglich lebt. Unwillkürlich drängt sich der Vergleich mit dem Glücksschiff aus den japanischen Sagen auf. Dort waren es sechs Götter und eine Göttin, die den Sterblichen Glück brachten. In der Stern & Hafferl Gruppe ist, wie in der Sage, auch eine Frau für das Element Wasser zuständig. Ihr erklärtes Ziel ist, den Menschen an Bord Glücksmo-

mente zu ermöglichen. Und die Bemühungen scheinen sich zu lohnen. 2012 gab es an den beiden Standorten der Schifffahrt Attersee und Altaussee über 20 Prozent Umsatzsteigerung. Dabei hat das Unternehmen schon immer besonderen Wert auf Nachhaltigkeit gelegt. Schon die beiden ersten Schiffe – aus der renommierten deutschen Lürssen Werft – wurden elektrisch betrieben. Noch heute ist das Unternehmen stolz, Wegbereiter einer umweltfreundlichen Schifffahrt zu sein. Die Krönung dieser Firmenphilosophie gelang 2011 mit der Inbetriebnahme des ersten Solarschiffes in Österreich. Natürlich hat auch die besondere Umgebung des Attersees und des Altausseer Sees einen wesentlichen Anteil am Erfolg des Unternehmens. Der Attersee bekannt als Badewanne von Gustav Klimt und der Altausseer See als Tintenfass aller berühmten Schriftsteller, bieten wirklich unvergessliche Glücksmomente. Hier wie dort trifft sich heute wie damals die Weltelite zur Sommerfrische in trauter Gemeinsamkeit mit den Einheimischen. Kein Wunder also, dass der Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer das Unternehmen anlässlich des Jubiläums in den höchsten Tönen zu loben wusste. Stern & Hafferl ist ein verlässlicher Partner im Tourismus und ein Freudespender für die Gäste, so Pühringer. Weil das Unternehmen sein Steuergeld in der Heimat abliefern und nicht zu den Steuerflüchtlingen zählt, bringt der Landeshauptmann auch sein persönliches Glücksgefühl über das Unternehmen zum Ausdruck. Das freut auch den obersten Wirtschaftsboss im



Dr. Josef Pühringer, Mag. Doris Schreckeneder, Dr. Christoph Leitl

Land. Dr. Christoph Leitl, der selber eng mit der Region verbunden ist, weiß um den wirtschaftlichen Leuchtturm der am Attersee steht. Im Jubiläumsjahr 2013 denkt Stern & Hafferl natürlich nicht daran, sich auf den Lorbeeren auszuruhen. Vielmehr werden gerade in diesem Jahr die Weichen gestellt, um den Erhalt der Firmengruppe für viele weitere Generationen zu sichern. Zum Jubiläum ist ein Geschichtsband erschienen: Glücksmomente von Menschen, Schiff und Bahn rund um den Attersee/Trauner Verlag, ISBN: 978-3-99033-129-3. Außerdem wurde eine Sonderpostmarke mit einer limitierten Auflage gedruckt.

Text und Bilder: Peter Baumgartner ■

Auf dem Attersee fahren folgende Schiffe:

Stadt Vöcklabruck, ein ehemaliges Donauschiff des Bayerischen Lloyd. 1977 in der Hitzler Werft/Regensburg gebaut.
Unterach, ein ehemaliges Donauschiff von Wurm + Köck in Passau, Bj. 1970
Weyregg, der letzte Neubau der Schmidt-Werft in Oberwinter, die das Schiff 1989 in Österreich abgeliefert und danach Konkurs angemeldet hat.

Auf dem Altausseer See

fährt das ehemalige Schiff vom Bostalsee (Saarland) „*St. Wendeler Land*“. Dieses Schiff wurde 1998 in Korneuburg/Österreich gebaut und heißt jetzt *Altaussee*.

Zusammen hat die Flotte 633 Sitzplätze.



Kaiser Sisi und Franz Joseph schreiten von Bord

1.930 Aussteller aus 60 Ländern

Über 50.000 Fachbesucher werden zur tl 2013 erwartet

Alle zwei Jahre kommen die Akteure des weltweiten Güterverkehrs auf der transport logistic, der internationalen Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und

Supply Chain Management, in München zusammen. Der Status als weltweit anerkannte Leitmesse wurde dabei in den letzten Jahrzehnten durch ein stetiges Wachstum etabliert.

2013 wächst die Messe erneut und das nicht nur bei der Fläche, die um eine Halle erweitert wird.

Auch mit über 1.930 Unternehmen aus über 60 Ländern wächst die Ausstelleranzahl erneut. Zahlreiche internationale Marktführer werden vor Ort sein und zusammen mit den über 50.000 erwarteten Besuchern die perfekte Atmosphäre für effektives Networking und erfolgreiche Geschäftsabschlüsse schaffen.



Öffnungszeiten
Dienstag bis Donnerstag
09:00 – 18:00 Uhr

Freitag
09:00 – 16:00 Uhr

Tickets
1-Tagesticket 28,00 €
1-Tagesticket online 22,00 €

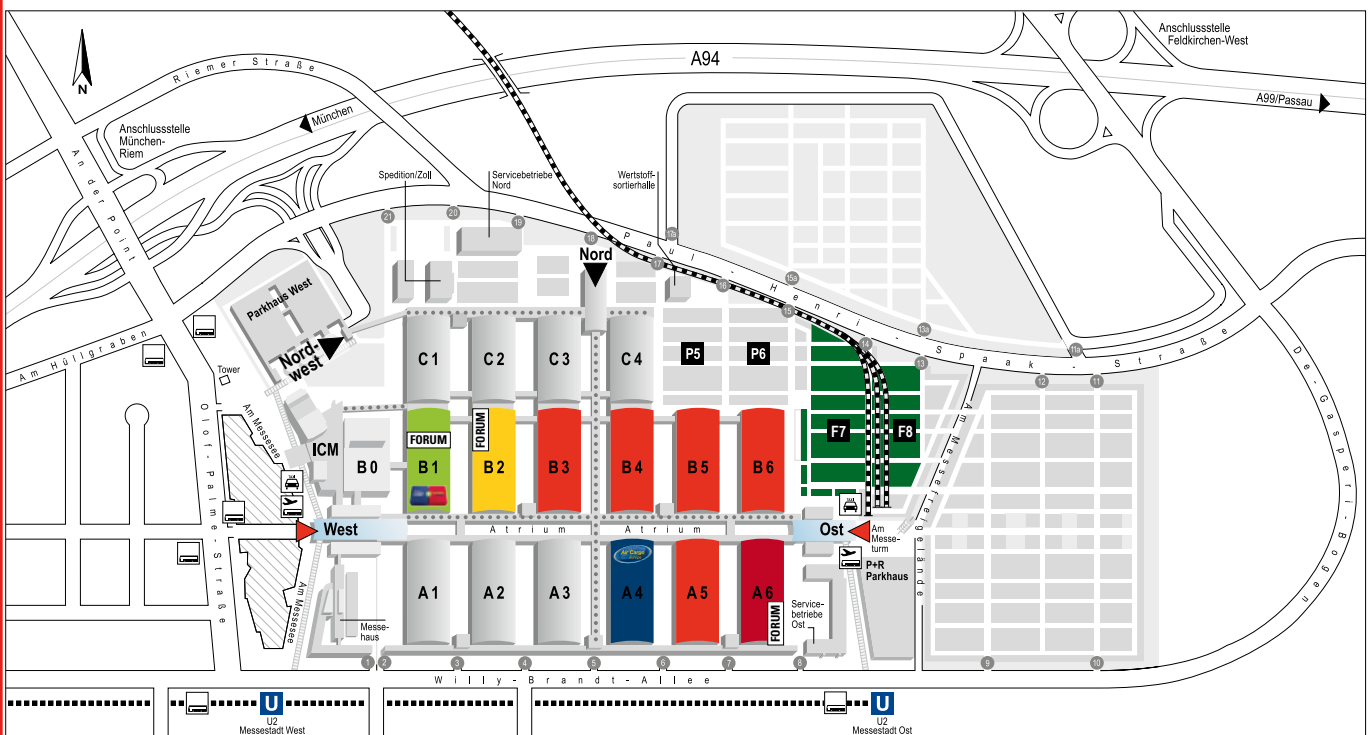
Dauerticket 42,00 €
Dauerticket online 36,00 €

Ermäßigungstickets
Ermäßigungsticket/Tagesticket 15,00 €
Ermäßigungsticket/Dauerticket 20,00 €
für Schüler, Studenten, Auszubildende, Erwerbslose und Umschüler, Rentner, Schwerbeschädigte ab 50%, Teilnehmer an Freiwilligendiensten (Bundesfreiwilligendienst, Freiwilliges Soziales Jahr, Freiwilliges Ökologisches Jahr); offizielle Nachweise sind vorzulegen.



transport
logistic

Internationale Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management
Messe München, 4.–7. Juni 2013



CeMAT@transport logistic Bereich Intralogistik	Telematik eBusiness Telekommunikation	Dienstleistungen Logistik	Air Cargo Europe	Systeme des Güterverkehrs	Freigelände Gleise	Eingänge
---	---	------------------------------	------------------	---------------------------	-----------------------	----------

Signale der Binnenschifffahrt für Berufs- und Sportschiffer

Eine neue und überarbeitete Auflage der zuletzt 1996 im Binnenschifffahrts-Verlag erschienenen „Signale der Binnenschifffahrt“ hat der Düsseldorfer Friedbert Barg Verlag herausgebracht. Zum Inhalt gehören u.a.



- aktuelle Auszüge aus den wichtigsten Polizeiverordnungen für die Schifffahrt auf den deutschen Binnen- und Seewasserstraßen
- Abbildungen und Erläuterungen der an den Ufern aufgestellten Zeichen,
- detaillierte Beschreibungen der Tag- und Nachtbezeichnungen der Fahrzeuge während der Fahrt und beim Stillliegen,
- Notsignale,
- Zeichen an Brücken und Schleusen,
- schwimmende und feste Fahrwasserzeichen,
- Schallsignale und Signalmittel.
- wichtige Anschriften und Rufnummern für die Sport- und Berufsschifffahrt

Eben alles, was Schiffs- und Bootsführer zum sicheren und vorschriftsmäßigen Betrieb ihres Wasserfahrzeugs wissen sollten.

Das Büchlein, das wegen seines A6-Formates in die Brusttasche eines Hemdes und in jede Handtasche passt, basiert teilweise auf den Arbeiten von Franz Marzeion, der die beiden vorangegangenen Ausgaben von „Signale der Binnenschifffahrt“ mitgestaltet hat. Autoren der aktuellen Ausgabe sind Dr. Regina Winterberg, Lehrerin für Verkehrsrecht am Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg-Homburg, und der Düsseldorfer Schifffahrtsjournalist Friedbert Barg.

Der Preis beträgt € 9,50 pro Exemplar inkl. MwSt. und Versand innerhalb Deutschlands.
Andere Länder zuzüglich € 3,45 Porto.

Bestellungen per E-Mail an: signale@barg-verlag.de

Signale der Binnenschifffahrt
für Berufs- und Sportschiffer
ISBN 978-3-9813124-2-3
Dr. Regina Winterberg, Friedbert Barg

Friedbert Barg
Fachverlag für Schifffahrt und Wasserstraßen
Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf
Tel. 0211-383683 Fax 0211-383684

Rainer Schäfer beim Logistiktag im Neusser Hafen

Der Ausbau der Kapazitäten aller Seehäfen ist gefragt

Der Außenhandel in Deutschland ist so stark verflochten wie in keinem anderen Land. Großteile der Im- und Exporte werden über die Seehäfen Deutschlands abgewickelt und auch zukünftig werden Seeverkehr und Containerumschlag steigen. Am Tag der Logistik stellten Branchenexperten Herausforderungen und Prognosen in der Neusser Pegelbar vor. Der bundesweite Tag der Logistik fand dieses Jahr unter dem Thema „Herausforderungen in der Sicherung des Seehafeninterlandverkehrs“ statt. Wie bereits in den vergangenen Jahren trafen sich Interessierte und Unternehmensvertreter auf Einladung der Hochschule Neuss für Internationale

Wirtschaft, der Regionalgruppe Rhein der Bundesvereinigung Logistik (BVL) und des Verbands Spedition und Logistik NRW (VSL) zum nunmehr fünften Mal in der Pegelbar am Neusser Hafen.

Rund 100 Besucher begrüßte Prof. Dr. Otto Jockel, Präsident der Hochschule Neuss und stimmte sie auf einen spannenden Tag mit interessanten Vorträgen ein. Gunnar Platz, Geschäftsführer der Planco Consulting GmbH in Essen, stellte beginnend eine Seeverkehrsprognose bis 2025 vor. Was erwartet den Seeverkehr in Nordrhein-Westfalen und wie sehen die Perspektiven für den Containerverkehr aus? Fest steht, dass der Seeverkehr weiterhin steigen wird,



Rainer Schäfer

Foto: F. Barg

von der Verdopplung bis hin zur Verdreifachung. Folglich bedingt die Fortsetzung des Wachstums Optimierungen, etwa durch eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur und Kooperationen. Kristin Kahl von der Contargo GmbH & Co. KG in Duisburg, thematisierte den Einsatz leistungsstarker und ressourcenschonender Megahubs, der die hohe Anzahl an Binnenschiffen in den Seehäfen reduzieren würde.

Herausforderungen und Lösungsansätze aus Sicht der Binnenhäfen präsentierte Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen. Im Zeichen des steigenden Welthandels ist ein Ausbau der Kapazitäten aller Seehäfen gefragt. Schon jetzt weisen Häfen wie Düsseldorf, Köln oder Münster erhebliche Platzmängel auf. Da sich gleichzeitig auch die Stadtentwicklung weiter fortsetzt, stellt dies eine der vielen Herausforderung dar, mit denen sich der diesjährige Tag der Logistik auseinandersetzt.

Während der anschließenden Hafentour auf der „MS Riverstar“ bot sich den Teilnehmern die Möglichkeit, Gespräche zu vertiefen und in einer Podiumsdiskussion Fragen an die Referenten zu richten. ■



Rund 100 Besucher begrüßte Prof. Dr. Otto Jockel, Präsident der Hochschule Neuss, in der Pegelbar des Neusser Hafens

Anzeige

 **RheinCargo**
clever kombiniert

**Alles unter
einem Hut**



RheinCargo gestaltet logistische Gesamtlösungen. Mit trimodalen Konzepten verbindet RheinCargo die pulsierende Industrieregion auf der Schiene, der Wasserstraße und kombiniert.

Besuchen Sie uns auf der **transport logistic 2013**
4. - 7. Juni in München
Stand 221/320, Halle B3

www.rheincargo.com

Dem ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC Deutschland) gehören das BMVBS, Verlader, Verbände, Häfen und Reedereien der See- und Binnenschifffahrt an

Das SPC arbeitet als ein Bindeglied zwischen dem Markt und der Politik

Von Markus Heinen *

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center Deutschland (SPC Deutschland) ist eine Public Private Partnership- (PPP-) Beratungseinrichtung mit Sitz im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in Bonn. Die öffentlich kofinanzierte Non-Profit-Organisation ist Bestandteil eines europaweiten SPC-Netzwerkes, das von der Europäischen Kommission initiiert wurde mit dem Bestreben, alternative Verkehrsträger und vorrangig Shortsea- sowie Binnenschiffsverkehre zu stärken.

Das SPC stellt Informationen über innereuropäische Schiffs- und Bahngüterverkehre sowie Umschlagsmöglichkeiten im Rahmen multimodaler Transportketten zur Verfügung. Intention ist eine größere Transparenz des Marktangebotes und der systemischen Möglichkeiten von wasser- oder schienengebundenen Gütertransporten und daraus resultierend eine größere Nutzung dieser Verkehrsträger.

Träger des SPC ist der Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e.V. (VFKSV). Seit Gründung am 9. Mai 2001 agiert das SPC neutral und unabhängig von Unternehmen und Häfen. Das SPC wird von acht öffentlichen und 33 privaten Mitgliedern getragen. Dazu gehören:

- das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS);
- die Bundesländer BW, HH, MV, NRW, NS, SA, SH;
- Häfen (Binnen/See) und Hafenumschlagbetriebe;
- Reedereien (Binnen/See), Schiffsmakler;
- Eisenbahnverkehrsunternehmen und Spediteure;
- Verlader aus Industrie und Handel;
- Verbände der deutschen Hafenwirtschaft sowie der See- und Binnenschifffahrt

Auf europäischer Ebene steht das SPC Deutschland über das European Shortsea Network (ESN) mit den SPC-Büros aus 23 EU-Ländern in Verbindung. Die gesetzte Hauptaufgabe des ESN ist es, durch den intensiven Dialog mit der Europäischen Kommission den güterbezogenen Kurzstreckenseeverkehr in Europa zu stärken.

Zusätzlich erfolgen eine Abstimmung der Aktivitäten sowie eine Bündelung der Kräfte auf europäischer Ebene. Das deutsche SPC hebt sich mit seinem multimodalen Ansatz vom Großteil des ESN ab.

In den Richtlinien des VFKSV ist die Förderung von Kurzstreckenseeverkehren und Binnenschiffsverkehren im Rahmen innereuropäischer intermodaler Transportketten als Hauptaufgabe definiert. Diese Aufgabe nimmt das SPC mit beratenden Tätigkeiten sowie Öffentlichkeitsarbeit wahr.

Das SPC stellt zur Gestaltung multimodaler Transportketten Informationen über Anbieter bereit, analysiert Sendungsstrukturen auf verlagerungsfähige Güterströme und berät bei der Planung und Umsetzung von logistischen Projekten, welche vorrangig die Verkehrsträger See- und Binnenschiff einschließen.

Hierbei überprüft das SPC kostenneutral Sendungsstrukturen von Industrie- und Handelsunternehmen auf verlagerungsfähige Güterströme und entwickelt gemeinsam mit den Projektpartnern ganzheitliche Logistikkonzepte – europaweit.

Durch belastbare Kontakte zur Politik und Verwaltung sowie zu spezialisierten Logistikdienstleistern in ganz Europa unterstützt das SPC auch bei der Umsetzung. Das definierte Ziel ist es, über eine Stärkung der alternativen Verkehrsträger eine Entlastung der Infrastruktur Straße sowie eine Emissionsreduktion zu erzielen.

Neben der Projektarbeit informiert das SPC aber auch im operativen Tagesgeschäft über Alternativen auf Einzelrelationen für Europa-Ladung. Falls es einen konkreten Beratungsbedarf gibt, fragen Sie hierzu einfach unter Angabe der Rahmendaten des Transportes per Mail an. Diese Leistung ist ebenfalls nicht kostenpflichtig.

