

5 / 2013

# Schiffahrts-Magazin

Zeitschrift für ShortSea, Binnenschifffahrt, Häfen und Schiffstechnik

## GDWS ersetzt bisherige WSV

*Dr. Hans-Heinrich Witte ist Leiter der neuen Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt*

Seite 16 -18



## Vom 4. bis 7. Juni 2013 in der Messe München

*Die größte Fachmesse der Welt für Transport und Logistik eröffnet mit über 2.000 Ausstellern auf mehr als 110.000 Quadratmetern*

Seiten 20 - 31

Tagesaktuelle Nachrichten auf [www.schiffahrts-magazin.de](http://www.schiffahrts-magazin.de) € 5,00 ISSN 1867-8831



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

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

Besuchen Sie uns vom  
**4. – 7. Juni 2013** auf  
der „transport logistic“,  
Neue Messe München,  
**Halle A5, Stand 426**

[www.esa-allianz.de](http://www.esa-allianz.de)

**esa**

Ein Unternehmen der Allianz

# Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen

## Signale und Regeln für die Berufs- und Sportschifffahrt

Bereits dreiviertel Jahr nach dem Erscheinen der aktualisierten Ausgabe der „Signale der Binnenschifffahrt“ (1996 Binnenschifffahrts-Verlag Duisburg, 2012 F. Barg Verlag Düsseldorf) liegt mit diesem Buch nun eine weitere Aktualisierung vor. Änderungen in der Gestaltung des bisherigen Buches, Änderungen in der Rheinschifffahrts-Polizeiverordnung und insbesondere die neue Wahrschauregelung auf dem Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar ab dem 1.12.2013 machten die Neuauflage erforderlich. Um gleichzeitig der engen Verbindung zwischen Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt sowie Berufs- und Sportschifffahrt Rechnung zu tragen, haben wir den Titel des Buches angepasst.



### Und das finden Sie in dem Buch:

- 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
- die neue Wahrschauregelung auf dem Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar ab 1.12.2013

Eben alles, was Schiffs- und Bootsführer zum sicheren und vorschriftsmäßigen Betrieb ihres Wasserfahrzeugs wissen sollten. Das Büchlein passt wegen seines A6-Formates in die Brusttasche eines Hemdes und in jede Handtasche.

Preis € 10,00 inkl. MwSt. und Versand innerhalb Deutschlands. Andere Länder zuzüglich € 3,45 Porto.

### Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen

ISBN 978-3-9813124-4-7

Dr. Regina Winterberg, Friedbert Barg

Preis € 10,- inkl. MwSt. und Versand innerhalb Deutschlands.

Andere Länder zuzügl. € 3,45 Porto.

Friedbert Barg Verlag

Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Tel. 0211-383683 Fax 0211-383684

Bestellungen per E-Mail an: [signale@barg-verlag.de](mailto:signale@barg-verlag.de)





Friedbert Barg  
Herausgeber

**Von einem niederländischen Schiffsführer, der in Düsseldorf nicht zum guten Ruf der Binnenschiff beigetragen hat, von der neuen Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in Bonn und von der transport logistic in München.**

## **Kommen Sie doch mal vorbei, wir freuen uns auf Sie!**

**Z**um guten Ruf der Binnenschifffahrt hat der Kapitän der niederländischen Verbandes, der auf dem (Nacht-) Foto auf der Seite 8 dieser Ausgabe abgebildet ist, nicht beigetragen. „Rüpel“ gehörte noch zu den harmlosen Ausdrücken, die ihm von den Passagieren einiger der insgesamt 29 Fahrgastschiffe auf dem Rhein vor Düsseldorf, die anlässlich des nächtlichen Feuerwerks während des Japan-Tages in Düsseldorf auf ihre Plätze zufahren, zugerufen wurden.

Natürlich ist so eine Stunde - oder auch eineinhalb - erzwungener Liegezeit während einer Schifffahrtssperren wegen eines Feuerwerks ärgerlich, - aber das darf nicht dazu führen, dass andere rücksichtslos und brutal zur Seite gedrängt und dadurch möglicherweise sogar gefährdet werden.

Auf- und Zurufe hat es auch in einen anderem Zusammenhang gegeben: Unsere Beiträge zur Situation der deutschen Partikuliere in der Ausgabe 05/2013 des *Schifffahrts-Magazins* haben zu zahlreichen Seiten-Aufrufen unseres online-Auftritts und zu schriftlichen Zurufen in Form von Leserbriefen und Stellungnahmen geführt.

Beim Provider der Webseite des *Schifffahrts-Magazins* wurden vom Erscheinen der Artikel am 29.4. bis zum 21.5. insgesamt 16.560 Seitenaufrufe gezählt.

Direkt mit dem Artikel von Martin Staats und dem Editorial im *Schifffahrts-Magazin* befassten sich 4.548 Leser. Im binnenschifferforum.de wurde der Hinweis auf die beiden Artikel 3.928-mal aufgerufen. 51 Mitglieder des Forums haben ihre Meinung zu dem Thema formuliert. Auf den Seiten 10 - 14 dieser Ausgabe drucken wir drei ausführliche Stellungnahmen zum Thema.

Die Leser des *Schifffahrts-Magazins* sind eingeladen, diese Stellungnahme mit Leserbriefen per E-Mail an [f.barg@schifffahrts-magazin.de](mailto:f.barg@schifffahrts-magazin.de) ebenfalls zu kommentieren. Wenn gewünscht, auch ohne Veröffentlichung des Absendernamens.

Mit Namensnennung dagegen ist die Gründung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) erfolgt. Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer hat Dr. Hans-Heinrich Witte, den bisherigen Präsidenten der bisherigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, zum Leiter der neuen Behörde ernannt. Die bisherigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen werden zu Außenstellen der neuen GDWS, zu Entlassungen oder Versetzungen gegen den Willen des Betroffenen wird es nicht kommen, hat Minister Ramsauer versichert. Viele Details über die neue Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt können Sie auf den Seiten 16 - 18 dieser Ausgabe des *Schifffahrts-Magazins* nachlesen.

Einige Seiten dieser Ausgabe befassen sich - wie auch schon in der Ausgabe 05/2013 - wieder mit der transport logistic, die vom 4.-7.2013 in München stattfindet. Dort werden sich über 2.000 Aussteller aus 64 Ländern treffen, um neueste Produkte und Dienstleistungen aus ihren Bereichen zu präsentieren.

Auch die deutsche Binnen-, Küsten- und Seeschifffahrt sowie die deutschen Binnen- und Seehäfen werden auf dieser größten Logistikmesse der Welt vertreten sein und für sich werben, - ebenso wie das Schifffahrts-Magazin. Uns finden Sie in der Halle B3 am Stand 138.

*Kommen Sie doch mal vorbei. Wir freuen uns auf Sie.*



## Schifffahrt

■ Schiffsbild des Monats (Mai 2013, MS Alemannia)	6	■ VDMA	
■ Mannheimer Häfen		Blue Competence	22
Gute Umschlagszahlen im April	6	■ Buch in Vorbereitung : Die Brücke vor dem Kopf	22
■ Starker Saisonauftakt für die Sächsische Dampfschifffahrt		■ Kapazitäten deutlich erweitert	
Dresdner „Gräfin Cosel“ mit Porsche im Schiffsbauch	7	Hafen Bonn stellt neue Leistungsfähigkeit vor	2
■ Förderung der Binnenschifffahrt		■ Hafen- und Logistikkompetenz	
EU und ZKR arbeiten stärker zusammen	9	Brunsbüttel Ports auf der transport logistic	23
■ Neuer KV-Shuttlezug Schweiz – Italienische Häfen		■ Hamburg: Die Wirtschaftsbeziehungen mit Russland	
Frenkendorf – Melzo Shuttle	9	und den GUS sind im Aufwind	
■ 16.560 Seitenaufrufe im Schifffahrts-Magazin		In München wirbt Hamburg um Ansiedler aus Russland	24
Mit Volldampf in die Krise ...	10	■ Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen	
■ 265 Teilnehmer beim IVR-Kongress im niederländischen Dordrecht		Signale und Regeln für Berufs- und Sportschiffer	23
Neue Entwicklungen trotz schwerer wirtschaftlicher		■ Slogan: „Clever kombiniert“	
Krise der Binnenschifffahrt	14	Neues Messekonzept für RheinCargo in München	26
■ Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer ist zufrieden		■ BÖB-Veranstaltung	
Erster Schritt zur Reform der WSV ist geschafft	16	Beschäftigungswirkungen von Binnenhäfen	26
■ Seit dem 1. Mai 2013		■ BÖB-Veranstaltung	
Dr. Hans-Heinrich Witte Leiter der neuen GDWS	16	Finanzierung offen - Das System Wasserstraße	27
■ Organigramm der neuen GDWS	17	■ Mehr Qualität statt Quantität?	
■ Die neue Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt		Diskussion: Kurswechsel in der Containerschifffahrt	27
Die bisherigen WSDen werden zu Außenstellen der GDWS	18	■ Frankreich, B3/105-212A	
■ 320 Containerbewegungen in weniger als neun Stunden		Häfen und Schienennetz bieten Standortvorteil	27
Rekord bei Cuxport	19	■ Logistikstandorte in Holland würden begünstigt	
		Hohe Kosten drohen – für nur wenig mehr Umweltschutz	28
		■ Europäische Kommission schlägt Verbesserungen für	
<b>transport logistic 4.-7. Juni München</b>		wichtige Seehäfen in Europa vor	
■ Über 2.000 Aussteller auf 110.000 Quadratmetern		Bessere Anbindung an die Binnenwasserstraßen	30
transport logistic 2013 eröffnet so groß wie nie	20		

**TITELBILD** „Kombinierter Verkehr“ über und vor Düsseldorf: Ein Flugzeug der Emirates Airlines aus Dubai (Vereinigte Arabische Emirate) im Anflug auf den Düsseldorfer Flughafen und MTS „Regina-W.“ in der Bergfahrt auf dem Rhein. 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](http://www.schifffahrts-magazin.de)



## Schiffstechnik

- Schiffbauindustrie kritisiert IMO  
Kommen emissionsärmere Seeschiffe jetzt erst 2021? 32
- Strategische Partnerschaft  
Magnetrol wird globaler Eigenmarkenhändler der  
APM-Schüttgutmesstechnologie 33
- 40-jähriges Arbeitsjubiläum von Bernard Meyer  
Kontinuität als Erfolgsfaktor 34
- Algen und Krebse im Schiffstank: BWBS wird in USA Pflicht 34
- Seatrade Europe vom 24. bis 26. September 2013  
Safety First: Die Kreuzfahrtschiffe sind so sicher wie nie 35
- Neuer Qualitätsstandard für generalüberholte Gebraucht-  
motoren von Zeppelin: Premium Pre-owned 36

## Häfen / Wasserstraßen

- Gemeinsame Einladung der Rheinhäfen Karlsruhe  
und der Hafenbetriebe Ludwigshafen  
Hafen-Anliegerfahrt 2013 im Hafen Karlsruhe 37
- Der Berliner Westhafen als modernes trimodales  
Zentrum für Wasserstraße, Schiene und Straße  
Im Berliner Raum werden per Binnenschiff hauptsächlich  
Massengüter transportiert 38
- Leichter Zuwachs im Seegüterumschlag in Hamburg  
Hamburg ist Drehscheibe für Transshipmentverkehre 40
- Zuverlässige Rückschlüsse auf den Welthandel  
RWI/ISL-Containerumschlag-Index im April rückläufig 41
- Die Gesamtkosten für das Projekt betragen ca. 33 Mio. €  
Rammschlag für Neubau der Freybrücke in Berlin 42
- Hebekapazität 140 Tonnen  
Neuer Mobilkran in Brake 42

## Inserentenverzeichnis

Wir empfehlen diese Anzeigen Ihrer Aufmerksamkeit.