Im Rahmen seiner Öffentlichkeitsarbeit versorgt das SPC die Presse und die Mitglieder des Public Private Partnership mit branchenspezifischen Informationen und organisiert Fachveranstaltungen mit Entscheidungsträgern aus Politik, Industrie, Handel und Speditionen. Feste Bestandteile der Öffent-

lichkeitsarbeit sind außerdem Fachvorträge bei Industrie- und Handelskammern sowie Bildungseinrichtungen, ferner die Teilnahme an Fachmessen und Kongressen.

Eine weitere Zielsetzung des SPC ist die Sensibilisierung des Logistknachwuchses für multimodale Logistikkonzepte. Lehrveranstaltungen an Universitäten und Fachhochschulen dienen zur Erweiterung der Systemkenntnisse, damit ein offener Umgang mit alternativen Transportmöglichkeiten möglich wird.

Aufgrund seiner Mitgliederstruktur weist das SPC eine große Nähe zur Politik auf und agiert als Bindeglied zwischen Marktgeschehen und politischer Ebene. Anforderungen der Marktteilnehmer gelangen ungefiltert und ohne Wertung von Interessensvereinigungen direkt zu den politisch Verantwortlichen der zuständigen Ressorts. Auf Initiative der politischen Akteure erfolgen auch Analysen, Erhebungen und Potenzialeinschätzungen zu maritimen Themen.

Ein Anspruch des SPC ist es, neben einer nationalen Umsetzung europäischer Verkehrs- und Klimaziele im Bereich Güterverkehr, eine Verkehrsoptimierung für die (Projekt-)Partner abzuleiten, aus der handfeste wirtschaftliche Mehrwerte resultieren: Kosteneinsparungen, Planungssicherheit oder auch der Abbau von Transporthemmnissen.

Falls diese Themen für Ihr Unternehmen von Belang sind, treten Sie gerne mit dem SPC-Team in Kontakt, um gemeinsam die Transportprobleme zu betrachten und eine (multimodale) Lösung zu finden.

Markus Heinen ■



* Dipl.-Kfm. Markus Heinen ist Project Manager ShortSeaShipping, Seehäfen, Multimodale Verkehre im Bonner SPC.

Nach Werkshafen auch Lagerlogistik übernommen

Neue Aufgabe für Buss Imperial

Knapp 12 Millionen Tonnen Eisenerz, Kohlen Zuschlag- und Mineralstoffe schlug Buss Imperial Logistics – ein Joint Venture der Imperial Shipping Group und des Hamburger Hafendienstleisters Buss Port Logistics – als externer Werkshafenbetreiber der Hüttenwerke Krupp Mannesmann (HKM) in Duisburg im vergangenen Jahr um. Jetzt betreibt Buss Imperial auch das Lager der fertigen Stahlprodukte als Dienstleister für HKM. „Wir haben uns als Werkshafenlogistiker bewährt und freuen uns, dass wir neue Aufgaben bei HKM

übernehmen konnten“, sagt Dr. Roland Pütz, Geschäftsführer Buss Imperial.

Buss Imperial ist für den logistischen Prozess der Hütte ab dem Moment verantwortlich, in dem die Schiffe in den Werkshafen einlaufen. Ein Hafenboot begleitet die Schiffe zu ihrem Lösch- und Ladeort. Buss Imperial betreibt drei Umschlagskrane und ist verantwortlich für die Wartung der mehr als drei Kilometer langen Förderbänder, die über das gesamte Hafengelände verlaufen. Außerdem stellt der Betrieb die Radlader für das Trimmen und Reinigen in

Schiff und Lager. All diese Aktivitäten laufen im Rund-um-die-Uhr-Betrieb, für den an 365 Tagen reibungslose Abläufe gewährleistet sein müssen.

Zu den rund 50 Mitarbeitern für die Hafenlogistik kommen jetzt weitere 15 Arbeiter, die die Bewirtschaftung des Fertigmateriallagers des Stahlwerkes übernommen haben. Dort werden Stahlbrammen mit Einzelgewichten bis zu 30 to und andere Stahlprodukte zwischen gelagert und anschließend auf Bahnwaggons zur endgültigen Auslieferung verladen.

„Werkslogistik und speziell Hafenlogistik ist ein spannendes Feld, in dem wir uns auch in Zukunft weiterentwickeln möchten“, so Marc-Oliver Hauswald aus der Geschäftsführung von Buss Imperial. ■

Detthold Aden ausgeschieden Dreeke und Enenkel neu im Präsidium des VDV

Das Präsidium des Deutschen Verkehrsforums (DVF) hat auf der 29. Mitgliederversammlung zwei neue Präsidiumsmitglieder gewählt: Frank Dreeke, Mitglied des Vorstands BLG Logistics Group AG & Co. KG und Joachim Enenkel, Mitglied des Vorstands Bilfinger SE, verstärken das Präsidium des DVF. Enenkel übernimmt als Nachfolger von Detthold Aden (Foto unten) zudem die Leitung des Lenkungskreises Infrastruktur, Dreeke wird neuer Leiter des Lenkungskreises Häfen und Schifffahrt. Gleichzeitig verabschiedeten sich mit Detthold Aden und Dr. Olaf Berlien zwei langjährige Präsidiumsmitglieder.

Klaus-Peter Müller, Vorsitzender des Präsidiums und Aufsichtsratsvorsitzender Commerzbank AG, zeigte sich sehr zufrieden: „Mein ganz besonderer Dank gilt zum Abschied Detthold Aden und Dr. Olaf Berlien. Damit gehen zwei treue und engagierte Wegbegleiter des Deutschen Verkehrsforums. Detthold Aden haben wir zudem unseren Lenkungskreis Häfen/ Schifffahrt zu verdanken, den er im Jahr 2000 initiiert hat und seither als Vorsitzender leitete.“ ■



Anzeige

**BEI UNS GIBT
ES BERG- UND
TALFAHRTEN.
UND TROTZDEM
GEHT'S IMMER
NUR AUFWÄRTS.**

Wir sind in der Binnenschifffahrt die größte Transportgenossenschaft Deutschlands. Nehmen Sie Kurs auf die DTG und werden Sie Partikulier bei einer starken Genossenschaft, die in diesem zukunftssicheren Transportmarkt stets für eine gute Auslastung an Bord sorgt. Egal, ob Sie den Rhein hinauf oder die Mosel hinab wollen: Wir sorgen dafür, dass Sie erfolgreich bleiben!

Fürst-Bismarck-Str. 21 · 47119 Duisburg
Telefon 02 03 | 8 00 04 0
duisburg@dtg-eg.de · www.dtg-eg.de



DTG. Leistung entscheidet.

**Besuchen Sie uns auf der transport logistic München
Halle B3, Stand 101/202**

Halle B3 / Stand 209/310

50 Unternehmen auf dem Hamburg-Gateway-Stand

Rund 50 Unternehmen der Hafen-, Transport- und Logistikwirtschaft aus Hamburg und der Region präsentieren sich vom 4. bis 7. Juni unter dem gemeinsamen Dach „Gateway Hamburg“ auf der transport logistic 2013, der weltweit größten Logistikmesse, in München. Die Ausstellervielfalt spiegelt die breite Leistungspalette des Hamburger Universalhafens und Logistikstandortes wider: Terminals für Container-, Massengut und Multi-Purpose-Verladungen, Reedereien und Linienagenten, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Transportdienstleister, Containerpackbetriebe, Zolldeklaranten, Gefahrgut-, Chemie- und Umweltexperten, Aus- und Weiterbildungseinrichtungen und viele mehr. Der von Hafen Hamburg Marketing und der Logistik-Initiative Hamburg organisierte Messestand befindet sich im Zentrum der Halle B3 (Stand 209/310). Insgesamt werden über 1.900 Aussteller aus aller Welt zur transport

logistic auf dem Gelände der Neuen Messe München erwartet.

Pünktlich zur transport logistic 2013 geht Hafen Hamburg Marketing mit seinem neuen Vermarktungsportal für Lager-, Umschlag-, Transport- und Cargo Services „PORTLog“ online. Das Online-Tool wird nach umfangreicher Erweiterung auf dem Messestand in München für die Öffentlichkeit freigeschaltet. Ein weiteres Highlight ist der „Gateway Hamburg Messe-Talk“, bei dem während der Messetage Talkrunden mit Vertretern aus der Hafen- und Logistikwirtschaft, -verwaltung und -politik zu aktuellen Themen stattfinden.

Der „Gateway Hamburg“ Messestand umfasst 950 Quadratmeter, auf denen unter anderem die Hamburg Port Authority AöR, die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und die BUSS Group GmbH & Co. KG mit eigenen Standflächen vertreten sind.

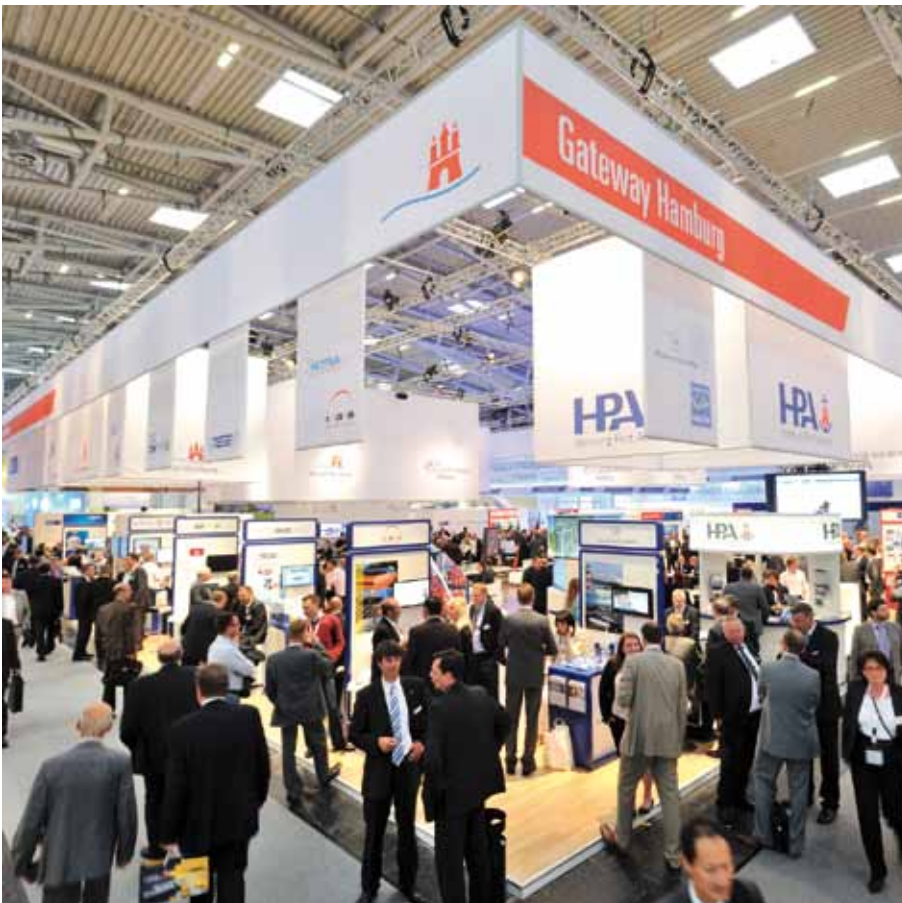
Er gehört zu einer der größten Ausstellerebenen auf der internationalen Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management.

Weitere Mitaussteller sind: Brunsbüttel Ports GmbH, C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG, China Shipping Agency (Germany) GmbH, Delta Shipping Agency GmbH, Emons Rail Cargo GmbH, Fr. Meyer's Sohn (GmbH & Co.) KG, HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH, IGS Logistics Group Holding GmbH, Institut für BSFV an der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg, INTTRA GmbH, ma-co maritimes kompetenzzentrum e.V., PCH Packing Center Hamburg GmbH, Porath Customs Agents GmbH, Saco Shipping GmbH, Seaexpress Logistics GmbH, Swan Container Line GmbH & Co. KG, TB Logistik GmbH, TCI International Logistics GmbH, TCO Transcargo GmbH, Team Lines doing Business as Delphis Logistics Deutschland GmbH & Co. KG, Walter Lauk Ewerföhreerei GmbH, UMCO Umwelt Consult GmbH, vesseltracker.com GmbH, WCT World Container Trading GmbH und ZIM Germany GmbH.

Der Hamburger Hafen zählt zu den flexibelsten und leistungsfähigsten Universalhäfen in Europa, der für jede Güterart die geeigneten Umschlaganlagen bietet: von Container bis Schüttgut, von Projektladung bis Flüssigladung und Gefahrgut. Selbst für Wertstoffe und Recyclinggüter gibt es eigene Spezialterminals. Hochmoderne Umschlagtechnologien und qualifiziertes Fachpersonal stehen für ein schnelles und sicheres Handling der Güter an einer der über 50 Umschlaganlagen zur Verfügung.

Mit seinem gut ausgebauten Transportnetz ins europäische Hinterland mit wöchentlich mehr als 1.400 verkehrenden Güterzügen, rund 150 Feederschiffsverbindungen in den Nord- und Ostseeraum, knapp 200 Binnenschiffsabfahrten, sowie einer exzellente Anbindung für Lkw übernimmt der Hamburger Hafen eine wichtige Funktion als Verkehrsdrehscheibe für den seeseitigen Außenhandel in Europa. Durch sein dichtes Netz von mehr als 100 Liniendiensten kann von Hamburg aus nahezu jeder Seehafen der Welt bedient werden.

Rund 131 Millionen Tonnen Seegüter wurden 2012 an den Hamburger Terminals umgeschlagen. Mit 8,9 Millionen abgefertigten Standardcontainern ist Hamburg darüber hinaus der zweitgrößte Containerhafen in Europa und festigt Platz 14 in der Liste der weltweit größten Containerhäfen. ■



Der Stand des Hamburger Hafens bei der transport logistic 2011

Halle B3 / Stand 218

Hafenhinterland-Konferenz vom 3. bis 5. Juli 2013 in Magdeburg

Die Investitions- und Marketinggesellschaft mbH (IMG) und die Logistik-Initiative Sachsen-Anhalt organisieren und veranstalten im Auftrag des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt und finanziert durch Mittel der Technischen Hilfe des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) eine europäische Hafenhinterland-Konferenz.

Diese Konferenz findet erstmalig statt und soll die Verknüpfung des Seehafens Hamburg und den Warenstrom sowie die Transportmöglichkeiten des kombinierten Verkehrs von Hamburg über Sachsen-Anhalt nach Osteuropa präsentieren. Der Fokus liegt in der gemeinsamen länderübergreifenden Arbeit der Logistikunternehmen, Handelskammern und Vereine.

Vom 03. bis 05. Juli 2013 treffen sich Ver-

treter der Logistikbranche in der sachsen-anhaltischen Landeshauptstadt Magdeburg.

Die internationale Konferenz, mit dem Schwerpunkt auf Osteuropa, ist die Plattform für den Erfahrungsaustausch mit europäischen Wirtschaftsunternehmen der Logistikbranche.

Es wird ein Erfahrungsaustausch zwischen den europäischen Logistikern, Logistikunternehmen und Logistikdienstleistern initiiert mit dem Blick auf die Herausforderungen für den nachhaltigen Einsatz der EU-Strukturfonds in der mitteldeutschen Logistikregion im Lichte der Europa 2020 Strategie.

Informationen zur Veranstaltung gibt es auch auf dem Messestand der IMG während der transport logistic in München. Halle B3, Stand 218.

Halle B3 / Stand 224/324 Dortmunder Hafen-Gruppe mit eigenem Standbereich

Die Dortmund Hafen-Gruppe wird sich auch in diesem Jahr mit einem eigenständigen Bereich auf der Messe transport logistic 2013 (04.-07. Juni) dem interessierten Fachpublikum präsentieren.

Zur Dortmund Hafen-Gruppe gehört die Dortmunder Hafen AG, die Container Terminal Dortmund GmbH sowie die Dortmunder Eisenbahn mit den Sparten Transport und Infrastruktur. Zu finden ist die Dortmund Hafen-Gruppe in Halle B3, Stand 224/324.

Weitere Informationen im Internet unter www.dortmunder-hafen.de

Anzeige



Besuchen Sie uns vom 04.-07. Juni 2013 auf der „transport logistic 2013“ in München. Sie finden uns in Halle B3, am Gemeinschaftsstand IMG Sachsen-Anhalt Stand 218.

transport
logistic

TRANSPORTWERK

Magdeburger  Hafen GmbH

Ab 2013 wasserstandsunabhängig durch die Niedrigwasserschleuse und den modernen Anschluss an das Kanalsystem.

Ansiedlung
Immobilien

Logistische und
Speditionelle
Dienstleistungen

Traditionelles
Hafengeschäft

GREENPORT

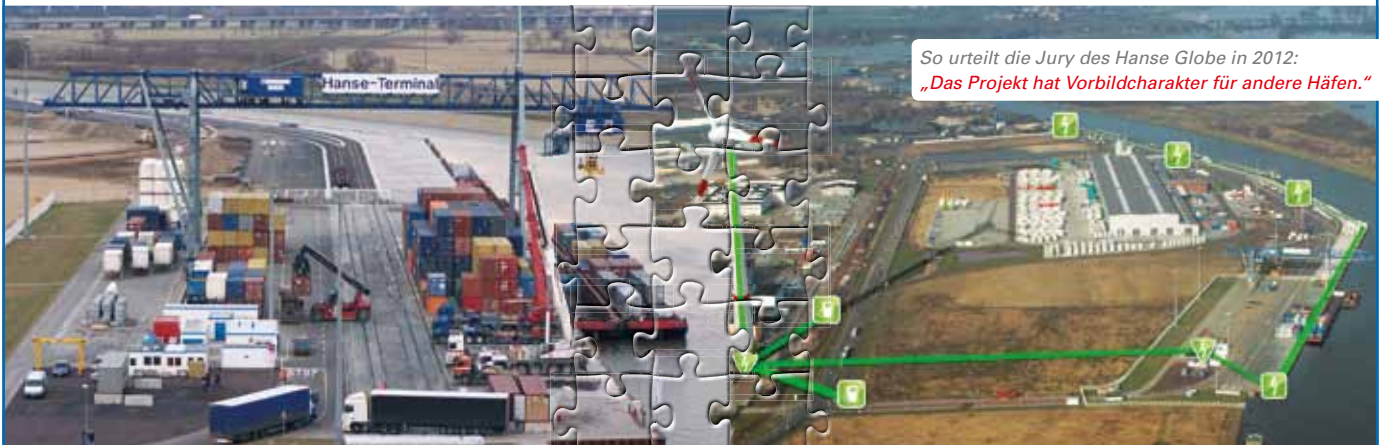
Unterstreichen Sie nachhaltig Ihr Image!
Nutzen Sie unseren Greenport!