Atlas-Schiffahrt	10
Bavaria Agentur GmbH	12
CFNR	28
DTG eG	29
esa-Allianz	Titelseite
Fördergesellschaft Musaeum der Deutschen	
Binnenschiffahrt	4. Umschlagseite
Hafen Mannheim	8
Henkelhausen GmbH	2
HTAG	26
Kleinholz Ruhrort	2
Liebeserklärung an den Neusser Hafen	31
MSG eG	9
RheinCargo	27
Schwarz-Technik GmbH	23
Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen	
Signale und Regeln für Berufs- und Sportschiffer	25
Schulschiff Rhein	13
Wernz GmbH	22
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-Dieselaggregate
- 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  
Süßliche 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-Schiffmotoren und  
Werftbetrieb  
Dorfproben

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

**Expertise seit über 95 Jahren**

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

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



www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der Allianz

# Schiffsbild des Monats

- Mai 2013 -



Die frühere MS Deutschland (Baujahr 1971, 110 m lang, 11,60 m breit, 184 Passagiere) der KD Köln-Düsseldorfer Rheinschiffahrtsgesellschaft, die heute unter dem Namen MS Alemannia der schweizerischen Reederei Breeze River Cruises gehört und für Flusskreuzfahrten zwischen Basel und Amsterdam eingesetzt wird, auf dem Rhein vor Köln.

Foto: Friedbert Barg

## Steinbrück-Kompetenzteam SPD: Florian Pronold Verkehrsminister?



SPD-Kanzlerkandidat Peer Steinbrück hat die nächsten drei Mitglieder seines Kompetenzteams vorgestellt: SPD-Vize Manuela Schwesig steht für die Themen Gleichstellung und Aufbau

Ost, Ex-Justizministerin Brigitte Zypries für Verbraucherschutz und der bayerische SPD-Landesvorsitzende Florian Pronold (Foto) kümmert sich darum, dass Wohnen bezahlbar bleibt, heißt es auf der Internetseite der Partei. Wenn die Organisation der einzelnen Ressorts so bliebe wie jetzt, würde das bedeuten, dass Pronold auch für den Verkehr zuständig wäre. fb ■

## Mannheimer Häfen Gute Umschlagszahlen im April

In den Mannheimer Häfen wurden im April 2013 insgesamt 713.201 Tonnen Güter, und damit 15,36 Prozent mehr als im April 2012 (618.266 Tonnen), wasserseitig umgeschlagen. Das gute Ergebnis ist insbesondere auf den hohen Anstieg in der Güterklasse Feste mineralische Brennstoffe zurückzuführen. Hier stieg der Umschlag von 174.199 Tonnen auf 227.559 Tonnen (+53.360 Tonnen, +30,63 Prozent). Ein gutes Ergebnis im Vergleich zum Vorjahr gab es auch in der Güterklasse Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase mit einem Plus von 92,13 Prozent auf 79.587 Tonnen. Das drittstärkste Plus wurde in der Güterklasse Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter mit einem Zuwachs von 15.424 Tonnen (+25,38 Prozent) verzeichnet. Die Güterklassen Land-, Forstwirtschaftliche und andere Erzeugnisse (+71,04 Prozent), Eisen, Stahl und NE-Metalle (+58,82 Prozent) und Steine und Erden (+6,30 Prozent) haben ebenfalls einen Zuwachs erzielt. Chemische Erzeugnisse (-15,15 Prozent), Erze und Metallabfälle (-21,88 Prozent) und Andere Nahrungs- und Futtermittel waren rückläufig. ■



## Starker Saisonauftakt für die Sächsische Dampfschifffahrt Dresdner „Gräfin Cosel“ mit Porsche im Schiffsbauch

**K**urven gibt es in Dresden reichlich, aber keine sind schöner als die der Elbe. Deshalb präsentierte Porsche den neuen Cayman S im Elbtal auf dem Salonschiff „Gräfin Cosel“. Keine leichte Aufgabe, wie der Porsche-Fahrer bald feststellen musste. Schließlich ist er zügiges Beschleunigen von 0 -100 in 5 sec. gewohnt. Diesmal aber musste er den glänzenden Cayman S zentimetergenau und mit viel Fingerspitzengefühl im Rückwärtsgang über die zehn Meter lange Landungsbrücke auf das Schiff manövrieren. Bei strahlendem Sonnenschein und den ersten frühlinghaften Temperaturen stand einer gelungenen Präsentation auf dem Fahrgastschiff „Gräfin Cosel“ nichts im Wege, als der Porsche ohne Schrammen an Bord war. Ein wahrlich einzigartiger Saisonauftakt für die Sächsische Dampfschifffahrt.

An der Landungsbrücke begrüßt wurden die Gäste diesmal nicht vom Kapitän, sondern von einem Porsche Boxster (981) und einem Porsche Cayman (987), die den Zugang zum Schiff flankierten. Beide Fahrzeuge bekamen viel Aufmerksamkeit am gut besuchten

Terrassenufer in der Altstadt von Dresden. Heimlicher Kapitän der ungewöhnlichen Schiffsaktion war Geschäftsführer Marko Wegat vom Porsche Zentrum Dresden, der 130 Gäste an Bord begrüßen durfte. Mitten unter ihnen der noch verhüllte neue Porsche Cayman S. Zunächst hatten die Gäste aber nur Augen für die Schönheiten der Elbe aufwärts in Richtung Schloss Pillnitz. Nach dem Essen versammelten sich die Gäste dann im Zentrum des Schiffes, wo nun alle Aufmerksamkeit auf die bevorstehende Enthüllung gelenkt wurde. Mit 325 PS hat das neue Modell von Porsche kaum weniger Kraft, als die 920 PS starke „Gräfin Cosel“ mit 75 Meter Länge. Und es ist die Kurve, was beide miteinander verbindet. Bei diesem Auto ist es die Vorfreude auf die Kurve und beim Schiff ist es die Vorfreude auf den neuen Blick nach der Kurve.

Die Schifffahrt mit dem Porsche im Bauch der „Gräfin Cosel“ wurde eine Sensation und ein Fest für alle Sinne. Die Faszination eines Sportwagens, Natur, Kultur und ein romantischer Abend mit kulinarischen Höhepunkten. Mehr kann man anspruchsvollen Gästen nicht mehr bieten – außer vielleicht die Schlusszene vom Traumschiff mit der Eistorte und den Wunderkerzen. Auch darauf mussten die Gäste nicht vergebens warten.

Ja, auch so kann die Präsentation eines Autos sein, das mit einem Schiff vielleicht noch die kompromisslose Perfektion vereint. „Porsche ahoi“ mit dem neuen Cayman S war ein voller Erfolg. Die Veranstalter bedankten sich für die Unterstützung und Umsetzung ihrer tollen Idee bei der Dampfschifffahrt Dresden und bei der Besatzung der „Gräfin Cosel“.

Peter Baumgartner ■



325 PS im Bauch der Gräfin



Porsche und Schiff vereint kompromisslose Perfektion.

Fotos: Porsche Zentrum Dresden





**Den Unmut** einiger Schiffsführerkollegen und vieler Passagiere auf den zahlreichen Fahrgastschiffen kurz vor Beginn des nächtlichen Feuerwerks anlässlich des Japan-Tages am 25.5. in Düsseldorf erregte der Kapitän dieses niederländischen Verbandes, als er sich mit unangemessen hoher Geschwindigkeit durch die Armada drängte, um noch vor Beginn der einstündigen Sperrung - wegen des Feuerwerks - die Sperrzone durchqueren zu können.

Foto: Friedbert Barg

— 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](http://www.hafen-mannheim.de)

Hafen Mannheim  
weltweit für die Region

## Förderung der Binnenschifffahrt

# EU und ZKR arbeiten stärker zusammen

Der Generaldirektor der Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission (GD MOVE) und der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) haben in Brüssel eine Verwaltungsvereinbarung zur Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den beiden Institutionen unterzeichnet. Ihre gemeinsamen Ziele bestehen in der Gewährleistung eines optimalen Funktionierens des Binnenschifffahrtsmarktes und der Beseitigung der Hemmnisse für eine stärkere Nutzung des Verkehrsträgers Wasserstraße.

Die Verwaltungsvereinbarung erstreckt sich auf die Fortschreibung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe, die Modernisierung des Systems der Befähigungen für das fahrende Personal und die Weiterentwicklung der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa.

Die beiden Institutionen streben durch diese neue Form der Zusammenarbeit eine Optimierung der Effizienz ihrer jeweiligen Politiken in diesen Bereichen an. Dies soll insbesondere durch eine bessere Abstimmung ihrer Prioritäten und die Einführung neuer gemeinsamer Bezugsstandards für ihre Regelwerke erreicht werden. Eine solche Zusammenarbeit stelle einen großen Vorteil für die Binnenschifffahrt dar, die einen kohärenten und effizienten Rahmen brauche, um ihr Potential voll ausschöpfen zu können.