Windkraftreferenzanlage

Elektranten für
Binnenschiffe

Tankstelle für
Hybridloks

Tankstelle für
Elektromobile



So urteilt die Jury des Hanse Globe in 2012:
„Das Projekt hat Vorbildcharakter für andere Häfen.“

Magdeburger Hafen GmbH · Saalestraße 20 · D 39126 Magdeburg
Tel. +49 (0) 391/5939-162 · Fax +49 (0) 391/5939-210 · E-Mail: gf@magdeburg-hafen.de · www.magdeburg-hafen-gvz.eu

Seit 2005 sind alle Anteile im Familienbesitz

Neubacher als Partner für die Schiffsversicherung

1992 in Schwerin gegründet, ist die Neubacher Boots-Yacht-Schiffsversicherungsmakler GmbH heute ein fester Begriff in der Schiffsversicherung. Alle Geschäftsanteile befinden sich seit 2005 im Besitz der Familie Neubacher. Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit ist die Freizeit- und Berufsschifffahrt.

Schiffe stellen einen erheblichen Wert dar und können mehrere Millionen Euro kosten. Der Schiffseigner trägt das finanzielle Risiko für Schäden am eigenen Schiff, wie für Schäden Dritter, die durch sein Verschulden oder das Verschulden der angestellten Schiffsbesatzung entstanden sind. Dieses finanzielle Risiko kann der Schiffseigner (Reeder/Partikulier)

in der Regel nicht selbst tragen, er kann es jedoch über verschiedene Arten von Versicherungen absichern.

Da sieht sich die Neubacher Boots-Yacht-Schiffsversicherungsmakler GmbH als der richtige Ansprechpartner. „Wenn es um Versicherungen für die Binnen- und Küstenschifffahrt geht, ganz gleich ob Kasko, Haftpflicht, Maschine, Elektronik oder Transport, sind wir der Partner für die Schiffseigner“, sagt Geschäftsführer Jörg Neubacher.

Im Bereich See- und Flusskaskoversicherungen ist das Unternehmen mit weitreichenden Vollmachten des oder der Risikoträger ausgestattet. Diese gehen von den Vollmachten zur Abgabe von Deckungsbestätigungen, der Policierung, hin zum Inkasso und der Abwicklung im Schadenfall. Neubacher betreut und verwaltet mehrere Tausend Versicherungsverträge im Bereich der Freizeit- und Berufsschifffahrt.

„Unsere Kunden finden unter unseren Mitarbeitern nicht nur hervorragend ausgebildete Versicherungskaufleute, sondern auch seemännisch-technisches Wissen und Know-how. Unser Team steht für eine partnerschaftliche, vertrauensvolle und verlässliche Zusammenarbeit. Jedem Mitarbeiter unserer Firma ist bewusst, dass der Erfolg allein in der Zufriedenheit unserer Kunden begründet ist“, so Neubacher weiter.

Und: „Das Versprechen an unsere Kunden im Schadenfall: Sie erreichen uns dann, wenn Sie uns am meisten brauchen. Das ganze Jahr rund um die Uhr, egal ob Wochenende oder Weihnachten.“ ■



Geschäftsführer Jörg Neubacher

Anzeige



HTAG

HÄFEN UND TRANSPORT AG
Mit Qualität zum Erfolg

HTAG HÄFEN UND TRANSPORT AG · Neumarkt 7-11 · 47119 Duisburg
Tel.: +49 (0) 203 / 47989-0 · Fax: +49 (0) 203 / 47989-192 · www.htag-duisburg.de

Duisburg · Berlin · Emden · Hamburg · Gustavsburg
Mannheim · Karlsruhe · Rotterdam · Thionville

Besuchen Sie uns!
Halle B3, Stand 221/320

transport
logistic

4. – 7. Juni 2013
Messe München

Klarstellung des Bundestags-Finanzausschusses Schiffspools bis Ende 2015 von der Versicherungssteuer befreit

Der Finanzausschuss hat am Mittwoch eine Klarstellung zur Versicherungssteuerpflicht sogenannter Schiffspools vorgenommen. Bei der abschließenden Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2011/89/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2011 zur Änderung der Richtlinien 98/97/EG, 2002/87/EG, 2006/48/EG und 2009/138/EG hinsichtlich der zusätzlichen Beaufsichtigung der Finanzunternehmen eines Finanzkonglomerats (17/12602) wurden Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen CDU/CSU und FDP eingefügt, mit denen klargestellt wird, dass Schiffspools bis Ende 2015 nicht der Versicherungssteuer unterliegen. Ein Sprecher der CDU/CSU-Fraktion erläuterte dazu, damit bestehe Gelegenheit, das Thema nach der Bundestagswahl grundsätzlicher anzugehen.

Wie in dem Änderungsantrag erläutert wird, sind Schiffspools ein weit verbreitetes Instrument zur gemeinsamen, flexiblen und wettbewerbsfähigen Vermarktung der in einem Pool zusammengeschlossenen Schiffe verschiedener Reedereien. Die Reeder können damit das Risiko der Unterbeschäftigung ihrer Schiffe ausgleichen, was in bestimmten Koalitionen auch die Merkmale einer Versicherung erfüllen könne. Die versicherungssteuerrechtliche Einstufung von Schiffserlöspools sei umstritten und bisher

nicht höchstrichterlich geklärt, wird in dem Änderungsantrag weiter erläutert. Mit der jetzt beschlossenen befristeten Steuerbefreiung werde Rechtsklarheit und Rechtssicherheit geschaffen.

Die Koalitionsfraktionen CDU/CSU und die SPD-Fraktion stimmten dem Gesetzentwurf zur Beaufsichtigung der Finanzunternehmen eines Finanzkonglomerats in geänderter Fassung zu. Die Linksfraktion und die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen enthielten sich. Mit dem Entwurf werden die bisher im Kreditwesengesetz und im Versicherungsaufsichtsgesetz enthaltenen Regelungen zur Beaufsichtigung von Finanzunternehmen eines Finanzkonglomerats zusammengeführt und Regelungslücken geschlossen. Ziel des Entwurfs ist die verschärfte Beaufsichtigung von Gruppen von Unternehmen aus verschiedenen Finanzmarktsektoren zum Beispiel aus dem Bankensektor und dem Versicherungssektor.

Die CDU/CSU-Fraktion stellte klar, dass die Deutsche Bundesbank keine Aufsichtsrechte im Versicherungsbereich erhalten werde. Dies wurde auch von der FDP-Fraktion so gesehen. Die drei Oppositionsfraktionen kritisierten übereinstimmend die unzureichende Definition des Begriffs „Finanzkonglomerat“. Die Linksfraktion bezeichnete es darüber hinaus als fraglich, dass mit dem Gesetz das Problem der Ansteckungsgefahr von Unternehmen in einer Finanzkrise gelöst werden könne. ■

VDR erleichtert über Schiffspool-Entscheidung „Das Damokles- Schwert ist an die Seite gelegt“

Der Finanzausschuss des Deutschen Bundestages hat die drohenden Nachzahlungen von Versicherungssteuer in Millionenhöhe auf Erlöspools in der Schifffahrt abgewendet. Die Änderung des Versicherungsteuergesetzes stellt klar, dass Erlöspools generell zumindest bis zum 1. Januar 2016 nicht der Versicherungssteuerpflicht unterliegen.“, teilte der Verband Deutscher Reeder (VDR) seinen Mitgliedern mit.

Und: „Das Damokles-Schwert über unseren Unternehmen ist an die Seite gelegt“, sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR. „Die bislang im Raum stehende Erhebung von Versicherungssteuer – rückwirkend für bis zu sieben Jahre – ist vom Tisch und schafft Rechtssicherheit für die Reedereien.“ Die meisten Charterreeder bündeln ihre Schiffe in Erlöspools, in denen die Einnahmen der Schiffe gleichmäßig verteilt werden. Dadurch ermöglichen sie den Poolmitgliedern eine wettbewerbsfähige Teilnahme am Markt. „Wir sind dankbar, dass die jetzt gefundene Regelung Rechtssicherheit schafft, aber zukünftigen Regelungen nicht vorgreift“, so Nagel. Der VDR ist weiterhin der Auffassung, dass alle Formen von Erlöspools in der Schifffahrt keine Versicherungstatbestände erfüllen. „Mit der Frist bis zum 1. Januar 2016 gewinnen wir wertvolle Zeit, dieses Problem endgültig zu lösen.“ ■

Anzeige

Marine Assekuranz GmbH Versicherungsmakler - P&I Representative

Gotenstraße 17 · 20097 Hamburg
Tel.: +49 40 23 50 6-0 · Fax: +49 40 23 50 6-134

underwriting@marine-assekuranz.de
www.marine-assekuranz.de



Ihr Partner für Schiffs- und Transportversicherungen weltweit

- P&I Versicherung
- Kaskoversicherung
- Nebeninteresseversicherung
- Crewversicherung
- Loss of Hire (Betriebsausfallversicherung)
- Basiskrieg und Kidnap & Ransom Versicherung
- Streik- und Zeitverlustversicherung
- Containerversicherung (Kasko und Haftpflicht)
- Fracht- und Bunkerversicherung
- Transport- und Spezialrisiken
- u.v.m.

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt:

Die Binnenschifffahrt kann als einziger Verkehrsträger noch zulegen

Entgegen dem allgemeinen Trend im Gütertransport hat die Binnenschifffahrt im vergangenen Jahr als einziger Verkehrsträger Zuwächse bei der Gütermenge und insbesondere bei der Güterverkehrsleistung zu verzeichnen. Die von der breiten Öffentlichkeit häufig nur am Rande registrierte Schifffahrt stellt damit für die verladende Industrie und den Wirtschaftsstandort Deutschland einen unerlässlichen Logistikpartner dar, der im besonderen Maße sicher und umweltfreundlich ist. Hierauf wies der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) anlässlich der von der Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V. ins Leben gerufenen Initiative „Tag der Logistik“ hin.

Während bei Straße und Schiene im Jahr 2012 teilweise deutliche Einbußen von minus 2,5 % bzw. 3,0 % zu verzeichnen waren, stieg die Güterverkehrsleistung, also das in Tonnenkilometern (tkm) ausgedrückte Produkt aus der insgesamt transportierten Menge und der durchschnittlichen Transportentfernung, in der Binnenschifffahrt auf 58,5 Mrd. tkm an, was einem Zuwachs von 6,3 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht.

Das gleiche Bild ergibt sich hinsichtlich der insgesamt transportierten Gütermengen: Auch hier entwickelte sich der Transport auf bundesdeutschen Wasserstraßen entgegen dem allgemeinen Trend positiv. Während die Verkehrsträger Straße und Schiene im Vorjahresvergleich einen Ladungsrückgang von jeweils 2,7 % verkraften mussten, stieg die per Schiff transportierte Menge zumindest in einem bescheidenen Umfang auf nun 223,2 Mio. Tonnen Güter an.

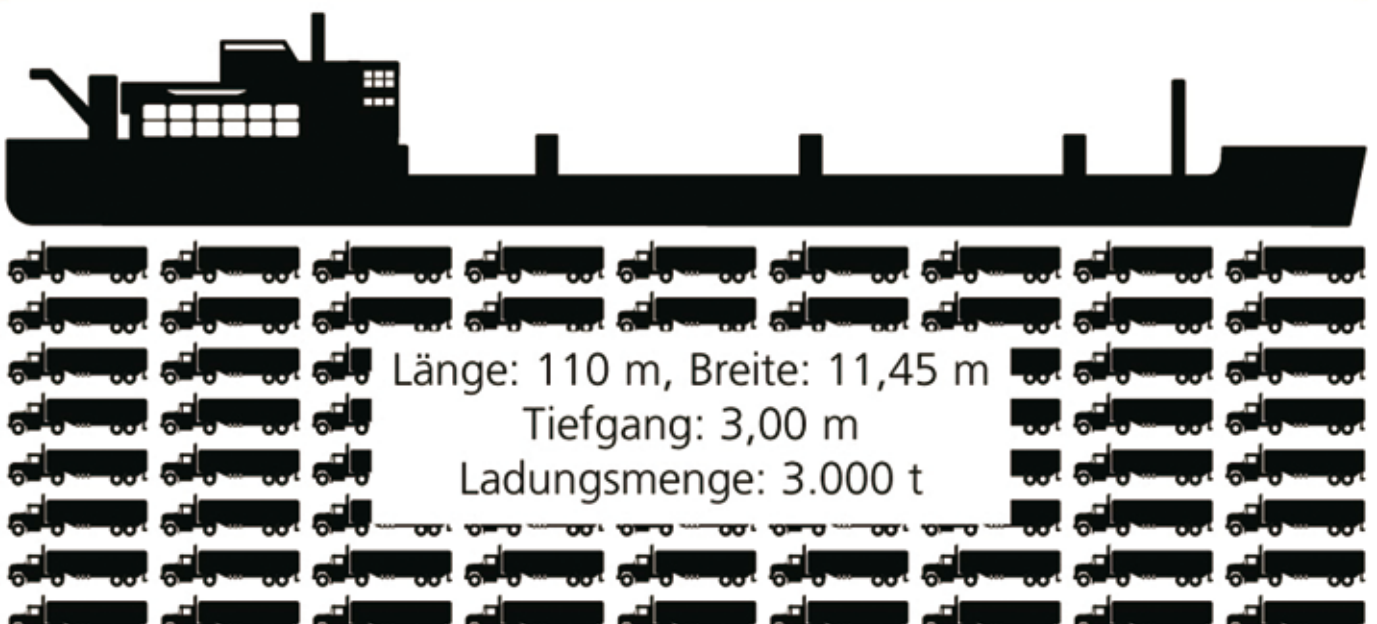
Starke Zuwächse waren insbesondere bei den Erzeugnissen der Forst- und Landwirtschaft, den Kokerei- und Mineralölserzeugnissen, sowie den Konsumgütern zu verzeichnen. Und auch die Zahl der auf Flüssen und Kanälen transportierten Container hat sich im Jahr 2012 auf historisch hohem Niveau stabilisiert (2,2 Mio. TEU, Twenty-Foot-Equivalent-Unit). Das Binnenschifffahrtsgewerbe leidet zwar immer noch unter den heftigen Auswirkungen der weltweiten Wirtschaftskrise, insbesondere unter einem deutlich zu niedrigen Frachtratenniveau. Diese Zahlen geben aber Anlass zu der Erwartung, dass die Branche zukünftig auch wirtschaftlich von diesem Aufschwung profitiert.

Erneut konnte das Binnenschifffahrtsgewerbe zudem seinen Ruf als besonders sicherer Verkehrsträger bestätigen. Trotz einer steigenden Gütertransportleistung ist die Anzahl der Schiffsunfälle im vergangenen Jahr auf allen deutschen Binnenwasserstraßen von 866 auf 767 gesunken. Damit bestätigt sich die langjährige rückläufige Tendenz der Unfälle auf bedeutsamen Wasserstraßen wie Rhein, Main, Mosel, Mittellandkanal und Elbe.

Ein 110 Meter langes Binnenschiff mit einer Ladungskapazität von 3.000 Tonnen kann bis zu 150 Lkw auf der Straße ersetzen und ist außerdem in der Lage, nahezu alle großen Wirtschaftszentren Deutschlands über das bundesdeutsche Wasserstraßennetz zu erreichen.

Der BDB unterstützt daher ausdrücklich die sog. Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung, den Anteil der besonders umweltfreundlichen Binnenschifffahrt am gesamten Gütertransport auf 14 % bis zum Jahr 2015 zu steigern. Ein am „Leitbild“ der Bundesregierung orientierter Ausbau der Wasserstraßen ist allerdings die Voraussetzung für die Erreichung dieser Ziele. ■

Ein modernes Binnenschiff ersetzt 150 LKW!



Grafik: BDB

Kaum eine Branche wächst so stark

Die Logistikbranche boomt auch im Jahre 2013

Leider können sich unter Logistik immer noch viele nichts vorstellen, sagte Gina Kaack, Assistentin im Bereich Personal/Qualifizierung von der Logistik Initiative Hamburg. „Dass in der Kleidung von z.B. HM oder Zalando viel Logistik steckt, wissen viele nicht“, sagte sie. Der Tag der Logistik sollte Abhilfe schaffen.

Die Logistik-Initiative Hamburg (kurz LIHH) startete am Donnerstag, den 18. April, am Hamburger Flughafen die sechste Job- und Karrierebörse. Mit rund 50 Ausstellern handelte es sich hierbei um eine der größten branchenspezifischen Berufsmessen in Norddeutschland. Angesprochen wurden Schüler und Studenten sowie Menschen, die sich beruflich verändern wollen. Und davon gab es genug, denn rund 2000 Teilnehmer wurden gezählt.

„Die Welt wächst zusammen. Täglich hat jeder von uns fast sofortigen Zugang zu Produkten aus aller Herren Länder. Ermöglicht wird dies durch eine internationale, hochmoderne und systemunterstützte Logistik“, sagte Prof. Dr. Peer Witten, Vorsitzender der Logistik-Initiative Hamburg.

Für die Messe wurde der Tag der Logistik gewählt, bei dem in Deutschland, Österreich, Ungarn, Belgien, China und Dänemark über 400 Veranstaltungen stattfanden. Am Tag der Logistik gewährten Unternehmen aus Industrie, Handel und Logistik-Dienstleistung der Öffentlichkeit Einblicke in ihre Aufgaben.

Die sechste Job- und Karrierebörse am Hamburg Flughafen wurde von Interessierten gestürmt, die gespannt waren, etwas über ihren gewünschten Beruf zu erfahren.

So auch die Gruppe von 12 Frauen der SBB-Stade-Nord, die im März ihre Umschulung zur Speditionskauffrau angefangen haben.

„Hier konnten wir gucken, welches tatsächlich Ausbildungsbetriebe sind und wo man sich bewerben kann“, sagte Kathrin Meyer

„Wir sind sehr zufrieden mit der Messe“, sagte Gina Kaack von der Logistik Initiative Hamburg. „Unser Ziel ist es, möglichst viele Nachwuchskräfte für die Logistik zu finden.“

„Es waren viele Schulklassen mit Lehrern, Umschüler und Personen, die sich weiterbilden wollen hier“, sagte sie. „Ein Gabelstaplerfahrer wurde direkt vermittelt“, erzählte sie von Erfolgen.