In ihrem Arbeitsdokument „Auf dem Weg zu NAIADES II“ vom Mai 2012 haben die Dienststellen der Europäischen Kommission die Notwendigkeit zur Stärkung der internationalen Zusammenarbeit im Binnenschifffahrtssektor anerkannt. Als Teil dieser Stoßrichtung sieht die neue Verwaltungsvereinbarung die verstärkte Nutzung des Expertenwissens der ZKR in verschiedenen Bereichen sowie die Straffung der Regelwerke durch die Schaffung gemeinsamer Strukturen vor.

## Neuer KV-Shuttlezug Schweiz – Italienische Häfen Frenkendorf – Melzo Shuttle

Seit dem 15.05.2013 betreibt der neutrale Basler Kombioperator IMS Rail Switzerland AG mit dem „Frenkendorf – Melzo Shuttle“ eine neue Shuttlezug-Verbindung. Die Verbindung ist ausgerichtet auf den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) zwischen dem Schweizerischen Containerterminal Frenkendorf (vor den Toren Basels) und dem italienischen Containerterminal Melzo (östlichen von Milano). Ab Melzo verkehren, z.T. mehrmals täglich, fahplanmässig direkte Anschlusszüge von und nach den italienischen Hochseeterminals Genova Voltri Mare, Genova Sech, La Spezia LSCT und Ravenna.

Transportiert werden sämtliche im maritimen Intermodalverkehr gängigen Einheiten von 20' bis 45' sowie Flat-, Opentop und Spezialcontainer wie Sie im Im- und Exportverkehr zwischen der Schweiz und den Italienischen Häfen anzutreffen sind.

Das Terminal in Melzo bei Milano bietet mit seinem Containerdepot jedoch nicht nur ideale Voraussetzung für den containerisierten Maritimverkehr, sondern ist mit seiner Lage östlich der lombardischen Hauptstadt auch bestens gelegen für kontinentale Verkehre von und nach dem Fahrgebieten zwischen Milano und Venezia. Dank der attraktiven Nachtsprung-Verbindung des „Frenkendorf – Melzo Shuttle“ ist diese Verbindung für den Alpen transit per Bahn aller schienenfähigen Wechselbrücken bestens geeignet, womit

insbesondere für Fahrgebiete östlich von Milano den LKWs der Weg über die stark belastete Umfahrungsautobahn erspart bleibt. Bei entsprechender Nachfrage ist auch ein weiterer Ausbau für den Transport von LKW-Trailern (ohne Zugfahrzeug) kurzfristig vorgesehen. Für die Zustellung und Abholung in Melzo steht bei Bedarf eine spezialisierte LKW-Flotte zur Verfügung.

Mit dem „Frenkendorf – Melzo Shuttle“ geht ein lange gehegter Wunsch der Schweizer Wirtschaft und der Schweizerischen Expeditionen in Erfüllung, die italienischen Hochseeterminals mit einer durchgehenden Bahnverbindung an die Schweiz anzubinden. Diesem Anliegen kommt besondere Bedeutung zu, da es erlaubt, die heute stark auf den Norden (Rotterdam, Hamburg, Antwerpen) ausgerichteten maritimen Verkehrsströme zu entflechten und gleichzeitig von den z.T. massiv kürzeren Seewegen von Fernost ins Mittelmeer mit den entsprechend kürzeren Laufzeiten zu profitieren.

Im Endausbau ist jeder Containerzug in der Lage ca. 40 LKW-Komplettladungen umweltfreundlich über die lange Distanz zu befördern und für die Zustellung/Abholung an die Straße zu übergeben.

Daneben bietet IMS Rail aber auch die Möglichkeit über den Terminal Frenkendorf sämtliche bedienten Anschlussgleise und Bahnhöfe in der Schweiz im Nachtsprung zu bedienen. ■

— Anzeige —

**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



## 16.560 Seitenaufrufe im **Schifffahrts-Magazin**

# Mit Voldampf in die Krise ...

**D**er Beitrag von **MSG-Vorstand Martin Staats** und das Editorial von **Schifffahrts-Magazin-Herausgeber Friedbert Barg** in der Ausgabe 04/2013 zur Lage der deutschen Binnenschifffahrt und zum Problem der viel zu niedrigen Frachtraten für den Gütertransport per Binnenschiff hat kritische und zustimmende Reaktionen hervorgerufen.

Beim Provider der Website des Schifffahrts-Magazins wurden vom Erscheinen der Artikel am 29.4. bis zum 21.5. insgesamt 16.560 Seitenaufrufe gezählt.

Direkt mit dem Artikel von Martin Staats und dem Editorial des Herausgebers befassten sich 4.548 Leser.

Im binnenschifferforum.de wurde der Hinweis auf die beiden Artikel 3.928-mal aufgerufen. 51 Mitglieder des Forums haben ihre Meinung zu dem Thema formuliert. Aus einigen dieser Stellungnahmen spricht eine große Resignation heraus: Da kann man ja doch nichts machen, das wird immer so weitergehen. In einer Reihe von Antworten werden die Banken als die Schuldigen identifiziert.

Direkt an die Redaktion des Schifffahrts-Magazins wurden drei Zuschriften gerichtet, die wir nachfolgend veröffentlichen.

Unter dem Link [www.schifffahrt-online.de/pdfdaten/Schifffahrts-Magazin-Editorial.pdf](http://www.schifffahrt-online.de/pdfdaten/Schifffahrts-Magazin-Editorial.pdf) sind beide Artikel noch abrufbar.

## Peter Baumgartner

# Mal links, mal rechts ..

### *Mal links, mal rechts*

...titelte der Spiegel im Jahre 1981 und brachte damit das Thema der staatlich gebilligten Frachtraten mit all seinen skurrilen Auswüchsen in der Binnenschifffahrt zur Sprache. Wieder einmal wurde über den Sinn oder Unsinn der hoheitlichen Frachtausschüsse diskutiert, obwohl schon längst klar war, dass der typische Partikulier nicht in den Genuss dieser staatlich sanktionierten Eingriffe in die freie Marktwirtschaft kommt (Auswirkungen staatlicher Regulierungseingriffe im Straßengüterverkehr und in der Binnenschifffahrt auf mittelständische Anbieter und Verlader/Winfried Zimmermann/1990). Vielleicht war der Montan-Vertrag noch die beste Grundlage für eine funktionierende Tarifpolitik, denn alles was danach kam, war und ist unbrauchbar. „Hilf dir selbst, so hilft dir Gott“ empfahl Dr. Huber 1968 als Vorsitzender des Vereins zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen den Rheinschiffern und weiter: „Festfrachten sind rationalisierungsfeindlich“. Trotzdem hat es noch bis 1994 gedauert, bis das Beharrungsvermögen (inklusive Rheinblockade

1993) der industrielastigen Binnenschifffahrt gebrochen werden konnte. Die ERSTU beschreibt die Periode von 1969-1989 als von einer Konzernschifffahrt dominierte Zeit mit planwirtschaftlichen Elementen und sie dauert heute wieder, „der Wandel besteht in einer Art von Wiederholung – nur auf einer höheren Windung der Spirale“. Gar nicht mehr nötig Dieter Wulf/BDB zu zitieren, der in seiner Amtszeit resümiert hat: „handfeste Interessen anderer Art bestimmen auf deutschen Flüssen und Kanälen den Kurs. Es ist die alte Politik der Industrie seit 100 Jahren, die Eisenbahn und die Binnenschifffahrt gegeneinander auszuspielen - bei beiden mit beachtlichem Erfolg.“

Trotzdem, es ist gut, dass die Diskussion um das Thema Frachttarife auf der Tagesordnung bleibt und es wird wohl mutigen Medien vorbehalten bleiben, die unterschiedlichen Meinungen zur Diskussion zu stellen. Denn, warum sich viele Partikuliere nicht getrauen, ihre Meinung namentlich zu äußern, wird noch Anlass für ein anderes Diskussionsthema sein.

Zunächst ist der „Staats-Vorstoß“ zum Thema Frachtraten im Schifffahrts-Magazin inhaltlich wohl etwas differenziert zu sehen. Im Jahre 2000 hat der BDS eine Grundsatzfrage gestellt: Ist die Bezeichnung Partikulier noch zeitgemäß? Rainer Pinnow von der „Moirä“ meinte damals, er verbindet mit dem Begriff Partikulier einen Selbständigen, der verantwortungsvoll und unternehmerisch handelt. Das, so Pinnow weiter, scheint so manchem von uns abhanden gekommen zu sein. Karl Kumpf von der „Rosa-Renate“ schrieb: heute ist es so was von egal, ob ein Partikulier Hauspartikulier, Scheinselbständiger oder ein von einem Makler (Bank) überredeter Schiffer eine Ladung fährt. Hautsache er fährt und zwar billig. Und Guido Hoppe vom „Monte Wymper“ sagt 2010: „wir unterbieten uns gegenseitig“.

Gleichzeitig hat 2010 der BDS von sittenwidrigen Tarifen gesprochen. Sittenwidrig ist ein kriminelles Delikt. Was haben BDS und BDB gemacht? Nichts. Was haben EBU und ESO in Brüssel gemacht? Nichts. Stattdessen hat die Mineralölindustrie die Westschifffahrt mit dem Zwang zum Doppelhüllenschiff erfolgreich weiter in die Bankenabhängigkeit getrieben, während sie im Osten und außerhalb Europas munter weiter auf Einhüllenschiffe setzt. Gleichzeitig war die Forderung der Industrie das Startsignal

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



für die Überkapazität und die sinkenden Frachtraten (Martin Deymann). Was machen BDB/EBU/ESO? Nichts.

Staats lässt in seiner Kritik die Verantwortung der Banken außen vor. Die Banken finanzieren aber das Überangebot an Frachtraum und sie verdienen immer, egal ob der Schiffer positiv wirtschaftet oder in die Insolvenz geht. Die Bank verdient sogar doppelt, wenn sie das Schiff aus der Insolvenz billig zurückkauft, neu verkauft und die abhängigen Binnenschiffer noch weiter zu Dumpingtarifen zwingt. Niemand von den Interessensvertretern hat noch die Frage gestellt, ob das nicht vielleicht gar Insolvenzverschleppung ist? Kritiker Staats hat das NL Modell Rent-a-Ship 2010 abgelehnt. Das Projekt wäre geeignet gewesen, dem einzelnen Partikulier wenigstens die Aussicht auf ein gesichertes Einkommen zu verschaffen. Dafür meinen Partikuliere selber, sie sind abhängig von der Genossenschaft. Ist einer nicht brav, bekommt ein anderer den Auftrag. Herr Staats kann über seine DTU/Euroshipping ja jederzeit billige Ostschiffe befrachten. Sogar Rheinschiffe, die vorher von der Bank nach Serbien oder Rumänien verkauft wurden. Ebenso Imperial über Multinaut/Rubishop usw. Alles natürlich im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten. Herr Staats ist ein kluger Mann, aber der Zweck seiner Kritik ist leicht durchschaubar. Er hat zum Beispiel noch nie die Banken kritisiert. Deymann schon. Martin Deymann ärgert sich maßlos, wenn die Banken fällige Kapitaldienste über Monate oder sogar Jahre stunden, damit die Binnenschiffer nicht in die Insolvenz schlittern. Erst dadurch werden diese in die Lage versetzt, zu unfairen Wettbewerbsbedingungen zu fahren – sprich Frachtraten zu akzeptieren, die unwirtschaftlich sind, meint er. Frage: fördert die Bank durch diese eigennützige Vorgehensweise, dass eine ganze Branche in Bedrängnis kommt? Unterstützt die Bank dadurch Befrachter/(Aktionäre?) in ihrem Bestreben Transporte unter dem Marktpreis zu bekommen? Genauso hart ins Gericht mit Kapitalgebern geht Dr. Andreas Dombret, Mitglied des Vorstands der Deutschen Bundesbank, der sich in seiner Kritik 2012 hauptsächlich auf die gleichen Probleme in der Seefahrt bezogen hatte. Die Bank verliert nie. Im schlimmsten Fall rettet sie der Steuerzahler.

Es ist wie es ist: hilf Dir selbst, dann hilft Dir Gott (Dr. Huber). Auch der erfolgreiche Hafenchef von Duisburg bemängelt, dass die Binnenschifffahrt noch viel zu sehr tra-

ditionelle Transporte abwickelt. Kohle von A nach B. Womöglich mit Jahresvertrag. Da muss man nicht viel planen. Einladen, Ausladen...und am Wochenende schön zu Hause im Garten sitzen. "Das Denken in Netzwerken und Wertschöpfungsketten fehlt noch beim Verkehrsträger Binnenschiff" – so Staake weiter. Dabei ist sich Staake der unterschiedlichen Position von Partikulier und Logistikkonzern durchaus bewusst. Früher einmal, als wenigstens die Schiffer-

seelsorge den notleidenden Flussschiffern mit finanziellen Mitteln aushelfen konnte und der Weihbischof höchst persönlich sich für Recht und Würde der Binnenschiffer einsetzte, war der Partikulier mit seinen Nöten wenigstens nicht allein. Heute steht auch die Kirche oft in Opposition zu den Interessen der Binnenschifffahrt (Niederaltaich) und dem Binnenschiffer bleibt nur: hilf Dir selbst, dann hilft Dir Gott.

*Peter Baumgartner*

**Hans-Peter Duhr**

## Offener Brief an M. Staats

*Sehr geehrter Herr Martin Staats,* ich habe den Eindruck, daß Sie nicht aus der Schifffahrt kommen. Ihre Analyse der Probleme in der Deutschen Binnenschifffahrt halte ich teilweise für sehr zynisch. Wer ein Herz hat für die Menschen da draußen, wird die Probleme nicht so sehr aus dem kurzsichtigen Blickwinkel eines Befrachters sehen.

Als ein mit der Betriebswirtschaft vertrauter Fachmann wissen Sie, daß ein auskömmliches Preisniveau nur durch eine Kapazitätsanpassung zu erreichen ist. Natürlich kann das nach zwei Seiten geschehen.

Die Idealvorstellung wäre natürlich eine signifikante Steigerung der Mengen, da bin ich ganz bei Ihnen, ein Himmelreich für den, der weiß wie.

Der einzig verbleibende Weg ist dann noch eine Anpassung auf der Angebotsseite.

In Ihrem Beitrag argumentieren Sie teilweise so geschliffen, daß sogar der unbedarfte MSG Genosse sagen würde, Recht hat er, Recht hat er, mit rollendem „R“

Herr Staats, Ihr Arbeitsplatz wird doch letztendlich aus den Erlösen der der MSG angeschlossenen Mitglieder finanziert. Sehr groß müßte demnach Ihre Interesse sein, die Erlöse der Genossen zu erhalten und zu stärken. Nun, da auch bei vielen Ihrer Genossen der Stuhl brennt, wollen Sie löschen, wissen aber nicht, womit und wie.

Während Moselfahrer in der Moselsperre oftmals den Dampfer für ein paar Tage zu Seite legen, tummeln sich Ihre Genossen während der Mainsperre nun schon zum wiederholten Male auf der Mosel.

Machen wir doch mal einen Preisvergleich der erzielten Frachtraten. Ihren Genossen ist sogar die Möglichkeit genommen, aus Sympathie seinen Kollegen gegenüber, eine Reise abzulehnen, weil Sie dem ausführenden Unternehmer mit seinem Schiff den Ertrag

der Reise verschleiern durch Ihr „merkwürdiges Verrechnungssystem“. Ok. Sie haben es nicht erfunden, es ist ein Relikt aus der Zeit als es zwei Welten gab, den FTB Transport von der Ruhr nach Kriechenbrunn für 27 Mark und von Rotterdam nach Nürnberg für 14 Mark. Wie hätte man da Frieden in der Truppe halten sollen?

Hernach zu sagen, wenn ich gewußt hätte, wie wenig für die Reise gezahlt worden ist, dann hätte ich das nicht gemacht, das nützt Ihrem Mitglied und uns auch wenig.

Und wenn Sie von den wilden Hasardeuren und apokalyptischen Sturmvoegel sprechen, wo bekommen die denn Ihre Aufträge her. Doch nur weil Sie und die anständigen Befrachter und Reeder und Genossenführer dem Verloader kein Schiff stellen können.

Sie wollen uns doch nicht glauben machen, dass ein Partikulier „A“ eine Reise bei diesen Hasadeuren für 10 Euro die Tonne annimmt, wenn Sie ihm 11 geboten haben. Sie vergrellt doch nur, daß Andere es Ihnen gleich tun.

Nicht, dass ich nun das Wort ergreife für die Hasadeure und apokalyptischen Sturmvoegel und andere Befrachter und Reeder. Nein, einer macht sich so schuldig wie der andere. Dass sie aber die Aktionen der Belgier angreifen, das ist doch nicht hilfreich und überzeugend, wo Sie und Andere - nicht an den Sperrern Teilnehmende - von der, wenn auch kurzen Kapazitätsverengung, Profit geschlagen haben.

Und Sie könnten auch zur Kapazitätsverengung beitragen, wenn Sie in Ihrer Funktion als MSG Meinungsführer Ihre Genossen dazu aufrufen würden, bei Main Sperrern mal etwas auszuspannen, statt in fremden Revieren zu wildern. Und diese auch mal dazu ermuntern würden, das Schiff auch mal still zu legen, wenn nur solche Reisen zu aquirieren sind, die durch Ihren internen

Ausgleich aufgepeppt werden müssen. Wenn Sie schon sagen, die Binnenschifffahrt würde in eine Krise steuern, dann ist es doch verwegen, die Maßnahmen, die dagegen steuern würden, zu verteufeln. Die Mechanismen der letzten Strukturberreinigung sind Ihnen möglicherweise nicht mehr so präsent. In Zeiten als diese den Markt bereinigt hatten und für sehr ertragsstarke Jahre gesorgt hatten, waren Sie ja noch mit Aufgaben außerhalb der Binnenschifffahrt betraut.

Auch wenn diese Maßnahmen der Vergangenheit einen in der Transportgeschichte einmaligen Innovationsschub beschert haben, vor allen Dingen bei den als „Freien Partikulieren“ tätigen Unternehmern in den Niederlanden und Belgien, so nahm dieser positive Boom leider ein Ende durch die vollkommen unnötige Aufgabe der Alt für Neu Regelung.

Erstens ist die damals fällige Pönale für einen Neubau von bis zu 300.000 Euro für eine 135 Meterschiff sofort in die Taschen der Neubaumakler und den Werften gewandert, zum Zweiten hat es eine zügellose Weiterführung der Neubauwelle begünstigt. Man stelle sich nur mal vor, die letzten 1000 Neubauten hätten je 300.000 Euro in die Kriegskasse des Gewerbes bezahlt durch die damals übliche Pönalenzahlung oder entsprechender Altraum wäre abgewrackt worden.

Herr Barg hat in seinem Begleitkommentar aufgezeigt, daß manche Deutsche Partikuliere ihre Immobilie beleihen oder verkaufen müssen, um weiter am Markt teilnehmen zu dürfen.

Wäre es da nicht humaner, dem typischen Deutschen Partikulier aus diesem Topf 150.000 Abwrackprämie zu zahlen, zusammen mit dem Schrotterlös würde er in der

Regel schuldenfrei das Gewerbe verlassen können. Als Alternative zum Verkauf seiner Altersimmobilie wäre das doch verlockend. Natürlich kann ich Ihnen auch sagen, wer die Verlierer dieser Lösung wären. Sie, die Genossenschaften, die verbliebenen Reedereien, die Befrachter, vom Hasadeur bis zum ISO zertifizierten Wohltäter der Binnenschifffahrt.

Die Niederländer und Belgier sind überwiegend nicht so leicht zu händeln und zu gängeln wie der Durchschnittspartikulier in Deutschland. Wenn Sie weiter ausführen, daß die deutsche Flotte sich den Gegebenheiten des Marktes angepasst und nicht expandiert hätte wie die Niederländer, dann hat das eher damit zu tun, daß die Reedereien und die Genossenschaften dem deutschen Partikulier das nötige „Eigenkapital aus der Tasche“ gezogen haben und er deshalb seinen Neubau nicht machen konnte, bis auf wenige freie Deutsche Partikuliere, die auch überleben werden

Die Wiederaktivierung der ruhenden Alt für Neu Regelung auf unbestimmte Zeit würde mindestens den weiteren Verfall unseres Verkehrsträgers abbremsen. Im Gegensatz zu den von Ihnen gebeutelten Partikulieren

würden die Niederländer nach einer etwas längeren Niedrigwasserperiode schon wieder mit einem Neubau liebäugeln. Diese Unternehmer begreifen in solchen Zeiten den Markt besser und wissen schon seit Jahrzehnten, Binnenschifffahrt hat einen Spotmarkt.