Die Schüler Timur (13) und Kevin (15) von der Stadtteilschule Stübenhofer Weg in Hamburg-Wilhelmsburg waren von dem Minigabelstapler der HLI, dem Hamburger Logistik Institut, begeistert. Sie übten hier schon mal das Lenken und Fahren. „Das ist ganz leicht für mich“, sagte Timur stolz. „Mein Bruder ist Gabelstaplerfahrer. Es macht auf jeden Fall Spaß“, sagte er. Udo Hildebrand besuchte mit seinem Sohn Jannek (13) die Messe. „Er braucht demnächst einen Job und wir wollen uns mal umsehen“, sagte Udo Hildebrand aus Norderstedt.

Zwei Fachforen mit unterschiedlichen Vorträgen, wie z.B. der Frage was IT mit Logistik zu tun hat, lockten die Besucher. Außerdem

gab es die Möglichkeit Auszubildende direkt nach ihrem Berufsalltag zu fragen.

Für Schüler gab es die Möglichkeit an einer spielerischen Rallye teilzunehmen, bei der Fragen beantwortet werden mussten.

Die Messe zeigte: Logistik ist nicht nur transportieren, lagern und umschlagen, sondern bietet vielfältige Berufsperspektiven. Namhafte Firmen wie u.a. Kühne + Nagel AG & Co. KG, Hellmann Worldwide Logistics und die Tchibo GmbH waren vertreten.

Für viele Bewerber ist besonders die Vielschichtigkeit der Branche interessant. Aber was muss ein Bewerber mitbringen? „Die Leute die sich bei uns bewerben, müssen v.a. flexibel sein, Eigeninitiative mitbringen, Lernbereitschaft- und Veränderungsbereitschaft zeigen, sowie interkulturelle Kompetenzen wie z.B. Sprachkenntnisse vorweisen.“ „Kommunikation ist sehr wichtig“, sagte Pascal Kirch, HR Expert & Project Manager. Die Logistik-Initiative Hamburg besteht seit acht Jahren und hat rund 500 Mitgliedsunternehmen und – institutionen aus Industrie, Handel und Dienstleistungen. Sie ist das größte standortbezogene Logistiknetzwerk in Deutschland. Ihr Ziel ist es die Branche zu vernetzen. Getragen wird die LIHH von Unternehmen und Institutionen aus der Metropolregion Hamburg sowie der Freien und Hansestadt Hamburg. Das Motto der Logistik Initiative Hamburg ist dieses Jahr „Logistik lebt Zukunft“. Dr. Carola Siedhoff ■



Zusammen mit Schiene, Straße und Wasserstraße war natürlich auch die Luftfracht ein Thema der Logistiktage im Hamburger Flughafen. Foto: Carola Siedhoff

Vorzieheffekte wegen des chinesischen Neujahrsfestes

Containerumschlag-Index im März leicht verbessert

Der Containerumschlag-Index des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und dem Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) hat sich im März saisonbereinigt leicht auf 116,8 von (korrigiert) 116,4 verbessert. Er erreicht damit noch nicht ganz das Niveau vom Januar. Dies kommt aber nicht überraschend, weil dieses auf Vorzieheffekten im Zusammenhang mit dem chinesischen Neujahrsfest beruhte. In dessen Folge kam es im Februar zu einem Rückgang des Containerversands in China, der sich im März in den Bestimmungshäfen negativ bemerkbar machte. Abstrahiert man von diesen Sondereffekten, so deuten die Daten weiterhin auf einen in der Grundtendenz aufwärtsgerichteten Welthandel hin.

Der Index für den Februar wurde gegenüber der vor einem Monat veröffentlichten Schnellschätzung nur leicht um 0,3 Punkte nach unten revidiert. Die Veränderung liegt damit unter dem bisherigen Durchschnitt. Die aktuelle Schnellschätzung für März stützt sich auf die

Angaben von 42 Häfen, die mehr als 75% des im Index abgebildeten Containerumschlags abdecken.

In den Index gehen die vom ISL im Rahmen seiner Marktbeobachtung fortlaufend erhobenen Angaben zum Containerumschlag in internationalen Häfen ein. Da der internationale Handel im Wesentlichen per Seeschiff abgewickelt wird, lassen diese Containerumschläge zuverlässige Rückschlüsse auf den Welthandel zu. Weil viele Häfen bereits zwei Wochen nach Ablauf eines Monats über ihre Aktivitäten berichten, ist der RWI/ISL-Containerumschlag-Index daher ein zuverlässiger Frühindikator der Entwicklung des internationalen Handels mit verarbeiteten Waren und damit auch der weltwirtschaftlichen Aktivität.

Der RWI/ISL-Containerumschlag-Index für April 2013 wird am 23. Mai veröffentlicht.

Weitere Informationen im Internet:
www.isl.org/containerindex
www.rwi-essen.de/containerindex

Binnenschifffahrt 2012

Güterbeförderung um 0,5 % auf 232,2 Mio. t gestiegen

Im Jahr 2012 stieg die Güterbeförderung der Binnenschifffahrt um 0,5 % gegenüber dem Vorjahr. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) wurden 2012 insgesamt 223,2 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert. 2011 waren es 222,0 Millionen Tonnen.

Seeverkehr 2012

Güterumschlag um 1,1 % auf 299,4 Mio. t gestiegen

Im Jahr 2012 stieg der Güterumschlag der Seeschifffahrt um 1,1 % gegenüber dem Vorjahr. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) wurden insgesamt 299,4 Millionen Tonnen Güter in deutschen Seehäfen umgeschlagen. 2011 waren es 296,1 Millionen Tonnen.

RWI/ISL-Containerumschlag-Index

2008 = 100



Eigene Schätzung nach Angaben für 73 Häfen. März 2013: Schnellschätzung.

Küstenländer demonstrieren Schulterschluss mit der deutschen Schiffbauindustrie

Situation auf dem globalen Schiffbaumarkt ist brutal

Bereits in der 2009 vorgelegten Schiffbaustudie, die PricewaterhouseCoopers (PwC) PWC damals für das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie erstellt hatte, waren die gewaltigen Marktverwerfungen in der globalen Schiffbauindustrie abzusehen. Um hierzu rechtzeitig für die 8. Nationale Maritime Konferenz am 8.-9. April 2013 ein aktuelles Bild der Lage durch unabhängige Dritte zu erhalten, haben der VSM und die fünf Küstenländer gemeinsam die Schiffbauexperten von PWC mit der Erstellung einer neuen Studie beauftragt.

Senator Günthner, Bremen, sagte hierzu in seiner Funktion als Koordinator der fünf Küstenländer: „Die Krise hinterlässt tiefe Spuren in der maritimen Wirtschaft. Die Wirtschaftspolitik muss darauf angemessen reagieren, denn maritime Industrien bearbeiten Wachstumsmärkte mit zentraler Bedeutung für unsere Volkswirtschaft, weit über den Norden der Republik hinaus. Die Küstenländer sind keineswegs zufrieden mit der Arbeit der Bundesregierung. Sie begleitet die Wirtschaft nur, statt durch tatkräftiges Handeln zu signalisieren, dass Sie die Bedrohung durch die Krise erkannt hat.“

In der Studie, deren Ergebnisse nun der Öffentlichkeit vorgestellt werden, dokumentiert PWC den Substanzverlust der Schiffbauindustrie, markiert durch acht Werftinsol-

venzen sowie einer Reihe weiterer Betriebe der Zulieferindustrie. Massive Veränderungen sind insbesondere im Finanzierungsbereich und im Bestellvolumen inländischer Kunden festzustellen. Das Marktsegment der Containerschiffe, bis 2008 noch eines der wichtigsten Produkte im Bauprogramm deutscher Werften, ist vollständig verschwunden. Dennoch hat sich die Schiffbauindustrie insgesamt bis heute wacker geschlagen und erfolgreich neue Marktsegmente erschlossen. Sie ist inzwischen rein mittelständisch geprägt. Die Branche kann auf solide Bonitätsbewertungen verweisen und wirtschaftet trotz massiver Nachfrage- und Preiseinbrüche ganz überwiegend profitabel. Auch die weiterhin überdurchschnittlichen Ausbildungszahlen zeugen von Zuversicht. Gleichzeitig ist die gegenwärtige Lage aber durch zusätzliche, für Großprojekte kaum zu kalkulierende Kostenrisiken sowie durch zunehmende internationale Wettbewerbsverzerrungen geprägt. Neben Finanzierung und Kostenkontrolle spielt die Stärkung der Innovationskraft zur Verlängerung des technologischen Vorsprungs und Erschließung neuer Märkte eine Schlüsselrolle.

Heino Bade, IG Metall - Bezirk Küste, Bezirksleitung Hamburg sagte: „Für uns als IG Metall Küste sind die maritimen Märkte – Spezialschiffbau, Zulieferer, Wind und Off-

Der VSM

Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. ist die politische und wirtschaftliche Interessenvertretung der deutschen maritimen Industrie, der **See- und Binnenschiffwerften** wie auch der Zulieferer. Weitere Einzelheiten zur Entwicklung der deutschen Schiffbauindustrie und der Meerestechnik können beim VSM angefordert werden oder sind im Internet unter <http://www.vsm.de> finden.

shore – Märkte der Zukunft. Zukunft für viele tausend neue qualifizierte Arbeitsplätze in Norddeutschland um die es sich zu kämpfen lohnt. Das heißt für die IG Metall Chancen im Spezialschiffbau ergreifen, Energiewende beschleunigen. Die Bundesregierung ist aufgefordert durch eine aktive Industriepolitik Norddeutschland nicht mehr den Rücken zuzukehren, sondern durch aktives Handeln die Chancen zu ergreifen.“

Harald Fassmer, Geschäftsführer Fr. Fassmer GmbH & Co. KG und Vorsitzter des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik e.V. sagte „Die Situation auf dem globalen Schiffbaumarkt ist brutal. Weltweite Überkapazitäten von 50% bauen einen enormen Druck auf. Damit die deutsche Schiffbauindustrie sich trotzdem auch in Zukunft erfolgreich schlägt, müssen wir gemeinsam die Innovationskraft weiter stärken, die Projektfinanzierung sicherstellen und externe Kostentreiber abstellen. Der heute gezeigte Schulterschluss mit den Landesregierungen zeigt uns, dass die Politik bereit ist, diesen Weg gemeinsam zu gehen.“



Teilnehmer der Podiumsdiskussion (von links): Heino Bade (IG Metall - Bezirk Küste Bezirksleitung Hamburg), Martin Günthner (Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und Senator für Justiz und Verfassung der Freien Hansestadt Bremen), Harald Fassmer (Geschäftsführer Fr. Fassmer GmbH & Co. KG und Vorsitzter des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik e.V.), Holger Jandke (Partner der PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft),

Maritimes Kompetenzzentrum Hamburg

Aus der Praxis für die Praxis in See- und Binnenschifffahrt

Hier in der Schulung wird nichts beschönigt. Es wird in Frühschicht, Spät- und Nachtschicht gearbeitet“, erklärte Franziska Behncke, die Ansprechpartnerin für den Bereich Seeschifffahrt und Offshore in Hamburg.

„Unser Ziel ist immer der Praxisbezug“, sagte Dirk Eichenlaub von der Unternehmensentwicklung. Zum Praxisbezug im Bereich Offshore gehört z.B. auch der Themenbereich Helicopter Underwater Escape Training, kurz HUET. Dafür soll 2013 ein Wasserbecken auf dem Gelände der ma-co in Hamburg entstehen, um den Helikopterabsturz zu simulieren.

Neu 2013 in Hamburg ist auch die Freifallanlage, die bisher noch in Hamburg-Altona stand und jetzt auf das Gelände geholt werden soll. „Damit fallen die Anfahrswege weg, sagte Franziska Behncke.

Das maritime kompetenzzentrum, kurz ma-co, entstand am 1. Januar 2008 aus dem Zusammenschluss der Hafenschule Bremen, des Fortbildungszentrums Hafen Hamburg und des überbetrieblichen Bereichs der HHLA-Fachschule zum ma-co maritimes kompetenzzentrum e.V. Standorte gibt es in Hamburg, Bremen und Wilhelmshaven.

Die Referenten des ma-co sind Fachleute aus der Praxis. Es gibt rund 40 feste und 80 freie Trainer. Die Kunden kommen aus den Bereichen der Hafen- und Umschlagsbetriebe, der Distributionszentren und Containerpackstationen, aus Speditionen und Fuhrbetrieben, Reedereien aber auch aus Versandabteilungen und Produktionsbetrieben mittelständischer und großer Unternehmen. Die Qualifizierungsangebote sind marktgerecht und am individuellen Kundenbedarf orientiert.

„Wir sind sehr flexibel in der Kursgestaltung. D.h. Kurse können auch individuell zugeschnitten werden“, erklärte Franziska Behncke. Die ma-co arbeitet u.a. mit der HHLA Eurogate und der BLG Logistics Group zusammen. Trainingsmaßnahmen gibt es in folgenden Bereichen: Hafen und Umschlag, Logistik, Offshore, Seeschifffahrt, Gefahrgut, Führung und Kommunikation, Safety

und Security sowie IT mit E-Learning und EDV. Zu jedem dieser acht Bereiche gibt es verschiedene Seminare.

Einzugartig sind auch die Weiterbildung zum ConTrucker, dem Spezialist für den Containertransport im Hamburger Hafen, sowie die modulare Weiterbildung zum Hanselogistiker.

Für die Binnenschifffahrt gibt es z.B. Lehrgänge für Gefahrgutbeauftragte. Die Teilnehmer kommen aus ganz Deutschland und z.T. auch aus dem Ausland. Die Kurse werden hauptsächlich in Deutsch angeboten, es gibt aber auch Angebote auf Englisch.

Teilnehmer an den Trainings der ma-co kommen aus Reedereien, Betrieben, sind Nautik Studenten der Universität Bremen oder vom Arbeitsamt.

„Rund 3000 Leute wurden 2012 ausgebildet“, sagte Dirk Eichenlaub. Die Maßnahmen dauern von 100 Tagen oder bis zu zwei Jahren. Für den Jade-Weser-Port wurden bei der ma-co rund 300 Fachkräfte in Hafenlogistik geschult. Für die Ausbildung im Bereich Hafen und Umschlag sowie Logistik, die vom Arbeitsamt gefördert wird, empfiehlt Dirk Eichenlaub folgende Voraussetzungen: „Der Seminarteilnehmer muss ein Mindestalter von 18 Jahren haben, einen Führerschein besitzen, körperlich fit sein sowie flexibel und in Schichtarbeit arbeiten wollen. Dazu kommt, dass er Höhenfest sein muss, da auf Containerbrücken gearbeitet wird.“

„Die Teilnehmer vom Arbeitsamt, die hier anfangen, haben eine Perspektive. Es wird eng mit Unternehmen zusammengearbeitet und Praktika absolviert“, erklärte Eichenlaub. Die Erfolgsquote liegt bei 85 Prozent.

Informationsveranstaltungen zu den Bereichen Hafen und Umschlag sowie Logistik



Auch Freifallboot-Übungen gehören zur Ausbildung

gibt es immer dienstags, mittwochs und donnerstags um 15 Uhr bei ma-co in Hamburg, Köhlbranddeich 30.

Dr. Carola Siedhoff ■



Ansprechpartnerin bei der ma-co ist Franziska Behncke unter der Telefonnummer 040/ 756082-653

Einsatz ab 2015 im Indischen und Pazifischen Ozean

Neues Forschungsschiff „Sonne“ wird in der Meyer Werft gebaut

Von Sylvia Artt

Es ist 145 m lang, 20,6 m breit, und hat einen Tiefgang von 6,40 m. Dieses Schiff hat es in sich. Es ist ein Schiff voller Technologie, mit vielem Wissen, mit vielen technischen speziellen Einrichtungen, die es möglich machen, für die Forschung der Zukunft der Weltmeere ein kompetentes Werk zu ermöglichen“, beantwortete Bernard Meyer, Geschäftsführer der Papenburger Meyer Werft, die an diesem Tage oft gestellte Frage nach der Größe und Ausstattung des Schiffes.

Haupteinsatzgebiete des neuen Tiefseeforschungsschiffes werden der Indische und Pazifische Ozean sein. Beide Weltmeere haben einen großen Einfluss auf das Weltklima, weshalb ihre Erforschung immer wichtiger wird. Die „Sonne“ wird dazu beitragen, wissenschaftlich und gesellschaftlich besonders relevante Forschungsfragen zu beantworten, vor allem hinsichtlich des Klimawandels, der Versorgung mit marinen Rohstoffen und der Folgen des Eingreifens in die Ökosysteme. Das neue Forschungsschiff „Sonne“ löst im Jahre 2015 seinen 44 Jahre alten Vorgänger ab und zeichnet sich durch eine hohe Energieeffizienz aus.

Gemeinsam mit Vertretern des Landes Niedersachsen und der Meyer Werft hat Bundesforschungsministerin Johanna Wanka am 12. April 2013 in einem feierlichem Rahmen die Kiellegung des neuen Tiefseeforschungsschiffes "Sonne" vorgenommen, und den traditionellen "Glückscent" auf die Pallungen gelegt. Das Schiff soll im Januar 2015 an die Wissenschaft übergeben werden und an Bord Platz für eine 35-köpfige Besatzung und 40 Forscher bieten.

„Mit dem neuen Forschungsschiff "Sonne" steht den deutschen Meeresforschern eines der weltweit modernsten Instrumente zur Verfügung, um den Einfluss der Meere auf unser Klima zu untersuchen“, erklärte Wanka. „Mit dem Neubau setzen wir die Modernisierung der deutschen Forschungsflotte fort.“

Die Modernisierung wurde mit dem Bau des eisrandfähigen Forschungsschiffes Merian begonnen. Bis zum Ende dieser Dekade wird das Bundesministerium die weiteren Forschungsschiffbauten Polarstern, Po-

Heinen-Kljaji . „Mit Wilhelmshaven als Heimathafen der "Sonne" wird deutlich, wie gut die Meeres- und Klimaforschung im Land inzwischen wahrgenommen wird.“

Der Bau dieses Spezialschiffes spiegelt den hohen Stand deutscher Schiffbaukunst wider und trägt zur Beschäftigungssicherung auf der Meyer Werft und bei ihren Zulieferern sowie der das Schiff zukünftig betreibenden Reederei RF Forschungsschiffahrt bei. Erfreulich ist auch die hohe Zahl an Ausbildungsplätzen für den maritimen Nachwuchs. Das neue Forschungsschiff wird in gemeinsamer Finanzierung der Baukosten von 124,4 Mio. € von Bund (90 Prozent) und den Küstenländern Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein, Hamburg und Bremen (10 Prozent) erstellt. ■



Das vordere Rumpfteil der neuen „Sonne“. Kleines Foto (v.l.): Niedersachsens Landtagspräsident Bernd Busemann, Bundesbildungsministerin Johanna Wanka und Geschäftsführer Bernard Meyer zeigen den traditionellen "Glückscent". Fotos: Sylvia Artt

Gefahrgutumschlag in der Binnenschifffahrt

Fluchtmöglichkeiten an Landanlagen in den Häfen

Die moderne Technik in der Tankschifffahrt, das umsichtige und verantwortungsvolle Handeln der Beteiligten und das hohe, durch Vorschriften bestimmte Sicherheitsniveau in der Tankschifffahrt tragen dazu bei, dass von schweren Unfällen selten berichtet werden muss. Dennoch: Bei einem Brand, einer Explosion oder einem sonstigen Zwischenfall ungeschützt an Bord zu sein und sich nicht in Sicherheit bringen

zu können – eine Horrorvorstellung! Mit dem derzeit gültigen Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) besteht für die am Umschlag Beteiligten die Verpflichtung, dass im Bereich des Vor- und des Hinterschiffes geeignete Mittel vorhanden sind, um das Schiff auch in Notfällen verlassen zu können. In diesem Zusammenhang wird

das an Bord vorhandene Beiboot als Fluchtmittel gemäß Prüfliste ADN akzeptiert. Aus Sicht der BG Verkehr ist ein Beiboot für eine Evakuierung der Schiffsbesatzung im Notfall allerdings ungeeignet.

Bei der Beantwortung der Frage, wie Fluchtwege beschaffen sein müssen, sind ausführliche Betrachtungen im Sinne der Gefährdungsbeurteilung nach dem Arbeitsschutzgesetz durchzuführen. Hierbei sind auf den jeweiligen Einzelfall bezogen unter anderem folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Bieten die Fluchtwege einen ausreichenden Schutz gegen sämtliche auftretenden Gefahren, die vom Gefahrgut



Sicherer Fluchtweg vom Vorschiff auch bei wechselnden Wasserständen im Stromhafen



Fluchtwege-Lösung für wechselnde Wasserstände im Seehafen

ausgehen können, wie z. B. eine brennende Wasseroberfläche, giftige Gase, austretende Säuren?

- Sind die Fluchtwege in allen Beladungszuständen der Schiffe und bei allen zu erwartenden Gewässer- und Witterungsbedingungen sicher erreichbar?
- Sind die Fluchtwege so ausgeführt, dass auch verletzte Personen schnell aus dem Gefahrenbereich geborgen werden und in einen sicheren Bereich gelangen können?

Bei konsequenter Betrachtung dieser Aspekte im Einzelfall, kann ein Beiboot nicht als geeignetes Fluchtmittel gelten, um den zweiten Fluchtweg zum schnellen Verlassen des Schiffes sicherzustellen. Dies haben

auch die schweren Unfälle der Vergangenheit gezeigt.

Beiboote für Eigenrettung ungeeignet

Aus Sicht der BG Verkehr müssen daher geeignete Fluchtmöglichkeiten an den Landanlagen vorgesehen werden. Je nach Art und Lage der Landanlage können diese verschieden ausgeführt sein. Bei bestehenden Anlagen sind zusätzlich die vorhandenen Gegebenheiten zu berücksichtigen.

Bei der Umsetzung von geeigneten Fluchtwegen ist – neben den oben bereits aufgeführten Aspekten – besonders darauf zu achten, dass:

- die Nutzbarkeit der Fluchtwege bei allen zu erwartenden Schiffsabmessungen gegeben ist,

- die Fluchtwege gut erkennbar und ausgeleuchtet sind und
- der schnelle Zugang zum Schiff durch Rettungskräfte mit Ausrüstung von der Landseite gewährleistet ist.

Die BG Verkehr setzt sich durch ihre Mitarbeit in den zuständigen Gremien dafür ein, dass Fluchtwege so beschaffen sein müssen, dass sie die an Bord der Schiffe befindlichen Personen im Notfall gegen die im jeweiligen Einzelfall auftretenden Gefahren beim Verlassen des Schiffes schützen. Darüber hinaus stehen die Technischen Aufsichtsbeamten des Referates Binnenschifffahrt der BG Verkehr bei Neubau und bei Umgestaltung von Landanlagen gerne beratend zur Verfügung.

www.bg-verkehr.de ■



Achterer Zugang und Fluchtweg auch bei langen Schiffen nutzbar



Zwei bei allen Wasserständen nutzbare Fluchtwege im Oberrhein-Hafen

5 ppm Restölgehalt mit BilgeMaster cleandesign

Westfalia: Zentrifugale Bilgewasseraufbereitung

Öl ist die wichtigste Energiequelle und damit auch die bedeutendste Ressource der modernen Zivilisation. Doch Öl ist für die meisten biologischen Systeme giftig und gilt als einer der größten Umweltschadstoffe. Die Verschmutzung durch Rohöl oder durch Erdölprodukte hat weitreichende Auswirkungen. Nach Schätzungen der UNEP (United Nations Environmental Program) gelangen beispielsweise bei der Befahrung des Mittelmeers durch jährlich rund 200.000 Schiffe ca. 120.000 Tonnen Öl ins Mittelmeer; Greenpeace-Wissenschaftler halten sogar eine Menge von 635.000 Tonnen für realistisch. Die Aufbereitung von Bilgewater, das sich

im Maschinenraum eines Schiffes sammelt und mit Öl- und Kraftstoffresten kontaminiert ist, ist deshalb für alle Schiffe gesetzlich vorgeschrieben. Und es wird bereits darüber diskutiert, die IMO-Vorschriften (International Maritime Organisation) zu verschärfen, beispielsweise mit einer weltweit geltenden Regelung, den zulässigen Ölgehalt im über Bord gepumpten Bilgewater generell von 15 ppm auf 5 ppm zu reduzieren. Für die Hersteller von Bilgewasseraufbereitungssystemen bedeutet dies, dass immer häufiger Anlagen mit weniger als 5 ppm Restölgehalt angefragt werden.

Im Rahmen des Systems „GEA Westfalia Separator seaprotectsolutions – Clear Wa-



Bei der Bilgewaterbehandlung ist der GEA Westfalia Separator BilgeMaster cleandesign nun in der Lage, nicht nur einen Wert von weniger als 15 ppm Öl in Wasser, sondern sogar weniger als 5 ppm zu garantieren – ohne Chemikalieneinsatz und ohne Filter.

ters to the Horizon and Beyond“ hat die GEA Westfalia Separator Group Zukunfts-Technologien entwickelt, um sowohl die Schiffe wirtschaftlich betreiben zu können, als auch direkten Schutz der Meere zu gewährleisten und dabei deutlich über den Horizont hinaus geschaut. Bei der Bilgewaterbehandlung als Teil der seaprotectsolutions ist der GEA Westfalia Separator BilgeMaster cleandesign durch die Neuentwicklungen in der Lage, nicht nur einen Wert von weniger als 15 ppm Öl in Wasser wie beim bewährten BilgeMaster, sondern sogar weniger als 5 ppm zu garantieren – ohne Chemikalieneinsatz und ohne Filter. Zielsetzung bei der Entwicklung des GEA Westfalia Separator BilgeMaster cleandesign war ein System, das unter normalen Bedingungen weniger als 15 ppm Restölgehalt und in Sondergebieten weniger als 5 ppm Restölgehalt gewährleistet. Dies wird durch adaptive Anpassung von Kapazität und Temperatur während der Aufbereitung ohne den Einsatz von Chemikalien und Filtern gewährleistet. Bei 5 ppm arbeitet das System also mit reduzierter Leistung. Soll die Leistung bei 5 ppm gleich hoch bleiben wie bei 15 ppm, erreicht ein zugeschalteter Adsorptionsfilter diesen Wert.

Mit der Einführung der neuen Generation von selbstreinigenden Separatoren, der GEA Westfalia Separator eagleclass-Serie, werden jetzt vier Systeme als BilgeMaster cleandesign basierend auf den Separatoren WSE 5, 10, 20 und 50 mit Leistungen von 500, 1.200, 2.500 und 5.000 l/h angeboten. Auch eine Nachrüstung der GEA Westfalia Separator BilgeMaster D- und E-Serie mit cleandesign ist jederzeit möglich, ebenso wie die Nachrüstung eines Adsorptionsfilters. Die GEA Westfalia Separator seaprotectsolutions sorgen für klares Wasser. ■



Die Aufbereitung von Bilgewater ist vorgeschrieben

Anzeige

- Schiffsreparaturen
- Umbauten
- Modernisierung
- Stahl- und Anlagenbau



KÖTTER-WERFT

Kötter Werft GmbH • Industriestr. 2 • 49733 Haren/Ems • Tel. (05932) 71033
Fax (05932) 71039 • info@koetter-werft.de • www.koetter-werft.de

Gebaut in China, ausgebaut in den Niederlanden

TMS „Rudolf Deymann“ erweitert die Deymann-Binnenflotte

Von Sabo Krebs

Die Reederei Deymann hat am 22. März ihr jüngstes Schiff, das TMS „Rudolf Deymann“ auf der TeamCo-Werft im niederländischen Heusden getauft. „Es ist das schönste und beste Schiff in unserer Flotte“ schwärmt der Geschäftsführer der Reederei Deymann, Martin Deymann, bei der Tauffeier. Der Vater des Reederers, Rudolf Deymann, war Namensgeber für den 110m-langen Doppelhüllentanker. Die Lebensgefährtin von Rudolf Deymann, Tanja Stell, ist die Taufpatin des Neubaus. Das TMS "Rudolf Deymann" wird unter Befrachtung der Reederei Interstream Barging für das Spezialchemie-Unternehmen Evonik im Einsatz sein.

Die neun Ladetanks verfügen insgesamt über eine Ladekapazität von 3.375 m³. Der Rumpf des Tankers (Kasko) wurde auf der chinesischen Werft Jiangsu Sugang Shipbuilding Co. gebaut und für den Ausbau auf die TeamCo-Werft im niederländischen Heusden gebracht.

Herz des Schiffes ist neben einem Wärtsilä-Motor mit einer Leistung von 1.176 kW bei 1.000 Umdrehungen pro Minute ein Modul der Kraftstoff-Wasser-Emulsionstechnologie (KWE). Dieses wurde von der Firma Exomission aus Troisdorf entwickelt und soll vor allem den Dieselruß auf ein Minimum von fast 0% reduzieren, Stickoxide werden dabei um bis zu 30% gemindert. Laut Angaben der Firma Exomission sei eine Treibstoff-Verbrauchsreduzierung zwischen 2 und 4% zu erwarten. Exomission vertreibt Module

mit KWE-Technologie für LKW, PKW, Binnen- und Seeschiffe, mit dem Ziel einer Reduzierung der Emissionen. In vielen Fällen ist dabei eine staatliche Förderung möglich. Neben der Hauptmaschine sind auf der Rudolf Deymann drei Generatoren installiert, um die Elektrizität für Bugstrahler, die Löschpumpen sowie das Bordnetz zu speisen.

Das Schiff ist das Zweite in der Flotte der 17 Binnentankschiffe der Reederei Deymann, welches „Rudolf Deymann“ getauft wurde. Das Erste ist nun unter dem Namen „Relationship III“ auf den Wasserstraßen unterwegs. Die Reederei Deymann mit Sitz in Haren an der Ems wurde 2003 gegründet und ist spezialisiert auf die Binnentankschiffahrt.

Seitdem expandiert die Flotte stetig und transportiert jährlich um ca. eine Million Tonnen an Benzin, Diesel, Heizöl, Säuren, Laugen, Alkohole und vieles mehr über westeuropäische Binnenstraßen, vor allem zwischen den ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) und dem Oberrhein. Jüngst wurde die Deymann-Academy eröffnet, ein Schulungszentrum für die Binnenschiffahrt.

Einhüllentankschiffe werden nach und nach durch Doppelhüllentankschiffe in der Flotte ersetzt. Bei den Neubauten wird auch auf deren Umweltfreundlichkeit geachtet. Ende 2012 hatte die Reederei noch über ihre Kernkompetenz, der Tankschiffahrt, hinaus, ihr Tätigkeitsfeld durch die Übernahme von sieben Containerschiffen der Karl-Seibert GmbH, Neckargemünd und der Estra AG mit Sitz in Basel, erweitert. ■

Bundesregierung hat Gesetzentwurf vorgelegt

Abfälle in der Rhein- und Binnenschiffahrt

Die Bundesregierung hat einen Gesetzentwurf zur Änderung des Ausführungsgesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Abnahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt vorgelegt. Im Zusammenhang mit der Einführung des elektronischen Bezahlensystems sei es

notwendig, die im Ausführungsgesetz enthaltenen Ordnungswidrigkeitentatbestände anzupassen.

Der Bundesrat macht in seiner Stellungnahme drei Änderungsvorschläge, die die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung teilweise ablehnt. ■

Neptun-Werft Warnemünde

A-Rosa Flora auf Kiel gelegt

Unter dem Beifall von rund 100 Mitarbeitern der Neptun-Werft, der A-Rosa Flussschiff GmbH und Mitgliedern des A-Rosa Kundenclubs wurde die A-Rosa Flora heute feierlich in Warnemünde auf Kiel gelegt. Christine Schindler, „maritime Innenarchitektin“ und Ehefrau von Siegfried Schindler, einem der beiden Geschäftsführer von Partner Ship Design in Hamburg, fungierte als Kiellegungspatin, die nach bekannter Schiffbautradition einen Glücksscent unter den ersten Stahlblock legte. Erst mit diesem rituellen Akt beginnen die sichtbaren Arbeiten an dem Schiff: Die einzelnen Schiffssektionen und Blöcke werden miteinander verschweißt und das Schiff mit Rumpf und 2,5 Decks stahlbaulich fertig gestellt. Der Neubau der A-Rosa Flora steht nicht nur für die langjährige, von Erfolg geprägte Zusammenarbeit mit der Neptun-Werft sondern auch für die Entwicklung eines neuen Schiffstyps, der – wie das Schwesterschiff, die A-Rosa SILVA mit ihren 2,5 Decks – speziell für Passagen im Rhein-Main-Donau-Kanal konzipiert wurde. Durch die Erschließung dieser neuen Destination können die beiden großen Fahrtgebiete Rhein und Donau verbunden und erlebnisreiche Routen angeboten werden. Ähnlich wie bei der A-Rosa Silva wird es auch an Bord der A-Rosa Flora als Akzent zu den regulären Außen- und Balkonkabinen Suiten geben. „Erstmalig jedoch in höherer Anzahl: vier Grand und sieben Junior Suiten, ergänzt durch zwei „Familienkabinen“, die sich durch eine Größe von 18,5 qm, ein zusätzliches Schlafsofa und ein Pullmann-Bett auszeichnen.

Gegründet 1850, gehört die Neptun-Werft GmbH seit 1997 zur Meyer Neptun Gruppe. Seitdem haben sich die Schiffbauer aus Rostock-Warnemünde auf den Neubau von Flusskreuzfahrtschiffen konzentriert. Das Unternehmen beschäftigt rund 500 Mitarbeiter.

Die A-Rosa Flussschiff GmbH ist mit ihren Flusskreuzfahrtschiffen auf die Donau, Rhône/Saône sowie Rhein/Main/Mosel spezialisiert und bietet vielfältige Themenreisen zu. Das Unternehmen beschäftigt rund 580 Mitarbeiter. ■



TMS Greenstream mit 100% Erdgas-Antrieb

Foto: Shell

Erstes Binnenschiff mit 100% Erdgas als Kraftstoff

Greenstream-Tanker getauft

Am 15. März wurde auf der Peters-Werft im niederländischen Kampen das erste ausschließlich mit LNG (liquefied natural gas = verflüssigtes Erdgas) betriebene Binnenschiff zu Wasser gelassen. In Anwesenheit des Shell-Konzernchefs Peter Voser wurde der 110m-lange Doppelhüllentanker von dessen Ehefrau, Daniela Voser, auf den Namen „Greenstream“ getauft. Der gesamte Zeitraum von der ersten Planung bis zur Fertigstellung des Schiffes

hat nach Angaben der Werft mehr als drei Jahre gedauert. Bei Entwurf und Bau des Schiffes wurde eng mit Behörden und Institutionen wie z.B. der Zentralkommission der Rheinschifffahrt zusammengearbeitet. Nach Angaben der Reederei Interstream Barging, wird das Schiff den gesamten Rhein befahren und ist für die nächsten Jahre fest von Shell gechartert. Im nächsten Quartal soll ein baugleiches Schwesterschiff mit dem Namen „Greenrhine“ fertiggestellt

des Tankers besteht aus vier kleineren Erdgasmotoren, die gemeinsam einen Elektromotor, den Fahrmotor, speisen. Auf die wechselhaften Leistungsanforderungen zwischen „Leer zu Tal“ und „Voll zu Berg“ kann somit flexibel reagiert werden: die Erdgasmotoren können je nach benötigter Leistung einzeln ab- oder zugeschaltet werden. Somit bietet das Antriebssystem gleich zwei markante Vorteile: Einsparung von Treibstoff und Reduzierung von umweltbelastenden Emissionen durch die Möglichkeit, einzelne Motoren abschalten zu können sowie ebenfalls niedrigere Emissionen durch den Einsatz von Erdgas als Treibstoff. Überdies können die Erdgas-Motoren aufgrund der Kombination mit einem Elektromotor im Bereich ihres Auslegungspunktes laufen, eine Reduktion der Drehzahl ist nicht nötig, da der Elektromotor stufenlos je nach Leistungsbedarf reguliert werden kann. Dadurch ergeben sich angenehme Fahreigenschaften, wie auch eine Reduzierung von Vibrationen und Geräuschemissionen sowie ebenfalls eine kraftstoffärmere Fahrt durch einen optimalen Wirkungsgrad der Maschinen. Was allerdings auch berücksichtigt werden muss, sind die höheren Anschaffungskosten, da vier kleinere Motoren grundsätzlich teurer sind als ein einzelner Motor mit höherer Leistung. Ein weiterer Vorteil ist jedoch auch, dass bei Ausfall einer Maschine, problemlos mit den anderen weitergefahren werden kann. Die Wartung oder Reparatur einer Maschine kann meist im laufenden Betrieb erfolgen, so dass es nicht zu teuren Liegezeiten des

Anzeige

WERNZ GMBH

Generatoren-Motoren-Stromerzeuger

Wir sind Ihr Lieferant für Stromaggregate in der Schifffahrt.