Wenn in solchen Zeiten durch die äußeren (klimatischen) Bedingungen, durch Niedrigwasser, ein Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage entsteht, dann stimmen auch wieder die Frachtraten, wenn sie auch nur bei den „Freien Partikulieren“ ankommen. Dann ist es durchaus normal, für eine Reise von ARA zu Saar/Mosel 30 Euro die Tonne zu verlangen auch auch zu bekommen.

Und ARA - Ungarn, hin und zurück, mit einem 110 Meter Schiff für 110.000 Euro ist dann auch nicht ungewöhnlich.

Nicht für Ihre Schiffe, bei denen verbessert sich nur der Umlauf, nicht aber der Ertrag. Herr Staat, da aber Ihre und meine Worte ungehört verhallen in dem Sumpf der Binnenschifffahrt, werde ich die Krise genau so überleben wie meine drei Generationen vor mir.

Mit den besten Grüßen  
Hans Peter Duhr, freier Partikulier

Andrea Beckschäfer

## Von guten und bösen Befrachtern ..

*Von guten und bösen Befrachtern*

Bei der Lektüre des letzten Schifffahrts-Magazins habe ich mich gefragt, wo wir eigentlich angekommen sind. Im Märchenwald?

Da ordnet MSG Vorstand Martin Staats die Welt der Binnenschifffahrt in die Guten und die Bösen, das heißt in die „Hasardeure und apokalyptischen Sturmvögel“ einerseits und die „etablierten Marktteilnehmer“ andererseits und der Chefredakteur sekundiert tapfer im Editorial, dass es nur so schallt im Blätterwald:

„Partikuliere, steht

auf und wehrt Euch! Nennt die Namen der Blutsauger! Die Guten des Gewerbes stehen hinter Euch!“

Was soll das sein? Eine Anleihe bei den Gebrüder Grimm? Heisest du Kaspar, Melchior, Baltasar, Heinz oder Kunz, Rippenbiest oder Hammelswade, Schnürbein oder vielleicht Rumpelstilzchen?“

Und wenn sie so heißen - die Bösen - reiben sie sich dann auch vor Wut selbst entzwei, wenn man sie entlarvt hat? Hat dann alles doch noch ein glückliches Ende und die „Guten“ können endlich die Partikuliere wieder mit Gold und Edelsteinen überhäufen wie früher?

Wenn doch alles so schön einfach wäre. Ist es aber nicht und das merkt man dem Beitrag von Herrn Staats auch von der ersten bis zur letzten Zeile an. Vor allem deshalb, weil nach Erklärungen gesucht wird, die „political correct“ sind, sprich Erklärungen, mit denen man den viel gepriesenen etablierten Marktkräften bloß nicht auf die Füße tritt, die

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](mailto:info@bavaria-agentur.de)

BAVARIA Agentur GmbH  
Weißenburg Straße 38, 63739 Aschaffenburg

Ihr Versicherungsspezialist für die Binnenschifffahrt.

aber gleichzeitig den Beifall der Partikuliere finden sollen und dann auch noch ins Portfolio der Handlungsoptionen des eigenen Verbandes passen müssen. Schwierig. Da bleibt nur der Griff in die Trickkiste: Nichts eint so sehr, wie ein gemeinsames Feindbild. Und da greift man doch am besten auf Bewährtes zurück. Die Niederländer und die bösen Befrachter (bloß nicht mit den guten verwechseln!). Da weiß man doch wenigstens, wo man dran ist.

Natürlich haben die Niederländer ohne Sinn und Verstand Schiffe gebaut und sie werden es auch weiter tun, sobald auch nur durch eine Ritze des Tunnels ein Licht zu erkennen ist. Eine Alt-für-Neu-Regelung wäre daher sehr wohl ein sinnvolles Instrument, um den Markt zu stabilisieren. Ich glaube, dass die meisten Partikuliere dies begrüßen würden. Das Scheitern eines Antrages auf Feststellung der schweren Marktstörung liegt nicht daran, dass „Brüsseler Sichtweisen und Mechanismen anders funktionieren“. Die in der Verordnung verlangten Voraussetzungen müssen klar und nachvollziehbar dargelegt werden. Der damalige Antrag der Niederlande war dagegen ein schlecht vorbereiteter Schnellschuss, der denjenigen, dies das Verfahren ohnehin nicht wollten, nur gelegen kam. Wenn aber alle an einem Strang ziehen würden, hätte man sicher eine Chance.

Wer ist es denn eigentlich, dem dieses Instrument so gegen den Strich geht? Sind das vielleicht die etablierten Marktkräfte, die Guten des Gewerbes, die hinter den Partikulieren stehen? Könnte es vielleicht sein, dass den Unternehmen, die überwiegend auf fremden Schiffsraum angewiesen sind, kapazitätsbegrenzende Maßnahmen so gar nicht gefallen wollen?

Dass es mit den vorhandenen finanziellen Mitteln keine Abwrackaktion geben kann (ausgenommen vielleicht die Einhüllentanker) liegt auf der Hand. Aber neben der Alt-für-Neu-Regelung wären mit einer „maiore-ad-minus“ Argumentation Maßnahmen zulässig, die weniger einschneidend sind, als eine Abwrackaktion, z.B. die Möglichkeit von selbstfinanzierten Stilliegeeregulungen für die großen Schiffe. Die Überlegung, die schwere Marktstörung festzustellen, sollte daher nicht so einfach abgetan werden.

Kommen wir zu den wilden Hasardeuren und apokalyptischen Sturmvögeln, also den bösen Befrachtern. Sicher werden sich auf diesem Markt einige Gestalten tummeln, auf

die man gut verzichten könnte. Das kann aber doch nur ein Bruchteil des Marktes sein oder über wen sprechen wir hier Herr Staats? Und an den Chefredakteur die Frage: Warum sollen eigentlich die Partikuliere Namen nennen? Und wenn, wo bitte dürfen sie die Liste mit den Namen abgeben? Beim Schifffahrts-Magazin? Werden die dann veröffentlicht? Wie geil ist das denn?

Aber im Ernst: Haben diese „apokalyptischen Sturmvögel“ eine solche Marktmacht, dass die Großen des Gewerbes zu „Getriebenen“ werden? Läge angesichts der Größenverhältnisse nicht eher das Umgekehrte nahe?

Warum es anscheinend nicht so ist, darüber könnten die „Getriebenen“ sich mal Rechenschaft ablegen. Und sind diese bösen Befrachter nicht oftmals im bekannten Schneeballsystem auch im Auftrag der Großen des Gewerbes unterwegs, um immer billigeren Schiffsraum zu finden? Wer ohne Schuld ist, der werfe den ersten Stein!

Schließlich wird eine Gruppe angesprochen, bei der ich Herrn Staats uneingeschränkt Recht geben möchte, die verladende Wirtschaft. Der BDS plädiert seit langem da-

für, zum Beispiel das gemeinsame „Forum Binnenschifffahrt und Logistik“ zu nutzen, um alle beteiligten Kreise (Reedereien, Genossenschaften, Speditionen, Partikuliere, verladende Wirtschaft, Gewerkschaft) an einen Tisch zu bekommen, um über das Frachtniveau und die daraus unweigerlich resultierenden Konsequenzen zu reden. Wie wäre es, wenn Herr Staats im eigenen Verband dafür werben würde, diesem Thema einmal näher zu treten, das bislang so gar nicht zu dem oben bereits erwähnte Portfolio der Handlungsoptionen seines Verbandes gehört?

Eine Frage wird leider ganz ausgelassen, obwohl sie auf der Hand liegt. Die Frage, ob es die Marktposition der Partikuliere nicht erheblich stärken würde, wenn sie sich in unabhängigen Gesellschaften, wie z.B. Genossenschaften, zusammenschließen, und ihren Schiffsraum gemeinsam vermarkten würden. Diese Frage sollte allen voran gerade vom Vertreter einer Genossenschaft gestellt werden, denn die Genossenschaft ist grundsätzlich eine gute Organisationsform für Partikulierunternehmen.

Wie soll denn ein Partikulier, der nach seinem Vertrag ausschließlich Ladung für ein

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



bestimmtes Unternehmen befördern darf und von diesem wohlmöglich auch noch Kredite bekommen hat, mit demselben Unternehmen auf Augenhöhe über Preise verhandeln? Welche Alternative hat er denn? Und mit der Konzentration auf Seiten der Auftraggeber wird die Lage doch nur noch schwieriger.

Eine stärkere Marktposition durch unabhängige Zusammenschlüsse ist das einzige, was die Lage der Partikulierunternehmen auf europäischer Ebene langfristig verbessern könnte.

Daran sollten gerade auch die Genossenschaften ein Interesse haben, anstatt darin nur Konkurrenz zu sehen. Auf lange Sicht wäre eine solche Entwicklung für die Ge-

nossenschaften sicher bekömmlicher, angesichts der Konzentration auf Reedereiseite. Die verheerende Situation, die wir im Augenblick haben, offenbart die ganze Hilflosigkeit und hieran muss dringend etwas geändert werden.

Da braucht es mehr als den Appell, nicht so laut zu jammern und die eigene Leistungsfähigkeit zu zeigen, zumal dann, wenn man sich selbst offensichtlich zu den „Getriebenen“ zählt! Leider gibt es niemanden, der die Krise kurzfristig wegzaubern kann, aber man kann versuchen, gegenzusteuern. Daher noch mal kurz unsere Vorschläge:

- Gemeinsames Eintreten gegenüber den Mitgliedstaaten und der Kommission, für

die Feststellung der schweren Marktstörung und damit die Chance auf eine Alt-für-Neu-Regelung und mögliche weitere Maßnahmen zur vorübergehenden Kapazitätseindämmung,

- Eine breit angelegte gemeinsame Initiative für Gespräche mit der verladenden Wirtschaft über die negativen Folgen der Frachtsituation,
- Unterstützung und Förderung für die Gründung unabhängiger Zusammenschlüsse von Partikulierunternehmen.