Auch bei Sonderanfertigungen

oder Hydraulikaggregaten

können Sie uns gerne ansprechen!

Egal für welche Anwendung, Sie bekommen

fast alle Motoren von uns,

die den aktuellen Abgasrichtlinien entsprechen.

Reparaturen an Bord, sei es mechanisch oder elektrisch,

führen wir mit unserer langjährigen Erfahrung fachgerecht durch.

Besuchen Sie uns doch mal auf unserer Homepage.

Haben Sie noch Fragen?

Dann nehmen Sie doch einfach Kontakt zu uns auf!

Sperlingweg 10

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73

Funk: 01 71 / 3 20 20 50 (Mechanik)

Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik)

68623 Lampertheim

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

E-Mail: Wernz@Wernz-GmbH.de

www.Wernz-GmbH.de

TMS „Greenstream“	
Länge über Alles	110,00 m
Breite	11,40 m
Tiefgang	3,45 m
Tiefgang Ballast	2,35 m
Deadweight	2.800 t
Ladekapazität	3130 m ³
Motor	4 x 300 kW

Schiffes kommt. Neben technischen Neuerungen bietet der Tanker auch im Aufbau einige für Binnenschiffe ungewöhnliche Merkmale: das hydraulisch absenkbar Steuerhaus wie auch der Wohnraum sind im Bugbereich angeordnet. Die Peters-Werft begründet die Anordnung des Steuerhauses im Bugbereich damit, dass die Crew so einen besseren Überblick über die Verkehrssituation auf der Wasserstraße habe. Dem wäre entgegenzusetzen, dass die eigenen Schiffsbewegungen bei Anordnung des Steuerhauses achtern, von der Crew einfacher überblickt werden kann. Ein weiterer Grund für die Anordnung im Bugbereich liegt an der benötigten Trennung zwischen Bunkertanks und Steuerhaus/Wohnraum. Die Treibstofftanks zum Bunkern des verflüssigten Erdgases sind im Heckbereich an Deck angeordnet. Durch die Anordnung an Deck kann kostbarer Laderaum im Inneren des Schiffes eingespart werden.

Startschuss für die Entwicklung des innovativen Greenstream-Tankers hat die Aussicht gegeben, dass in den kommenden Jahren die Emissionsvorschriften in der Binnenschiffahrt, vor allem auch auf dem Rhein, weiterhin verschärft werden. Nach Angaben der Peters-Werft können die CO₂-Emissionen durch den Betrieb mit Erdgas um bis zu 25% gesenkt werden, die Stickoxide um bis zu 80%, Partikel und Schwefeloxide können um fast 100% gemindert werden. Nach Aussagen des Energiekonzerns Shell sieht das Unternehmen in LNG einen Zukunftsmarkt, vor allem auch in der Küsten- und Binnenschiffahrt.

Shell plant seit Jahren, das Geschäftsfeld Erdgas weiter auszubauen. Im November 2011 unterzeichnete das Unternehmen einen Vertrag mit der irakischen Regierung zur Förderung von Erdgas im Süden des Iraks für die nächsten 25 Jahre. Im Rahmen des 17 Milliarden teuren „Basra Gas Co.“- Projektes sollen täglich bis zu 400 Millionen Kubikfuß Gas gefördert werden. Darüber hinaus hat Shell im letzten Jahr die restlichen Anteile des Erdgas-Unternehmens Gasnor in Norwegen aufgekauft. **Sabo Krebs** ■

Dual-Fuel-Motorenreihe 34DF

US-EPA-Zertifikat für Wärtsilä

Wärtsilä hat für seine Wärtsilä 34DF Dual-Fuel-Motoren die Zertifizierung zur Einhaltung der Abgasnorm von der United States Environmental Protection Agency (EPA) erhalten. Diese bedeutet für Wärtsilä einen starken Eintritt in den nordamerikanischen Markt mit mariner Motorentechnologie, die sowohl Betreibern als auch Eigentümern die Wahl zwischen Diesel oder Gas als Brennstoff ermöglicht. Die Zertifizierung wurde am 17. Januar 2013 verliehen.

„Der Wärtsilä 34DF ist der erste Dual-Fuel-Motor überhaupt, der die EPA-Anforderungen erfüllt. Dies ist eine sehr wichtige gesetzliche Anerkennung von Wärtsiläs Dual-Fuel-Technologie“, so Andrea Bochichio, Director, Product Management & Engineering, Product Centre 4-Takt, Wärtsilä PowerTech.

Wärtsilä erwartet, dass mit Erreichen dieses Compliance-Meilensteins die Nachfrage für seine Reihe von Dual-Fuel-Motoren in den USA weiter zunehmen wird. Die ersten Motoren werden die Harvey Energy ausstatten, ein Offshore-Versorgungsschiff, welches für Harvey Gulf International Marine gebaut wird. Vier Schwesterschiffe werden in Kürze mit den gleichen Wärtsilä-Motoren beliefert werden, ein weiterer Beweis sowohl für die Wirtschaftlichkeit von verflüssigtem Erdgas (LNG) als Schiffstreibstoff als auch


seine wachsende Beliebtheit bei Reedern und Betreibern. Mit LNG betriebene Schiffe bieten überzeugende operative Kosteneinsparungen und signifikante Vorteile für die Umwelt.

„Wirtschaftliche und ökologische Faktoren haben eine enorme Auswirkung auf die Schiffsbranche und bei Wärtsilä glauben wir fest daran, dass flexible Brennstoffoptionen ein positiver Schritt bei der Linderung dieser Herausforderungen sind. Unsere Dual-Fuel-Motorentechnologie erfüllt aktuelle Umweltschutzgesetzgebungen, während die Nutzung herkömmlicher Dieselmotoren in unbeschränkten Gebieten gleichzeitig möglich bleibt“, so Giulio Tirelli, Direktor, Wärtsilä Ship Power, 4-Takt-Portfolio & Applications.

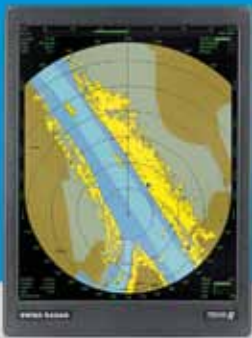
Die EPA-Zertifizierung gilt für unter USA-Flagge fahrende Schiffe. Wärtsiläs Dual-Fuel-Motoren ermöglicht es Schiffen, entweder mit herkömmlichen flüssigen Schiffskraftstoffen oder mit LNG betrieben zu werden.

Der Wechsel zwischen den beiden Kraftstoffmodi kann nahtlos ohne Verlust von Leistung und Drehzahl erfolgen. Diese Brennstoff-Flexibilität ermöglicht die Einhaltung von Abgasvorschriften in kontrollierten Gebieten, während Betreiber gleichzeitig die Möglichkeit haben, den Kraftstoff je nach Kosten und Verfügbarkeit zu bestimmen. ■

Anzeige



SWISS RADAR




Der neue Precision Navigator II

Vereint Radar, Inland AIS und ECDIS Karte in Perfektion

Das multifunktionale Navigationssystem, das keine Wünsche offen lässt

In drei attraktiven Versionen verfügbar



schwarz technik

Gesellschaft für Kommunikation und Navigation mbH
Lehmstraße 13, 47059 Duisburg, Fon +49 (0) 203 99 337-0
www.schwarz-technik.de, info@schwarz-technik.de

Über 500 Aussteller und über 16.000 Fachbesucher Construction & Shipping Industry in Gorinchem

Mit den Themen Schiffsbau und Schiffstechnik befasst sich auch in diesem Jahr zum 9. Mal die Fachmesse Construction & Shipping Industry in niederländischen Gorinchem.

Rund 500 niederländische, belgische und deutsche Unternehmen aus den Bereichen Schiffszubehör, Schiffsreparatur, Schiffsmotoren, Navigation (z.B. in-Innovative Navigation) und Versicherung präsentieren sich auf

der Messe potenziellen Kunden. Die Fachbesucher - im letzten Jahren waren es über 16.000 - nutzen die Construction & Shipping Industry, um sich über die neuesten Produkte zu informieren und sich Angebote einzuholen und zu vergleichen.

Die Messe findet statt vom 28. bis 30. Mai 2013 und ist während dieser Zeit (Dienstag, Mittwoch und Donnerstag) täglich von 13 Uhr bis 21 Uhr geöffnet. ■



Wie im vergangenen Jahr wird auch dieses Mal die Duisburger Heinrich Harbisch Schiffswerft auf der Messe in Gorinchem vertreten sein. Foto (Archiv): Friedbert Barg

Um Gefahren und Schwerpunkte zu erfassen Regierung will Datenbank für Schiffsunfälle

Die Bundesregierung hat einen Gesetzentwurf zur Schaffung eines Schiffsunfalldatenbankgesetzes vorgelegt. Damit soll eine gesetzliche Grundlage zur Errichtung eines elektronischen Datenbanksystems für Schiffsunfälle geschaffen werden, die den Anforderungen des Datenschutzes gerecht wird. Durch die neue Datenbank soll die statistische Erfassung, Verarbeitung und Auswertung von Schiffsunfällen erheblich verbessert werden.

Die Datenbank diene neben statistischen Zwecken auch der Unfallforschung sowie der Erteilung von Auskünften. Die aus dieser Bundesdatenbank gewonnen Erkenntnisse sollen ermöglichen, das Unfallgeschehen im Hinblick auf Gefahrenpotentiale, Unfallschwerpunkte und Mängel an Verkehrswegen, Schiffen und am Regelwerk zu erfassen, heißt es im Gesetzentwurf weiter.

Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme einige Änderungsvorschläge, die die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung teilweise ablehnt. ■

Anzeige

RADARpilot 720°

INTEGRIERTES NAVIGATIONSSYSTEM

Sicher unterwegs auf allen Flüssen und Wasserstraßen mit dem Navigationssystem **RADARpilot720°**



- ▶ Integration von Radar, GPS, AIS und ECDIS-Karte in einer Anzeige
- ▶ Tracking
- ▶ Leitlinien
- ▶ Tripcomputer
- ▶ Aufzeichnung (Black Box)
- ▶ Multiradarfunktion
- ▶ Reiseplanung

Ausführliche Informationen erhalten Sie bei unseren Vertriebspartnern oder unter www.innovative-navigation.de



Ein Produkt von innovative navigation

Wichtige Ansiedlungserfolge

Duisport-Gruppe wächst weiter: 160 Mio. € Umsatz

Die duisport-Gruppe hat im Geschäftsjahr 2012 einen Gesamtumsatz von 160 Mio. Euro erwirtschaftet. Damit stieg die Leistung inklusive der Umsätze aus strategischen Beteiligungen gegenüber dem Vorjahr um 8,1 Prozent. Beim Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) konnte mit 29 Mio. Euro das hohe Niveau aus 2011 (27,8 Mio. Euro) nochmals übertroffen werden. Das Ergebnis vor Ertragssteuern verbesserte sich mit 12,1 Mio. Euro um 13 Prozent gegenüber dem Vorjahr (10,7 Mio. Euro). „Zum Ergebnis haben alle Geschäftsbereiche beigetragen. Das klassische Hafengeschäft im Verbund mit vielfältigen logistischen Dienstleistungen anbieten zu können, ermöglicht eine stabile Ergebnisentwicklung“, sagt Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG anlässlich der diesjährigen Bilanzpressekongferenz.

Ohne die anteiligen Umsätze aus den strategischen Beteiligungen erreichte der konsolidierte Umsatz (inkl. der Bestandsveränderungen) der duisport-Gruppe 149,8 Mio. Euro – ein Plus von rund 8 Prozent gegenüber 2011 (138,4 Mio. Euro). Während der Geschäftsbereich Infra- und Suprastruktur mit 40,2 Mio. Euro (2011: 38,2 Mio. Euro) und die Verpackungslogistik mit 51,8 Mio. Euro (2011: 49,4 Mio. Euro) ihre Umsätze steigerten, bewegte sich der Bereich Verkehr und logistische Dienstleistungen mit 43,5 Mio. Euro Umsatz leicht unter Vorjahresniveau (2011: 43,9 Mio. Euro).

Leistungssteigerung trotz Umschlagsrückgang

Der Gesamtgüterumschlag in den Häfen der duisport-Gruppe verfehlte 2012 nur knapp das Ergebnis aus dem Rekordjahr 2011. Das umgeschlagene Gütervolumen lag im Geschäftsjahr mit 63,3 Mio. t um 1,3 Prozent unter dem Vorjahresergebnis (2011: 64,1 Mio. t). Mit Bahn und Schiff wurden 2012 in den Häfen der duisport-Gruppe insgesamt 32 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen – nach 32,9 Mio. Tonnen in 2011. Auf beide Verkehrsträger entfiel jeweils ein Anteil von 16 Mio. Tonnen. Während der Schiffsumschlag dabei um 7 Prozent

unter dem Vorjahresergebnis blieb, steigerte sich der Umschlag auf der Schiene um 1 Prozent.

Erneut gesteigert wurde zudem das Ergebnis im Kombinierten Verkehr (KV). Der Containerumschlag per Schiff, Bahn und Lkw, das wichtigste Gütersegment, wuchs um weitere vier Prozent auf 2,6 Mio. TEU (2011: 2,5 Mio. TEU) und erreichte damit einmal mehr eine neue Höchstmarke. „Die Akquisition neuer Kunden in der Kontraktlogistik und die damit verbundenen Containervolumina waren die wesentlichen Wachstumstreiber. Durch den gezielten Aus- und Neubau der Terminalkapazitäten haben wir darüber hinaus die Bedingungen für weiteres Wachstum geschaffen“, erläutert Erich Staake. So wurde beispielsweise das DIT-Terminal und angrenzende Flächen für den KV-Verkehr auf logport I um fast 50.000 m² erweitert, um das zukünftige Containerwachstum aufzunehmen und die Verkehrsströme zu optimieren. 2013 nimmt zudem das neue KV-Terminal logport III den Betrieb auf, das die duisport-Gruppe in Duisburg-Hohenbudberg errichtet.

Nicht zuletzt durch die positiven Zahlen im Containerumschlag konnte die duisport-Gruppe die konjunkturell bedingten Rück-



Duisburgs Hafenchef Erich Staake.

Foto: Friedbert Barg

gänge bei Kohle- und Stahlumschlägen weitgehend kompensieren. Der Gesamtgüterumschlag für alle Duisburger Häfen im abgelaufenen Geschäftsjahr sank um zwölf Prozent auf 110 Mio. t. (2011: 126 Mio. t). Der Rückgang ist auf geringere Stahl-, Erz- und Kohlemengen in den Werkshäfen zurückzuführen.

Erfolgreiche Neuansiedlungen und Erweiterungen

Bei der Flächenvermarktung im Duisburger Hafen konnten im Geschäftsjahr 2012 wichtige Erfolge erzielt werden. So lässt der Automobilhersteller Audi künftig 800.000 m³

Anzeige



Seit über 100 Jahren
im Dienst der
Binnenschifffahrt



HA DU-Service:

- Zwei moderne Stevendocks für alle Schiffsgrößen; Dockmöglichkeit bei jedem Wasserstand
- Reparaturen aller Art, eine leistungsstarke Dreherei
- Instandsetzung und Neuanfertigung von Ruder- und Wellenanlagen
- Herstellung von HA DU Schiffskupplungen und HA DU Ankern (Spezial- und PowerAnker)




HEINRICH HARBISCH Schiffswerft GmbH

• 47053 Duisburg • Außenhafen • Marienort • Wertstraße 47
 • Telefon: +49 (0) 203 61024 • Telefax: +49 (0) 203 61846
 • E-Mail: harbisch@ha-du.de • www.ha-du.de

Besuchen Sie uns
gerne auch auf unserem
Messestand
in Gorinchem
(28. bis 30.05.2013)
Wir freuen uns auf Sie!

Automobil-Komponenten über den Duisburger Hafen exportieren. Dazu investiert die duisport-Gruppe mehr als 25. Mio. Euro in ein neues Logistikzentrum auf dem direkt am Rhein gelegenen logport II-Areal. Das 106.500 m² große Grundstück, unmittelbar neben dem trimodalen Containerterminal „Gateway West“, wurde speziell für Audi konfiguriert. Es wird in zwei Bauabschnitten mit insgesamt rund 53.000 m² Hallenfläche von der duisport-Gruppe für den von Audi beauftragten Automobillogistiker Schnellecke Logistics errichtet.

Ab Mitte 2013 werden für die Audi AG über den neuen CKD-Hub (Completely Knocked Down) Autoteile für die Modelle A4, A6, Q3, Q5 und Q7 verpackt und in Containern gestaut, umgeschlagen und in die Wachstumsmärkte China, Indien und Mexiko exportiert. Neben dem Bau des Logistikzentrums organisiert die duisport-Gruppe auch die konventionelle Zustellung von Gütern per Bahn, den angrenzenden Terminalbetrieb und den Transport der Container zu den Seehäfen. Der Transport per Schiff erspart pro Jahr rund 13.000 Lkw-Bewegungen zwischen Duisburg und den Westhäfen. „Das Vertrauen von Audi in die Logistikkompetenz im Automotive-Bereich freut mich sehr. Es bestätigt uns auch in unserem integrierten FullService-Ansatz. Wir stellen Industrie- und Logistikpartnern passende Flächen und Immobilien zur Verfügung und erweitern dieses Angebot um individuelle Transport- und Serviceleistungen aus unserem Netzwerk“, so Erich Staake.

Die Vorteile des Duisburger Hafens als Logistikkreuzung und Wertschöpfungsplattform waren auch für weitere Neu- und Erweiterungsbauten im Geschäftsjahr 2012 ausschlaggebend. So errichtete duisport für die weltweit operierende Kühne + Nagel-Gruppe in nur sieben Monaten ein neues 22.000 m² großes Logistikzentrum auf dem logport I-Gelände. Nach der bereits fünften Erweiterung am Standort seit 2003 ist Duisburg nun mit fast 200.000 m² Logistikfläche der weltweit größte Umschlagplatz des Unternehmens. Kühne + Nagel wickelt von der neuen Anlage aus im Auftrag eines global agierenden Großkunden aus der Konsumgüterindustrie die Kommissionierung, Lagerung sowie die Distribution von Reinigungs- und Pflegemitteln für die Märkte in Deutschland, in den Niederlanden und in Österreich ab.

Auch für den global agierenden Logistikdienstleister NYK / Yusen Logistics zählt der Duisburger Hafen zu den weltweit wichtigsten Standorten des Unternehmens. Das

Unternehmen, seit 1999 auf dem logport I-Areal angesiedelt, erweitert seine Logistikflächen um einen neuen 26.000 m² großen Hallenkomplex auf insgesamt rund 70.000 m². Das neue Logistikzentrum, das auch ein 6.000 m² großes integriertes Gefahrgutlager umfasst, soll Anfang 2014 in Betrieb genommen werden.

Auch die Greiwing logistics for you GmbH, langjähriger Kunde auf logport I, plant hier am Standort Kapazitätserweiterungen. Das auf Silologistik spezialisierte Unternehmen, das namhafte Kunststoffhersteller, Lebensmittel- und Chemiekonzerne beliefert, hat seine Betriebsfläche um 37.500 m² erweitert und wird einen zusätzlichen, 20.000 m² großen, Hallenkomplex mit weiteren Siloanlagen errichten. Der Logistiker deckt vom Standort Duisburg einen Teil der Wertschöpfungskette von Evonik oder Lanxess ab. „Die Vernetzung mit den wichtigsten Chemiestandorten von Bayer, Evonik und Rüttgers in der RheinRuhr-Region macht duisport zum verlässlichen Partner für die chemische Industrie und die spezialisierte Logistikunternehmen“, betont Erich Staake. Mit diesen und weiteren kleineren Ansiedlungen konnte duisport im vergangenen Geschäftsjahr 250.000 m² logistische Grundstücke im Hafen vermarkten. „Zur Ergänzung noch vorhandener Flächen im Hafen entwickeln wir mit strategischen Partnern weitere Gewerbe- und Logistikflächen im regionalen Umfeld, ein zentraler Schwerpunkt unserer strategischen Ausrichtung“, sagt Erich Staake.

Geplant sei, in den kommenden fünf Jahren bis zu 200 ha für Logistik- und Industrieansiedlungen in und um Duisburg zu entwickeln. Besonderes Augenmerk wird dabei auf den Kombinierten Verkehr und arbeitsplatzintensive Nutzungen gelegt.

Internationales Leistungsangebot weiter ausgebaut

Der Ausbau der internationalen Aktivitäten zur Erweiterung des Leistungsspektrums wurde auch im zurückliegenden Jahr konsequent weiterverfolgt. „Wir müssen uns dort engagieren, wo die Industrieproduktion zunehmend stattfindet und qualitative logistische Dienstleistungen und Beratungsleistungen benötigt werden“, erläutert Staake. Vor allem im Bereich der Verpackungslogistik forciert das Unternehmen die Erschließung internationaler Märkte für seine Kunden.

Nach dem Standort in China gründete die duisport packing logistics (dpl) die duisport packing logistics India Pvt. Ltd. – dpl India –, ein Unternehmen, das zum 1. Januar

2013 den Betrieb aufnahm und bereits erste Aufträge für Kunden abwickelte. Die Duisburger Hafen AG als Muttergesellschaft hat dazu eine strategische Zusammenarbeit mit einem indischen Logistikdienstleister aufgenommen, der als Spezialist für Schwergut und Projektlogistik an über 30 Standorten in den Wirtschaftsmetropolen des Subkontinents vertreten ist. Am Standort Pune bei Mumbai ist dpl India mitten im sogenannten „deutschen Dreieck“ rund um die westindische Wirtschaftsmetropole angesiedelt. Viele deutsche Industrieunternehmen sind dort mit eigenen Werken und Repräsentanzen vertreten.

In China bietet die duisport industrial packing Service (Shanghai) Co. Ltd – dpl China – ihren deutschen und internationalen Kunden bereits an den beiden Standorten Wuxi und Shanghai Verpackungs- und Logistikdienstleistungen für den Export und den chinesischen Binnenmarkt an.

Die Geschäftsaussichten für China und Indien sind dabei erfolversprechend. Experten schätzen die Zahl der vornehmlich aus dem Maschinen- und Anlagenbau stammenden Komponenten, die sich aufgrund ihrer Abmessungen nicht in Containern, sondern nur individuell verpackt transportieren lassen, auf weltweit bis zu 500 Mio. Tonnen im Jahr. Ergänzt wird diese Positionierung durch die strategische Beteiligung an dem französischen Verpackungslogistiker E.I.L.S aus Straßburg mit insgesamt zwei Standorten im Elsass. E.I.L.S. bedient Kunden aus Frankreich, der Schweiz sowie Südwest-Deutschland.

Mit einer weiteren strategischen Beteiligung an der Weinzierl-Unternehmensgruppe aus dem bayrischen Sinzing bei Regensburg erweiterte die dpl-Gruppe zudem ihr Leistungsangebot in Bayern und bietet darüber hinaus zukünftig auch spezialisierte Verpackungs- und Transportdienstleistungen sowie Kistenfertigungen an.

2012 wurden zudem die entscheidenden Vorbereitungen abgeschlossen, nach denen die dpl Anfang 2013 als erster der großen Logistikdienstleister in NRW die behördliche Zertifizierung als „Reglementierter Beauftragter“ erhielt. Nunmehr ist es der duisport-Tochter möglich, auch Industriegüter gemäß den strengen gesetzlichen Regeln sicher für den Export per Luftfracht zu verpacken. „Trotz aktueller Abschwächung sind wir von den Wachstumsperspektiven in der Hafen- und Logistikwirtschaft überzeugt. Konsequenterweise wollen wir im Zeitraum 2013-2015 über 100 Mio. € investieren“, so Erich Staake abschließend. ■

Trierer Hafengesellschaft

Info-Center für Schulen

Der Hafen Trier öffnet sich verstärkt für den Nachwuchs: Am 18. April, dem bundesweiten Tag der Logistik, eröffnete der Geschäftsführer der Trierer Hafengesellschaft, Volker Klassen, das neue Hafen-Info-Center für Schulen. Es hat seinen Sitz im Gebäude der Hafengesellschaft am Ostkai 4. Bei dem Hafen-Info-Center handelt es sich um einen, auch von Firmen mietbaren, Tagungsraum, der mit Modellen, Info-Karten und altersgerechtem didaktischem Unterrichtsmaterial ausgestattet ist. Zu dem erweiterten Informationsangebot für Schulen gehören außerdem kostenlose Schulklassenführungen durch den Hafen, Besuche von Firmen und deren Ausbildungsstätten im Hafen, ein Film über den Hafen, leihbare Wassererlebniskoffer und „Info-Boxen“. Sie sind mit Informationsmaterial über den Hafen gefüllt und wurden bereits an 100 Schulen in der Region Trier verteilt. Außerdem will die Hafengesellschaft an den Erfolg der Wasser- und Schifffahrtsschule in Aschaffenburg anknüpfen, die nach eigenen Angaben

seit 2009 von 4 100 Schülern besucht wurde. Das didaktische Lehrermaterial mit Ordner und DVDs wurde von der Trierer Hafengesellschaft mit 250 Exemplaren bereits geordert. Die Nachwuchskampagne in Trier will auf die Arbeit im Hafen, aber auch auf die rund 30 Ausbildungsangebote der Betriebe im Hafen und benachbarten Güterverkehrszentrum aufmerksam machen. „Ohne Unternehmen gibt es keinen Hafen. Aber ohne Nachwuchs gibt es keine Unternehmen!“, betonte Volker Klassen bei der Eröffnungsfeier im Beisein des stellvertretenden CDU-Vorsitzenden von Rheinland-Pfalz, Christian Baldauf, und etlichen Unternehmern. Die Hafengesellschaft hat für das Hafen-Info-Center inklusive der Filmproduktion insgesamt 45 000 Euro investiert, davon übernahmen Unternehmen rund 18 000 Euro. Da Schüler generell Interesse an Besuchen im Hafen, aber finanzielle Probleme mit den Fahrten in den Norden Triers hätten, will die Hafengesellschaft zumindest in 2013 die Busfahrkarten bezahlen. *Gabi Böhm* ■



Volker Klassen, Geschäftsführer der Trierer Hafengesellschaft, präsentiert einen der Ordner, mit denen Lehrer künftig Schulkinder über die Binnenschifffahrt auf der Mosel informieren können.
Foto: Gabi Böhm

RheinCargo

Wachstum auf der langen Strecke

Die Eisenbahnsparte von RheinCargo hat ihre sehr gute Verkehrsleistung nochmals deutlich steigern können. Mehr als 3,4 Milliarden Nettotonnenkilometern im Jahr 2012 bedeuten eine Zunahme von rund zehn Prozent gegenüber dem bereits starken Vorjahr (2011: 3,158 Milliarden Nettotonnenkilometer).

Damit entwickelte sich die Verkehrsleistung (Transportweite in km multipliziert mit den beförderten Tonnen) von RheinCargo noch besser als die reine Gütermenge (2011: 20,7 Mio. Tonnen; 2012: 21,2). „Früher haben wir beispielsweise die Kohle von Frechen ans nahe Eifeltor gefahren. Heute fahren wir für unsere Kunden immer häufiger direkt nach Hamburg oder bis in die Schweiz durch“, beschreibt ein Unternehmensvertreter die Entwicklung. ■

Mannheimer Häfen

Sehr gute Umschlagszahlen

In den Mannheimer Häfen wurden im März 2013 insgesamt 852.360 Tonnen Güter, und damit 36,19 Prozent mehr als im März 2012 (625.866 Tonnen), wasserseitig umgeschlagen. Das gute Ergebnis ist insbesondere auf den hohen Anstieg in der Güterklasse Nahrungs- und Futtermittel zurückzuführen. Hier stieg der Umschlag von 89.222 Tonnen auf 155.552 Tonnen (+74,34 Prozent). Das zweitstärkste Plus wurde bei den festen mineralischen Brennstoffen mit einem Zuwachs von 116.384 Tonnen (+61,95 Prozent) verzeichnet. Die Güterklassen Eisen Stahl und NE-Metalle (+60,21 Prozent), Steine und Erden (+35,17 Prozent), Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter (+26,33 Prozent), Land-, Forstwirtschaftliche und andere Erzeugnisse (+12,84 Prozent) sowie Chemische Erzeugnisse (+11,74 Prozent) haben ebenfalls einen Zuwachs erzielt. Der durchschnittliche Wasserstand lag im Monat März bei Pegel Mannheim 2,82 Meter und somit um 0,45 Meter über dem Durchschnittspegel im März des Vorjahres mit 2,37 Meter. Der Güterumschlag wurde von insgesamt 689 Schiffen getätigt. ■

Vom Oberrhein zum Oka-Fluss nach Kaluga - 150 km südwestlich von Moskau

Mulhouse-Rhin ist mehr als nur Rheinhafen

Von John C. Albrecht

Die Häfen Mulhouse-Rhin streben eine Diversifizierung ihrer Verkehre an und wollen nicht mehr einseitig vom Rhein abhängig sein. Es werden auch vielversprechende Schienenverkehre gefördert. Neu ist die Verbindung mit Kaluga, 150 km südwestlich von Moskau. PSA Peugeot Citroen mit einer großen Produktionsstätte am Rande von Mulhouse stützt sich auf die Erfahrung und das Know-how der Häfen Mulhouse-Rhin.

Ein bemerkenswerter neuer Containerverkehr ist im Juli des vergangenen Jahres im Hafen Mulhouse Rhin eingerichtet worden. Er verbindet den Hafen in Richtung von Kaluga in Russland zur Automobilfabrik der

PSA Peugeot Citroen, ein Gemeinschaftswerk mit Mitsubishi (30% Beteiligung). Anfänglich ist ein Zug pro Woche nach Kaluga auf die Reise geschickt worden. Bis im Mai 2013 werden es wöchentlich vier Züge mit je 90 40' Container pro Zug sein. Längerfristig erwartet wird ein Volumen eines täglichen Containerzugs. Dieser wird vom Oberrhein zum Oka Fluss nach Kaluga in die Gegend 150 km südwestlich von Moskau auf der Reise sein. Die Autoteile werden im „knock-down“ Verfahren verladen. Sie werden zum Bau von Autos des Typs Peugeot 308 und später auch des Peugeot 4007 in russischer Version zusammengesetzt. Logistisch wird der Verkehr durch die Firma GEFECO betreut. Es ist eines der größten multimodalen Projekte Europas. In einer aufwendigen Planung sind die komplizierten Logistikanforde-

rungen gelöst worden. Diese umfassen Koordination einer zugeschnittenen Informatik, zusätzlicher Containertragwaggons, sowie Spezialcontainer mit breiteren Innenabmessungen als herkömmliche ISO-Container. Die Umschlagsgeleiseanlagen im Hafenteil Mulhouse-Ottmarsheim sind auf eine Länge von mindestens 800 Meter ausgebaut werden.

Der Bahnspurwechsel von der mitteleuropäischen Regelspur (1435 mm) auf die russische Breitspur (1520 mm) erfolgt in Brest an der polnisch-weissrussischen Grenze. Optimale Voraussetzungen für einen reibungslosen Ablauf dieses Verkehrs sollen gewährleistet werden. GEFECO strebt eine ökologisch nachhaltige Verkehrsleistung mit einer wesentlichen Verringerung des CO2 Ausstosses an.



Bisher wurden in Mulhouse-Rhin (hier der Hafen Hunigue) überwiegend klassische Masengüter umgeschlagen.



Sandumschlag im Hafen Ile Napoleon.
Fotos: Ports de Mulhouse-Rhin

Der wasserseitige Umschlag ist gesamthaft auf 4'960'000 t gestiegen, eine Zunahme von 10%. Die 5 Mio. Tonnengrenze ist nur knapp verpasst worden. Es waren 2,2 Mio. Tonnen im Import und 2,8 Mio. Tonnen im Export. Mit 37'600 TEU ist der Containerumschlag 25% hinter den Zahlen des Vorjahrs zurückgeblieben. Dafür hat der Umschlag konventioneller Güter, vor allem Getreide, Düngemittel und Steine um 25% zugenommen. Die Menge der Landwirtschaftsprodukte betrug 1'604'000 t, jene der Mineralölprodukte 1'070'000 t, Steine 1'113'000 t, chemische Produkte 360'000 t, Düngemittel 300'000 t, Eisenerz 121'000 t, metallurgische Produkte 112'222 t und schließlich diverse Fertigerzeugnisse und Fabrikate 320'000 t.

Konventionelle Güter haben in Ottmarsheim um 18% von 2'850'000t auf 3'360'000t zugenommen. Auf Ile Napoléon ist der Umschlag mit 930'000t stabil geblieben. In Huningue war ein leichter Rückgang auf 671'000t gegenüber 720'000t festzustellen. Dies ist auf einen Rückgang im Bereich der Futtermittel zu erklären. Der Eisenbahnverkehr hat unter dem Wegfall des Containerverkehrs von Vesoul mit Bestimmung Iran gelitten, konnte jedoch weitgehend durch die neue Verbindung nach Russland wieder aufgefangen werden. Der landseitige Strassenverkehr ist um 21% auf 3'140'000t angestiegen. Somit sind gesamthaft 9 Mio. Tonnen durch die Hafengebiete umgeschlagen worden.

Die Initiative für einen gemeinsamen Auftritt der drei Oberrheinhäfen Basel, Weil am Rhein und Mulhouse-Rhin ist weiter fortgeschritten. Während Mulhouse-Rhin vor einer Erneuerung seiner Betriebslizenz steht, welche für 2015 erwartet wird, sind noch einige Dinge zu klären.

Die Leitung der Hafengebiete ist zuversichtlich und sieht der Zukunft gelassen entgegen. Für die Zukunft sind die Häfen Mulhouse-Rhin gut gerüstet. ■

Rainer Schäfer wegen anderer Aufgaben ausgeschieden Sascha Odermatt neuer Chef im Hafen Krefeld

Die Hafen Krefeld GmbH & Co. KG entstand im Zuge der Privatisierung im Jahre 2008. Gleichzeitig erwarben die Neuss-Düsseldorfer Häfen einen Anteil von 49 Prozent an der Hafen Krefeld GmbH & Co. KG. Die Geschäftsführung der Hafengesellschaft wurde damals Rainer Schäfer (Sprecher) und Elisabeth Lehnen übertragen. Nach nunmehr 5-jähriger erfolgreicher Arbeit für die Hafengesellschaft gab es einen Wechsel in der Führung des Rheinhafens.



Sprecher der Geschäftsführung: Sascha Odermatt

Schäfer, der gleichzeitig Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG und seit 01.08.2012 Geschäftsführer der RheinCargo GmbH & Co. KG, einem Gemeinschaftsunternehmen der Häfen und Güterverkehrs AG Köln und der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG ist, schied zum 01.04.2013 aus der Geschäftsführung des Rheinhafens aus.

Er wird sich zukünftig voll auf die Aufgaben der RheinCargo GmbH & Co. KG, wo er als Geschäftsführer die Bereiche Häfen, Immobilien und Marktentwicklung verantwortet, konzentrieren.

Durch die Zusammenarbeit der Kölner und Neusser Hafengruppe ist ein Logistikanbieter von europäischem Format entstanden. ■

Rainer Schäfer rückt, dem Wunsch der Rheinhafengesellschafter folgend, als beratendes Mitglied in den Aufsichtsrat auf und bleibt dem Unternehmen eng verbunden. In seiner Funktion als Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG koordiniert er die Vertriebsaktivitäten aller Tochtergesellschaften. Elisabeth Lehnen bleibt der Hafengesellschaft unverändert in ihrer bisherigen Funktion als Geschäftsführerin erhalten.



Elisabeth Lehnen bleibt Geschäftsführerin des Krefelder Hafens

Der bisherige Abteilungsleiter und Prokurist, Rechtsanwalt Sascha Odermatt rückt als Sprecher in die Geschäftsführung auf und wird den bislang von Schäfer verantworteten Geschäftsbereich übernehmen.

Odermatt kam im Jahr 2006 zu den Neuss-Düsseldorfer Häfen und wechselte zum 01.01.2010 als Abteilungsleiter Personal & Recht in die Hafen Krefeld GmbH & Co. KG. Ihm wurde neben der kommissarischen Leitung der Abteilung Hafenbetrieb im April 2010 Prokura verliehen und die Projektleitung des Großprojekts Transterminal Krefeld anvertraut, die er zusammen mit dem Abteilungsleiter Eisenbahninfrastruktur ausübt. Dieses Großprojekts wird in den kommenden Jahren einer seiner Tätigkeitsschwerpunkte sein. ■

Umfangreiche Arbeiten an den Rheinschleusen von Kembs, Ottmarsheim, Fessenheim und Vogelgrün

EDF investiert 80 Mio. Euro innerhalb von 10 Jahren

Im Jahr 2013 investiert EDF über 11 Mio. Euro in die geplante Wartung der Rheinschleusen, fast genauso viel wie im Jahr 2012. Die wichtigste Baustelle im Jahr 2013 hat im März an der westlichen Schleusenammer von Kembs begonnen, unter anderem mit der Ersetzung des 600 Tonnen schweren Untertores. Auch an den Schleusen von Ottmarsheim, Fessenheim und Vogelgrün stehen umfangreiche Bauarbeiten an.