Andrea Beckschäfer  
Geschäftsführerin  
BDS-Binnenschifffahrt

## 265 Teilnehmer beim IVR-Kongress im niederländischen Dordrecht

# Neue Entwicklungen trotz schwerer wirtschaftlicher Krise der Binnenschifffahrt

Vom 15. bis 17. Mai fand der diesjährige Kongress der IVR in Dordrecht (Niederlande) statt. Daran nahm eine Rekordanzahl von 265 Vertretern aus dem Kreis der Binnenschifffahrt, der Transportversicherung, Schiffsexpertise, Anwaltschaft und verwandte Sektoren aus zahlreichen europäischen Staaten teil.

Der öffentliche Teil des Kongresses wurde mit dem Workshop über „Innovation in der

Binnenschifffahrt“ eröffnet. Der Präsident der IVR, Dipl.-Ing. Teun Muller, erläuterte in seiner Eröffnungsrede den Grund für die Wahl dieses Themas.

Obwohl sich das Binnenschifffahrtsgewerbe momentan in einer schweren wirtschaftlichen Krise befindet, sieht sie sich mit neuen Entwicklungen und Herausforderungen auf technischem und organisatorischem Gebiet konfrontiert, um ihre Leistungsfähigkeit zu erhöhen und Umweltfreundlichkeit zu

steigern. Es ist bekannt, dass die Binnenschifffahrt in vielerlei Hinsicht ein innovativer und zukunftsorientierter Verkehrsträger ist. In den vergangenen Jahren wurden viele Initiativen ergriffen, um die Umweltfreundlichkeit, die Energieeffizienz und die Einbindung der Binnenschifffahrt in logistische Ketten zu fördern. Im Hinblick auf weitere umweltschutztechnische Anforderungen an die Verkehrsträger sieht sich die Binnenschifffahrt mit neuen Herausforderungen in



Das Podium des IVR-Workshops „Innovation in der Binnenschifffahrt“

Fotos: IVR

Bezug auf die schiffbau- und motorentechnischen Entwicklungen konfrontiert. Innovationen in der Binnenschifffahrt sind vielseitig und vielschichtig. Sie beziehen sich sowohl auf die Schiffs- und Motortechnologie, als auch organisatorische Aspekte wie Einbindung des Binnenschiffes in logistische Ketten. Mit der Annahme und Umsetzung der Richtlinie 2009/30/EG wird in der Binnenschifffahrt bereits seit 1.1.2011 die Verwendung schwefelfreien Kraftstoffs vorgeschrieben. Im vergangenen Jahr wurde das erste Schiff, das LNG als Kraftstoff verwendet, in Fahrt genommen. Allerdings fehlt dafür noch der rechtliche Rahmen und muss derartigen Schiffen eine Sondergenehmigung erteilt werden. Darüber hinaus werden in absehbarer Zeit neue europäische Motorenemissionsrichtlinien erwartet, um die Emissionen der Binnenschifffahrt zu verringern.

Unter Leitung des Präsidenten des niederländischen Forschungsinstituts Marin, Dr. Dipl. Ing. Buchner, befasste sich der erste Teil des Workshops insbesondere mit technischen Entwicklungen, während im zweiten Teil auf die organisatorischen Erneuerungen und Herausforderungen eingegangen wurde. Von kompetenten Sprechern wurde dabei ein umfassendes Bild der zahlreichen Innovationen und Erneuerungen des komplexen Zusammenwirkens verschiedener Faktoren geboten. Am Ende des Workshops wurde die Schlussfolgerung gezogen, dass die Binnenschifffahrt über hervorragende Zukunftsperspektiven verfügt, allerdings auch vor beträchtlichen Herausforderungen im Hinblick auf umweltschutztechnische Erneuerungen und standardisierte Anwendungen steht.

Die Vorträge und Präsentationen des Workshops sind von der Internetseite der IVR [www.ivr.nl](http://www.ivr.nl) herunterzuladen.

In ihrem Geschäftsbericht ging IVR-Generalsekretärin, Theresia Hacksteiner, auf die Entwicklungen der IVR im vergangenen Jahr ein. Sie erläuterte die Kernaktivitäten der IVR auf dem Gebiet der Schadenverhütung, der Rechtsvereinheitlichung und der Führung des internationalen Binnenschiffsregisters. Als internationale Interessensvertreterin der Sektoren Binnenschifffahrt, Transportversicherung und Schiffsexpertise verfügt die IVR über einen Beobachterstatus bei der Donaukommission und die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und nimmt regelmässig an Beratungen in technischen und rechtlichen Arbeitsgruppen teil. Im vergangenen Jahr setzte sie sich insbesondere für das Zustandekom-

men des neuen Haftungsbeschränkungsübereinkommens in der Binnenschifffahrt, CLNI 2012, ein, das eine Erweiterung des Anwendungsbereiches des Prinzips der Haftungsbeschränkung auf alle Wasserstrassen vorsieht. Weiter nahm sie an Beratungen der Gemeinsamen Arbeitsgruppe der ZKR und der Europäischen Kommission teil, wobei sie sich insbesondere dafür einsetzt, dass neu zu beschließende technische Normen möglichst praxisorientiert gestaltet werden. Besondere Aufmerksamkeit wurde einer der ursprünglichen und zentralen Aufgaben der IVR gewidmet, nämlich der internationalen Schiffsdatenbank, die von der IVR seit vielen Jahrzehnten geführt wird. Im Berichtszeitraum wurde an der Entwicklung einer neuen EDV gearbeitet, die in den kommenden Monaten abgeschlossen werden soll. Das neue System sieht zwei strategische Erneuerungen vor, nämlich die online-Verfügbarkeit von Informationen für die Nutzer, sowie ein online-Zugang des Eigentümers zu den Daten seines(r) Schiffe(s). Nach bisherigen Erwartungen soll das neue System ab Ende des Sommers genutzt werden können.

Im Anschluss daran berichteten die Vorsitzenden der Havarie-Kommission, der Technischen Kommission und der Juristischen Kommission über die Arbeiten im vergangenen Jahr.

Die Mitglieder genehmigten die vom Verwaltungsrat vorgeschlagene Erhöhung der Beiträge natürlicher Personen. Die Generalversammlung wurde mit einem Gastvortrag von Prof. Dr. Hein Klemann und

Drs. Klara Paardenkooper über „Rotterdam,

Deutschland und der Rhein – historische Entwicklung der Rheinschifffahrt“ abgeschlossen.

Die Kongressteilnehmer wurden anschließend vom Bürgermeister der Stadt Dordrecht in einem offiziellen Empfang in historischen Rathaus begrüßt. Er hieß die anwesenden Gäste in der ältesten Binnenschifffahrtsstadt der Niederlande willkommen und wies dabei auf die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die Region der „Drechtstädte“ hin.

Der Kongress 2014 wird am 5. und 6. Juni in Luxemburg stattfinden. ■



IVR-Präsident Dipl.-Ing. Teun Muller

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](mailto:info@wi-du.de)  
Internet: [www.wi-du.de](http://www.wi-du.de)

**Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer ist zufrieden**

## Erster Schritt zur Reform der WSV ist geschafft

**D**eutschland hat eine neue Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hat zum 1. Mai 2013 die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in Bonn eingerichtet. Damit wurde der erste Schritt des Umbaus der Verwaltung der Bundeswasserstraßen (WSV) vollzogen. Ziel ist eine deutliche Stärkung der Wasserstraßen mit hoher Verkehrsbedeutung.



Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (Foto): „Mit der Errichtung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zum 1. Mai 2013 in Bonn haben wir einen wichtigen Meilenstein gesetzt. Der Umbau der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung ist überfällig und wird schon seit zwanzig Jahren diskutiert. Der Weg hin zu einer wirtschaftlichen, leistungsfähigen und zukunftsfähigen Verwaltung für unsere Bundeswasserstraßen ist jetzt endlich eingeschlagen. Wir werden die Reform nun Schritt für Schritt und zwar gemeinsam mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern umsetzen: Es wird weder betriebsbedingte Kündigungen noch Versetzungen gegen den Willen der Beschäftigten geben.“

Die Reform der WSV ist erforderlich, so Ramsauer, um die Leistungsfähigkeit der Verwaltung für die Bundeswasserstraßen zu erhalten sowie Kompe-

tenz und Arbeitsplätze dauerhaft in der WSV zu sichern. Präsident der neuen Bundesmittelbehörde wurde Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, bis dahin Präsident der WSD Nord in Kiel. In der Aufbauphase gliedert sich die GDWS in fünf Abteilungen. Die Bereiche Schifffahrt, Umweltbelange, Gewässerbewirtschaftung und Wassertourismus werden deutlich gegenüber der bestehenden Aufbauorganisation gestärkt.

Hans-Heinrich Witte: „Ich freue mich sehr, dass mir das Vertrauen ausgesprochen wurde, die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes als Leiter der Generaldirektion in eine zukunftsfähige Struktur zu führen.“

Und: „Der Betrieb, der Ausbau und die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen setzen eine besondere gesellschaftspolitische Verantwortung und Fachkompetenz voraus, die in der WSV in hohem Maße zu finden sind. Mit unseren Experten und leistungsstarken Wasserstraßen tragen wir dazu bei, dass die Exportnation Deutschland wettbewerbsfähig bleibt. Dieser Verantwortung stelle ich mich mit ganzer Kraft.“

Die bisherigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen sind ab jetzt Außenstellen der GDWS und bleiben zunächst die regionalen Ansprechpartner für die Kunden der WSV.