EDF investiert innerhalb von 10 Jahren ca. 80 Mio. Euro für die Modernisierung der Rheinschleusen. „EDF ist ein wichtiger Protagonist der Rheinschiffahrt. Wir haben seit letztem Jahr ein umfassendes Modernisierungsprojekt der Schiffahrt in die Wege geleitet. Wir möchten für die noch größere Sicherheit und Zuverlässigkeit der Serviceleistungen für dieses alternative und umweltfreundliche Transportmittel sorgen,“ so Frédéric Hofmann, Direktor der nordostfranzösischen Produktionseinheit der EDF für Wasserkraft (Unité de Production Est - UP Est).

Die den Engineering- und Wartungsteams von EDF und den Dienstleistungsunternehmen anvertrauten Arbeiten betreffen die Bereiche Mechanik (Ersetzung oder Anstrich der Schleusentore, Renovierung des Mechanismus der Schleusentore), Elektrotechnik (Arbeiten an der Steuerausomatik) und Bauingenieurwesen. An jeder Baustelle werden bis über 30 Personen gleichzeitig im Einsatz sein.

Vor Beginn der Arbeiten wurden jeweils an der anderen Kammer jeder Schleuse vorbeugende Wartungsmaßnahmen ausgeführt, damit sie der besonders intensiven Beanspruchung während der Bauphase gewachsen sein wird. Die Schleusenammer, die während der Bauarbeiten in Betrieb bleibt, wird besonders sorgfältig überwacht. Es steht einiges auf dem Spiel, denn die von EDF betreuten Schleusen werden jährlich von über 15.000 Schiffen passiert. „Während der Bauarbeiten hat für uns die Sicherheit des eingesetzten Personals und der Schutz der Installationen höchste Priorität“, hebt Frédéric Hofmann hervor. Mehr als je zuvor

werden somit alle um Wachsamkeit gebeten, um Unfälle und Unterbrechungen der Rheinschiffahrt zu vermeiden.

Über die Energiegewinnung hinaus hat EDF den Auftrag, den unbehinderten und gebührenfreien Verkehr von Lastkähnen und anderen Schiffen auf dem Rhein zu gewährleisten, und zwar rund um die Uhr, das ganze Jahr lang. EDF sorgt für den Betrieb und die Wartung von 8 Schleusen zwischen Kembs und Strasbourg. Die 49 zweisprachigen - Deutsch ist die offizielle Schiffahrtssprache auf dem Rhein - und vereidigten Schleusenwärter sind EDF-Mitarbeiter, die eine spezielle Ausbildung absolviert haben. Ihre Aufgabe besteht in der Betreuung der Schleusungen, unter Einhaltung der Vorfahrtsregeln und der Sicherheit. Die Anlagen werden sorgfältigst überwacht, und das Betriebs- und Wartungspersonal führt ständige Kontrollen aus.

Die EDF-Gruppe, die zu den Marktführern des europäischen Energiemarkts gehört, ist ein integrierter Energiekonzern, der auf allen Ebenen tätig ist: Erzeugung, Transport, Verteilung, Handel und Verkauf von Energie. Als führender europäischer Stromerzeuger verfügt der Konzern in Frankreich hauptsächlich über Kernkraft- und Wasserkraftanlagen, so dass zu 95,9 % CO₂-emissionsfreier Strom erzeugt wird. Seine Stromtransport- und Verteilungstöchter in Frankreich betreiben 1.285.000 km an oberirdischen und unter-

irdischen Mittelspannungs- und Niederspannungsleitungen sowie rund 100.000 km an Hoch- und Höchstspannungsnetzen. EDF ist an der Strom- und Dienstleistungsversorgung von rund 28,6 Millionen Kunden in Frankreich beteiligt. Der Konzern hat im Jahr 2012 einen konsolidierten Umsatz in Höhe von 72,7 Mrd. Euro erzielt, davon 46,2 % außerhalb Frankreichs. Die an der Pariser Börse notierte EDF gehört dem Aktienindex CAC 40 an.

EDF und die Rheinschiffahrt

EDF sorgt für die unbehinderte und gebührenfreie Schiffahrt auf dem Rhein, rund um die Uhr, das ganze Jahr lang. Über die Energiegewinnung hinaus hat EDF den Auftrag, den unbehin-



Westliche Schleusenammer von Kembs. März 2013 bis April 2014. 8,2 Mio. Euro. Ersetzen des Untertores, Farbanstrich des Obertores, Modernisierung des Leitsystems (Automatismen), Wartungsarbeiten an den Entleerungs- und Füllschützen der Schleusenammern

derden und gebührenfreien Verkehr von Lastkähnen und anderen Schiffen auf dem Rhein zu gewährleisten, und zwar rund um die Uhr, das ganze Jahr lang. Dafür umfasst jede Wasserkraftanlage Schleusen, die das natürliche Gefälle des Flusses ausgleichen, d.h. insgesamt 132 m zwischen den 10 Staustufen. Dabei steht wirtschaftlich sehr viel auf dem Spiel, denn der Fluss stellt die Verbindung zwischen dem größten europäischen Hafen, Rotterdam, und Basel, einem der fünf größten Häfen, dar, über Strasbourg und Mulhouse-Ottmarsheim, die hinter Paris an 2. bzw. 3. Stelle der französischen Binnenhäfen liegen. Auch ökologisch steht einiges auf dem Spiel: Für den Transport von 2.200 t an Waren ist nur ein einziger Lastkahn erforderlich, wodurch der Verkehr von 110 Lastwagen vermieden wird.

EDF und ihre Partner auf der Wasserstraße EDF sorgt für den Betrieb und die Wartung von 8 Schleusen zwischen Kembs und Strasbourg.

In Gamsheim werden die Schleusen von den Voies Navigables de France VNF (französisches Binnenschiffahrtsamt) betreut, und in Iffezheim von der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung WSV.

Was die Sicherheit anbelangt, ist die Rhein-Alarmzentrale für nautische Informationen CARING (Centre d'Alerte Rhéнан et d'Information Nautique de Gamsheim) die Ansprechpartnerin der Akteure der Schifffahrt. Die Compagnie de Gendarmerie fluviale du Rhin (französische Flusspolizei) kontrolliert die Anwendung der Vorschriften und interveniert, um den Schiffern Beistand zu leisten.

49 zweisprachige Schleusenwärter

Die 49 zweisprachigen - Deutsch ist die offizielle Schifffahrtssprache auf dem Rhein - und vereidigten Schleusenwärter sind EDF-Mitarbeiter, die eine spezielle Ausbildung absolviert haben. Ihre Aufgabe besteht in der Betreuung der Schleusungen, unter Einhaltung der Vorfahrtsregeln und der Sicherheit. Überwachung und ständige Kontrollen Da die Sicherheit für EDF höchste Priorität hat, werden die Anlagen und Dämme sorgfältigst überwacht, und das Betriebspersonal führt ständige Kontrollen aus. Die Schleusen werden regelmäßig geleert, um Inspektionen, die Instandhaltung sowie die Ausführung von Wartungs- oder Modernisierungsarbeiten zu ermöglichen. Die entsprechenden Zeiträume werden in Absprache mit den Schifffahrtsämtern und den Schiffen festgelegt, um den Benutzern des Flusses einen optimalen Service zu gewährleisten. ■



Kleine Schleusenammer von Ottmarsheim – April bis Ende Oktober 2013. 700.000 Euro. Renovierung der Betätigungsmechanismen des Obertores, Ersetzung der Abdichtung des Obertores, Wartungsarbeiten an den Entleerungs- und Füllschützen der Schleusenammern, Verbesserung des Schließsystems der Tore



Kleine Schleusenammer von Fessenheim – April bis Anfang September 2013. 1,2 Mio. Euro. Farb-anstrich des Obertores (Asbestsanierung, Metallisierung, Farb-anstrich), Ersetzung der Abdichtung des Obertores, Modernisierung des Bedienmechanismus des Untertores, Renovierung der Betätigungsmechanismen des Untertores und Installation eines Schutzsystems, Verbesserung des Schließsystems der Tore, Betonbau



Kleine Schleusenammer von Vogelgrün. April bis Ende August 2013. 1,2 Mio. Euro. Farb-anstrich des Obertores (Asbestsanierung, Metallisierung, Farb-anstrich), Ersetzung der Abdichtung des Obertores, Modernisierung des Hebemechanismus des Untertores, Wartungsarbeiten an den Entleerungs- und Füllschützen der Schleusenammern, Verbesserung des Schließsystems der Tore

Von 26 auf 51 Prozent / Hubert Mierka bleibt engagiert

Rhenus-Gruppe baut Beteiligung am Mierka Donauhafen aus

Mit Beschlussfassung vom 25. April 2013 steigert die Rhenus, vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden, ihren Anteil an der Mierka Beteiligungs GmbH (MBG) im Zuge einer Kapitalerhöhung von bisher 26 Prozent auf 51 Prozent. Die MBG verfügt über 100 Prozent der Anteile der Mierka Donauhafen Krems GmbH & Co. KG (MDK). Ziel der Kapitalerhöhung ist es, die gemeinsamen Donauaktivitäten von Rhenus und Hubert Mierka, Geschäftsführender Gesellschafter Mierka Donauhafen Krems, zu forcieren und die damit verbundenen Investitionen zu finanzieren.

„Seit dem Beginn unserer Zusammenarbeit mit Mierka Donauhafen Krems im Sommer 2010 hat die strategische Partnerschaft Fahrt aufgenommen. Mit der Aufstockung des Stammkapitals schaffen wir die Voraussetzungen, um unsere trimodal ausgerichtete Produktpalette im Donauraum weiter

auszubauen“, betont Michael Viefers, Vorstand der Rhenus.

Hubert Mierka ergänzt: „Das klare Bekenntnis der Rhenus zum Standort Krems sowie zu weiteren Investitionen im Donauraum wird durch die Kapitalerhöhung erneut untermauert. Mit den neuen Finanzmitteln investieren wir in unsere Donau-Mission. Zu dieser zählt auch unser Engagement mit der 2012 gegründeten Rhenus Mierka Danube Shipping im Bereich der Binnenschiffahrtstransporte.“ Hubert Mierka, bis zum Einstieg der Rhenus-Gruppe im Jahr 2010 alleiniger Gesellschafter der MBG, bleibt auch in Zukunft voll investiert und persönlich engagiert.

Der Mierka Donauhafen Krems verfügt über modernes und multifunktionales Umschlagsequipment und bietet darüber hinaus mit überdachten und offenen Flächen seinen Kunden großräumige Lagerkapazitäten. Ein

Agrarterminal erfüllt so beispielsweise mit einem Silolageraum die Anforderungen der Auftraggeber aus der Landwirtschaft. In der multimodalen Freight-Station wird das Stuffing und Stripping von Containern mit Lagerlogistikdienstleistungen verknüpft. Durch die Zusammenarbeit mit der HHLA-Bahntochter Metrans ist der zentraleuropäische Wirtschaftsraum Niederösterreich mit seinem Hafenstandort Krems über Containernganzzugverkehre mit den wichtigsten Seehäfen direkt verbunden.

Die Rhenus-Gruppe ist ein weltweit operierender Logistikdienstleister mit einem Jahresumsatz von 4 Mrd. EUR. Mit mehr als 24.000 Beschäftigten ist Rhenus an über 350 Standorten präsent. Die Geschäftsbereiche Contract Logistics, Freight Logistics, Port Logistics sowie Public Transport stehen für das Management komplexer Supply Chains und für innovative Mehrwertdienste.

Das Mierka-Donauhafen-Team besteht aus über 70 Beschäftigten. Die MDK-Gruppe erwirtschaftete 2012 über 25 Mio. EUR Umsatz und trotz des schwierigen Marktumfelds klar positive Ergebnisse. MDK zeigt sich mit über 45 Prozent Eigenkapital und einer guten Liquidität solide strukturiert. ■



Die Hafenanlagen im niederösterreichischen Krems, in denen Mierka Donauhafen Krems als multifunktionaler Dienstleister für seine Kunden Umschlags-, Lager- und andere Logistiklösungen realisiert. Foto: Mierka Donauhafen Krems GmbH & Co. KG.

Jan Kruse legt neues Buch vor

Neuer Bildband über die traditionsreiche Weserflotte

Zum 130. Jubiläum der Gründung der Oberweser-Dampfschiffahrt (OWD) vermittelt Jan Kruse dem Leser die wechselhafte Geschichte der Linien- und Ausflugsschiffahrt zwischen Hann. Münden, Hameln und Minden. Aus öffentlichen und privaten Archiven, vor allem aber aus seiner eigenen, umfangreichen Sammlung hat er 204 teilweise farbige Fotografien und Dokumente ausgewählt und zu einem facettenreichen Porträt der Fahrgastschiffahrt auf der Oberweser zusammengestellt. Technikfans und Nostalgiker kommen angesichts der Detailaufnahmen und der präzisen Beschreibungen der Schiffe ins Schwärmen, Freunde des Weserberglands genießen die wunderschöne Natur und die reizvollen Städte, die während der Fahrt am Betrachter vorbeigleiten.

Mit einem einzigen Dampfschiff, das für die Fahrt von Hameln nach Hann. Münden mehr als einen Tag benötigte, eröffnete die OWd 1883 den Linienverkehr. Der Leser begleit-

et die wechselvolle Entwicklung des Unternehmens, dessen Flotte dank wachsendem Tourismus unmittelbar vor und nach dem Zweiten Weltkrieg zeitweise auf 10 Schiffe anwuchs, im Krieg und mit dem Wandel des Freizeitverhaltens aber auch schwere Tage durchlebte, bis hin zum Neuanfang der Flotte Weser.

Schiffahrts- und Technikfans bekommen beim Betrachten der Fotografien aus den Kessel- und Maschinenräumen leuchtende Augen. Minutiös zeichnet Kruse den Weg jedes einzelnen Schiffes nach. Szenen aus den prächtig ausgestatteten Salons erinnern an wunderschöne Stunden auf der Weser. Durch die Panoramafenster der Dampf- und Motorschiffe tauchen Bad Karlshafen und Beverungen, Höxter und Holzminden auf, dann zieht die wunderschöne Landschaft des Weserberglands vorbei. Abstecher führen flussabwärts bis nach Minden und mit den kleinsten Schiffen der OWd Werra und Fulda hinauf.

Jan Kruse, Jahrgang 1975, ist ein profunder Kenner der Weserschiffahrt. Vor seinem Studium war der Berufsschullehrer selbst als Kapitän auf den Schiffen der OWd tätig und fährt bis heute nebenberuflich für die Flotte Weser. In den vergangenen Jahren hat Kruse eine gewaltige Sammlung zur Geschichte der Weserschiffahrt aufgebaut. In der Region hat er sich mit Vorträgen, Aufsätzen in Fachzeitschriften und weiteren Veröffentlichungen einen Namen gemacht.

Jan Kruse. Die Oberweser-Dampfschiffahrt. Sutton Verlag. 18,95 €, 128 Seiten, 50 Bilder (Farbe), 150 Bilder (Schwarz-Weiß), Maße: 165 x 235 mm, Broschur, ISBN: 978-3-95400-146-0.



Dr. Carola Siedhoff

Erlebnisziele Schifffahrt

Zwischen Nordsee und Donau, zwischen Rhein und Oder spinnen sich großartige Flusslandschaften. Sie bieten Erholung für Wasserurlauber, Spaß für Wassersportler und Einkehr für Naturfreunde.

Darüber hinaus sind die Flüsse und Meere seit jeher wichtige Wasserstraßen für die Schifffahrt und die Entwicklung Mitteleuropas. Der Wohlstand der Hansestädte basiert bspw. auf dem Handel, den die Schifffahrt ermöglichte; ein Fluss wie die Donau verbindet unterschiedlichste Regionen und Kulturen. Dieses Buch bringt dem Leser die Geschichte und Gegenwart der Schifffahrt in unseren Gefilden nahe. Es stellt bedeutende Häfen, Werften und Museen vor und animiert zu einer Reise entlang von Küsten und Flüssen, zu einer Reise die Natur und Technik verbindet.

Dr. Carola Siedhoff. Erlebnisziele Schifffahrt. Grebennikov Verlag GmbH, Berlin. €16.90, ISBN 978-3-941784-35-2, 160 Seiten, 270 Bilder, Umschlag Hardcover, Format 155x230 mm.



OPTIMAL AN ALLE MÄRKTE ANGEBUNDEN: **DER DORTMUNDER HAFEN**

Logistik mit System



Im Dortmunder Hafen treffen die Verkehrsträger direkt aufeinander:
Schiff, Eisenbahn und LKW.

Die günstige geografische Lage im Osten der Rhein Ruhr Region und die hervorragende Anbindung an das multimodale europäische Verkehrssystem bieten die besten Voraussetzungen für den Dortmunder Hafen und seine Position als Logistikzentrum sowie als Industrie- und Gewerbegebiet.

Die Dortmund Hafen-Gruppe

Die Unternehmensgruppe Dortmund Hafen schafft mit 300 Mitarbeitern die infrastrukturellen Voraussetzungen für die den Hafen nutzenden Unternehmen und deren Aktivitäten. Ergänzt werden diese Leistungen um Bahntransporte und das Container Terminal.

Die [Dortmunder Hafen AG](#) ist innerhalb der Unternehmensgruppe zuständig für die Grundstücksvermarktung und das Flächenmanagement sowie den Bau und Unterhalt von Wasserflächen und Hafenbecken.

Die [Dortmunder Eisenbahn](#) führt die Bahntransporte im Hafengebiet und darüber hinaus von der regionalen bis auf internationale Ebene aus. Daneben ist die Infrastruktursparte für die Gleisinfrastruktur zuständig. Hierzu gehören die Instandhaltung des Gleisnetzes, Neubaumaßnahmen sowie Gleisplanungen für Dritte.

Für das [Container Terminal Dortmund](#) garantieren Dortmund-Ems-Kanal, Bahn und Straße und die damit einhergehende Anbindung an das gesamte europäische Verkehrsnetz ideale Containerverkehre in das In- und Ausland.

JETZT VORMERKEN!

Die Dortmund Hafen-Gruppe
auf der **transport logistic**
vom 04. – 07. Juni 2013 in München

Sie finden uns in Halle B3, Stand Nr. 225/324

Dortmund Hafen **21**