*Auf der rechten Seite finden die Leser des Schifffahrts-Magazins das seit dem 1.5.2013 gültige Organigramm der neuen GDSW, auf der übernächsten Seite veröffentlichen wir Auszüge aus dem Errichtungserlass des Bundesverkehrsministeriums.*

fb ■



**Seit dem 1. Mai 2013**

## Dr. Hans-Heinrich Witte Leiter der neuen GDWS

### Beruflicher Werdegang

Seit 01. Mai 2013

Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in Bonn

Aug 2005 – April 2013: Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord in Kiel

Aug 1999 – Aug 2005

Direktor und Professor der Bundesanstalt für Wasserbau

Okt 1994 bis Juli 1999

Leiter der Abteilung „Wasserbau im Binnenbereich“ der BAW

März 1990 – Sep 1994

Leiter des Referates „Wasserbauliche Systemanalyse für Küstengewässer“ der BAW, Dienststelle Hamburg

Juli 1982 – Feb.1990

Akademischer Rat beim Leichtweißinstitut für Wasserbau der TU Braunschweig sowie Wissenschaftlicher Angestellter

### Studium

1977-1982 Bauingenieurwesen TU Braunschweig, Abschluss Diplom-Ingenieur

### Promotion

1988 „Druckschlagbelastung durch Wellen in deterministischer und stochastischer Betrachtung“

### Lehrtätigkeiten außerhalb der TU Braunschweig:

1988- 1990 - Uni Gesamthochschule Kassel

1996 -2001 - Uni Karlsruhe

Seit WS 2005/06 Verkehrswasserbau an der RWTH Aachen

### Privat

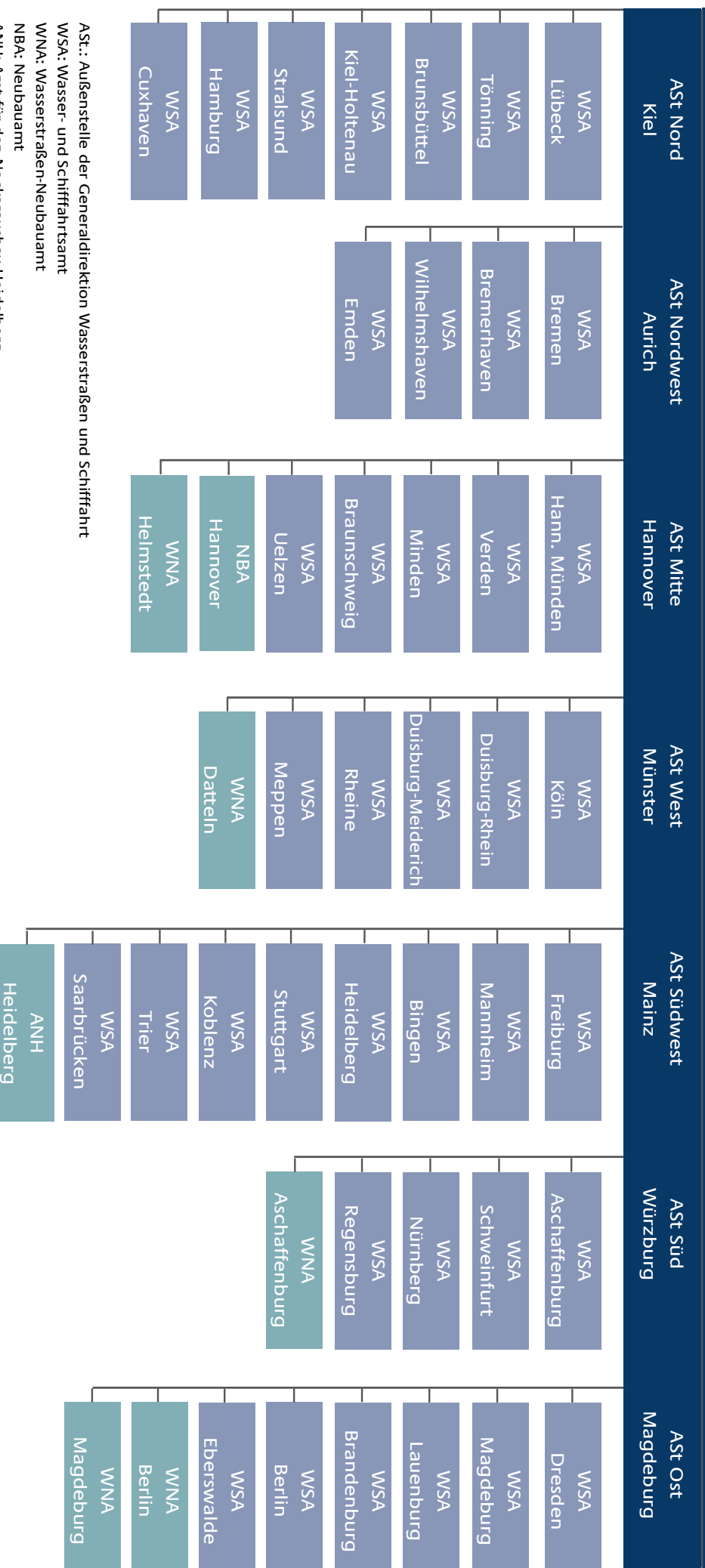
Geb. 06.02.1957 in Braubach/Rhein, verheiratet, drei Kinder.



## Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung



## Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Bonn



AST.: Außenstelle der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

WSA: Wasser- und Schifffahrtsamt

WNA: Wasserstraßen-Neubauamt

NBA: Neubauamt

ANH: Amt für den Neckarausbau Heidelberg

## Die neue Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

# Die bisherigen WSDen werden zu Außenstellen der GDWS

Von Friedbert Barg

Unter dem Aktenzeichen Z 32/2215.17/29 wird im Bundesverkehrsministerium an der Invalidenstraße 44 in Berlin der „Errichtungserlass zur Gründung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt“ geführt. BMVBS-Staatssekretär Michael Odenwald hat den Erlass am 19.4.2013 unterschrieben und dabei den Tag - den 19. - wie in derlei Dokumenten üblich, handschriftlich eingesetzt.

Damit konnte die seit rund 20 Jahren heftig geführte Diskussion um die Reform der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung umgesetzt werden. Mit dieser Diskussion waren während der vergangenen zwei Jahrzehnte viele Bundesverkehrsminister beschäftigt. Der amtierende Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer konnte nun die Umsetzung der Reform zum 1. Mai 2013 verkünden und in Kraft setzen.

Nachfolgend veröffentlichen wir Auszüge aus dem Errichtungserlass, verzichten dabei der leichten Verständlichkeit wegen aber auf §§- und rein behördeninterne Hinweise. Die Aufgaben und Zuständigkeiten der bisherigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSDen) Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost werden in die GDWS überführt und mit den von der Lenkungsgruppe zur Umsetzung der WSV-Reform festgelegten delegationsfähigen Aufgaben der Abteilungen „Wasserstraßen, Schifffahrt“ und Zentralabteilung des BMVBS zusammengeführt.

Die Fach-, Rechts- und Dienstaufsicht über die GDWS übt das BMVBS aus. Die bisherigen WSDen verlieren ihren Status als eigenständige Direktionen und werden Außenstellen der GDWS. Für die den ehe-

maligen WSDen explizit durch Gesetz oder Rechtsverordnung zugewiesenen Aufgaben bleiben die GDWS-Außenstellen als Rechtsnachfolgerinnen der WSDen zunächst originär zuständig und agieren in diesem Bereich eigenverantwortlich. Hierbei unterliegen sie unmittelbar der Fachaufsicht des Bundesverkehrsministeriums.

Im Rechtsverkehr treten die Außenstellen unter der Behördenbezeichnung „Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nord (für die bisherige WSD Nord), Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Nordwest (für die bisherige WSD Nordwest) etc. auf. Die Außenstellen und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter - mit Ausnahme der Präsidentin und der Präsidenten sowie der Vizepräsidenten - behalten unter Führung der GDWS ihre bisherigen Funktionen und Zuständigkeiten, soweit durch diesen Errichtungserlass bzw. nachfolgende Organisationserlasse keine anderweitigen Regelungen getroffen werden.

Unter dem Kapitel „Funktion und Aufgaben der GDWS“ lässt sich nachlesen, dass die GDWS und ihre Außenstellen die regionalen Anforderungen der Kunden und die strategischen Zielsetzungen der Verkehrspolitik des Ministeriums zusammenführen. Arbeitsschwerpunkt ist insbesondere die Ressourcensteuerung, die Fach-, Rechts- und Dienstaufsicht gegenüber den Wasser- und Schifffahrtsämtern sowie die Erstellung von Fachkonzepten im Auftrag des BMVBS in Umsetzung der politischen und strategischen Zielsetzungen des BMVBS.

### Aufbauorganisation der GDWS

Die GDWS gliedert sich in der Startstruktur in die Abteilungen:

- Zentrale Aufgaben
- Schifffahrt
- Wasserstraßen
- Recht (einschließlich Planfeststellung)
- Umwelt, Technik, Wassertourismus

Die Abteilungen der GDWS können sich in Unterabteilungen, Dezernate und Aufgabefelder untergliedern. Für bestimmte Aufgaben und Funktionen können Stabstellen eingerichtet werden.

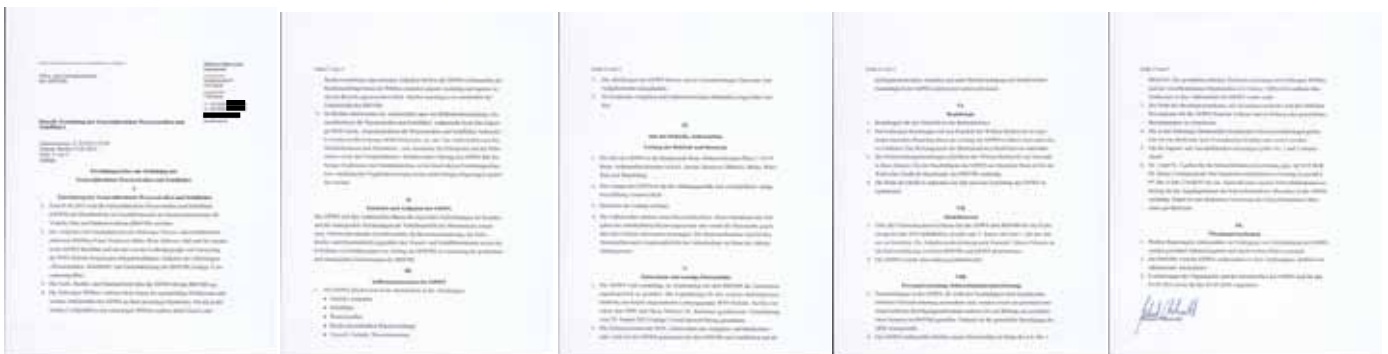
Während der vergangenen Jahre wurde oft darüber diskutiert und gestritten, wo denn der Sitz der reformierten Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sein solle - und welche WSDen weggefallen oder gar geschlossen werden könnten.

Auch hier geben der Errichtungserlass zur Gründung der GDWS und das entsprechende Organigramm Auskunft.

Der Sitz der GDWS ist die Bundesstadt Bonn, Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn. Außenstellen (*Anmerkung der Red.:* das sind die früheren Wasser- und Schifffahrtsdirektionen) bestehen in Kiel, Aurich, Hannover, Münster, Mainz, Würzburg und Magdeburg.

Die Außenstellen erhalten einen Dienststellenleiter. Dieser übernimmt die Aufgaben des unmittelbaren Dienstvorgesetzten und vertritt die Dienststelle gegenüber den örtlichen Interessenvertretungen. Die Dienststellenleiter sind für Ihre Dienststellen auch verantwortlich für den Arbeitsschutz im Sinne des Arbeitsschutzgesetzes.

In den Ämtern und Dienststellen kann es zu Veränderungen kommen. Dazu heißt es in dem Errichtungserlass: „Die GDWS wird ermächtigt, in Abstimmung mit dem BMVBS die Ämterebene organisatorisch zu gestalten. Die Federführung für den weiteren Reformprozess bleibt bei der bereits eingerichteten Lenkungsgruppe WSV-Reform. (...) Die Zielorganisation der WSV, insbesondere das Aufgaben- und Standortkonzept, wird von der GDWS gemeinsam mit dem BMVBS unter fachlichen und ablauforganisatorischen Aspekten und unter Berücksichtigung der bundesweiten Zuständigkeit der GDWS schrittweise weiter entwickelt.“ ■



Der fünfseitige Errichtungserlass zur Gründung der GDWS. Teile der Kontaktdaten haben wir aus Sicherheitsgründen geschwärzt.

## 320 Containerbewegungen in weniger als neun Stunden Rekord bei Cuxport

**E**in besonderes Beispiel seiner Leistungsfähigkeit beim Umschlag von Containern zeigte das Multi-Purpose-Terminal Cuxport in diesen Tagen: Innerhalb von neun Stunden gelang in der Nacht vom 22. zum 23. Mai 2013 die Abfertigung des Containerschiffs „Arnarfell“ der isländischen Reederei Samskip. Dabei wurden 320 Containerbewegungen zur Beladung und Löschung des Schiffes durchgeführt. Die Container, unter denen sich auch 60 neue 40'-Kühlcontainer befanden, sind für Reykjavik bestimmt. Die Transporte dienen der Versorgung der dortigen Bevölkerung und bringen ebenso Fahrzeuge sowie Motorräder für Island-Urlauber auf die Vulkaninsel.

Für den schnellen Umschlag der Container setzte der Hafenlogistiker Cuxport, der gerade für Short-Sea-Verkehre von seiner idealen geografischen Position in der Deutschen Bucht profitiert, zeitgleich eine Containerbrücke und einen Hafenmobilkran ein. „Wir können und wollen uns mit den genannten

Mengen und als Multi-Purpose-Anlage nicht mit spezialisierten Containerterminals vergleichen. Bei uns werden pro Schiffsanlauf durchschnittlich nur 130 Container umgeschlagen. Bei der aktuellen Abfertigung der „Arnarfell“ war jedoch aufgrund des hohen saisonalen Aufkommens und des damit verbundenen Anstiegs der Umschlagsmenge das Zweieinhalb in nahezu derselben Hafenumlaufzeit notwendig. Die erfolgreiche Bewältigung dieser außergewöhnlichen Volumenspitze ist Ausdruck der bei Cuxport vorhandenen Umschlagsmöglichkeiten und Spiegelbild unserer Professionalität, die wir auch im Containergeschäft erneut unter Beweis stellen konnten“, bilanziert Peter Zint, Geschäftsführer der Cuxport GmbH, die Schiffsabfertigung.

Von Cuxhaven legt einmal pro Woche ein Containerschiff in Richtung Island ab. Jörg Johannson, Line Manager bei der Reederei Samskip, mit der Cuxport bei diesen Verkehren zusammenarbeitet, konstatiert:

„Der Umschlag in der vergangenen Woche verdeutlicht einmal mehr die Leistungskraft von Cuxport. Mit dem Terminalbetreiber verfügen wir über einen verlässlichen Partner für unsere Anforderungen. Die langjährige Kooperation ermöglicht es auch, gemeinsam flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen zu reagieren.“

Die Palette der über den Multi-Purpose-Terminal Cuxport in die isländische Hauptstadt Reykjavik mit Zwischenstopp in Torshavn (Färöer) verschifften Güter ist vielfältig: Nahrungsmittel, die zum Teil in Reefercontainern temperaturgeführt transportiert werden, gehören ebenso dazu wie Elektroerzeugnisse, Chemikalien und Baumaschinen. Einen weiteren wichtigen Bestandteil der am Cuxport-Terminal abgefertigten Island-und-Färöer-Exporte stellt der Umschlag von Bussen, Lkw, Pkw, Motorrädern, Transportern und Campingfahrzeugen dar. Neben der Distribution von Neuwagen werden bei Cuxport ebenso die Fahrzeuge und Zweiräder von Island-Touristen für die Überfahrt in Container gepackt. In den Short-Sea-Verkehren aus Island nach Cuxhaven dominieren hingegen Fischprodukte, die in Deutschland und seinen Nachbarländern ausgeliefert werden. ■



Innerhalb von neun Stunden gelang in der Nacht vom 22. zum 23. Mai 2013 die Abfertigung des Containerschiffs „Arnarfell“ der isländischen Reederei Samskip.



## Über 2.000 Aussteller auf 110.000 Quadratmetern transport logistic 2013 eröffnet so groß wie nie

Über 2.000 Aussteller aus 64 Ländern haben sich zur 14. transport logistic, Internationale Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management, angemeldet. Über 110 Aussteller mehr als zur Vorveranstaltung. Auch bei der Ausstellungsfläche gab es einen Zuwachs mit einer zusätzlichen neunten Halle. Zusammen mit dem Freigelände zeigen somit auf 110.000 Quadratmetern Unternehmen ihre Produkte und Dienstleistungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Die transport logistic findet vom 4. bis 7. Juni 2013 in München statt.

„Die Logistikwirtschaft steht mit Themen wie Logistik für die Stadt der Zukunft und Gewährleistung einer sicheren Lieferkette in den nächsten Jahren vor vielen Herausforderungen. Auf der transport logistic kann

sich die Branche dazu länderübergreifend austauschen und mögliche Lösungen diskutieren“, sagt Eugen Egetenmeir, Geschäftsführer der Messe München.

Der Zuwachs um über 110 Aussteller kommt vor allem aus dem Ausland. Damit hat die transport logistic einen internationalen Anteil von rund 45,3 Prozent. Signifikant gewachsen ist die Beteiligung aus Litauen, das seine Gesamt-Ausstellerzahl nahezu verdoppelt hat. Ihre ebenfalls beachtlich erhöht haben Belgien, Österreich und die Schweiz. Erstmals mit einer Beteiligung vertreten sind unter anderem Albanien, Indonesien, Mazedo-

nien und Simbabwe. Insgesamt geht der Trend zu Gemeinschaftsständen. So haben sich unter anderem 14 nationale Pavillons angemeldet. Darunter Stände aus Italien, Luxemburg, Malaysia, den Niederlanden und Tschechien.

Neu ist die Kooperation mit der Deutschen Messe aus Hannover. Mit mehr als 100 Unternehmen präsentiert sich die Intralogistik-Branche in der CeMAT@transport logistic-Halle (B1). Zahlreiche Intralogistikanbieter sind zum ersten Mal auf der transport logistic vertreten. Dazu zählen führende Hersteller wie Beumer, Clark, Hänel, Jungheinrich, Still und Toyota.

„Die Intralogistik ist Motor der Logistik und wird sich in München mit neuen Technologien und Lösungen präsentieren. Der am

### Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für ShortSea, Binnenschifffahrt, Häfen und Schiffstechnik

Besuchen Sie uns!  
Halle B3, Stand 138

transport  
logistic

4.–7. Juni 2013  
Messe München



Das Gelände der transport logistic 2013 aus der Luft gesehen.

Foto: Messe München

ersten Messetag gemeinsam mit dem VDMA verliehene International Forklift Truck of the Year (IFOY) belegt die Innovationskraft der Branche und gibt damit einen ersten Ausblick auf die CeMAT 2014“, sagt Dr. Andreas Gruchow, Mitglied des Vorstandes der Deutschen Messe AG.

Die vielfältigen Themen und Fragestellungen, die aktuell die internationale Logistikindustrie beschäftigen, greift das umfangreiche Rahmenprogramm auf. Ein Highlight ist dabei die Eröffnung am ersten Messetag, Dienstag, 4. Juni, von 11.00 bis 12.30 Uhr im Forum Halle A6. Neben einer Eröffnungsansprache von Verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer erwartet die Teilnehmer eine hochkarätige Diskussionsrunde zum Thema „Trends und Strategien in der Logistik“.

Die transport logistic, Internationale Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management, findet vom 4. bis 7. Juni 2013 auf dem Gelände der Messe München statt. Die transport logistic ist die weltweit größte Messe für den vielschichtig strukturierten Güterverkehr auf Straße, Schiene,

Wasser und in der Luft. Das Portfolio umfasst Logistik und Güterverkehr, Telematik sowie innerbetrieblichen Transport und Materialfluss. In die transport logistic ist die Air Cargo Europe integriert, eine Ausstellung der globalen Luftfrachtindustrie. Neben der transport logistic in München gibt es zwei weitere Veranstaltungen im Ausland: transport logistic China mit der integrierten Air Cargo China und logitrans Transport Logistics Exhibition in Istanbul.

Die Messe München International ist mit rund 40 Fachmessen für Investitionsgüter, Konsumgüter und Neue Technologien allein am Standort München einer der weltweit führenden Messeveranstalter. Über 30.000 Aussteller und rund zwei Millionen Besucher nehmen jährlich an den Veranstaltungen auf dem Messegelände, im ICM – Internationales Congress Center München und im MOC Veranstaltungszentrum München teil. Die internationalen Leitmessen der Messe München International sind FKM-zertifiziert, d.h. dass die Aussteller- und Besucherzahlen sowie Flächenangaben nach einheitlichen Standards ermittelt und durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer testiert werden.

**Öffnungszeiten**

Dienstag bis Donnerstag  
09:00 – 18:00 Uhr

Freitag  
09:00 – 16:00 Uhr

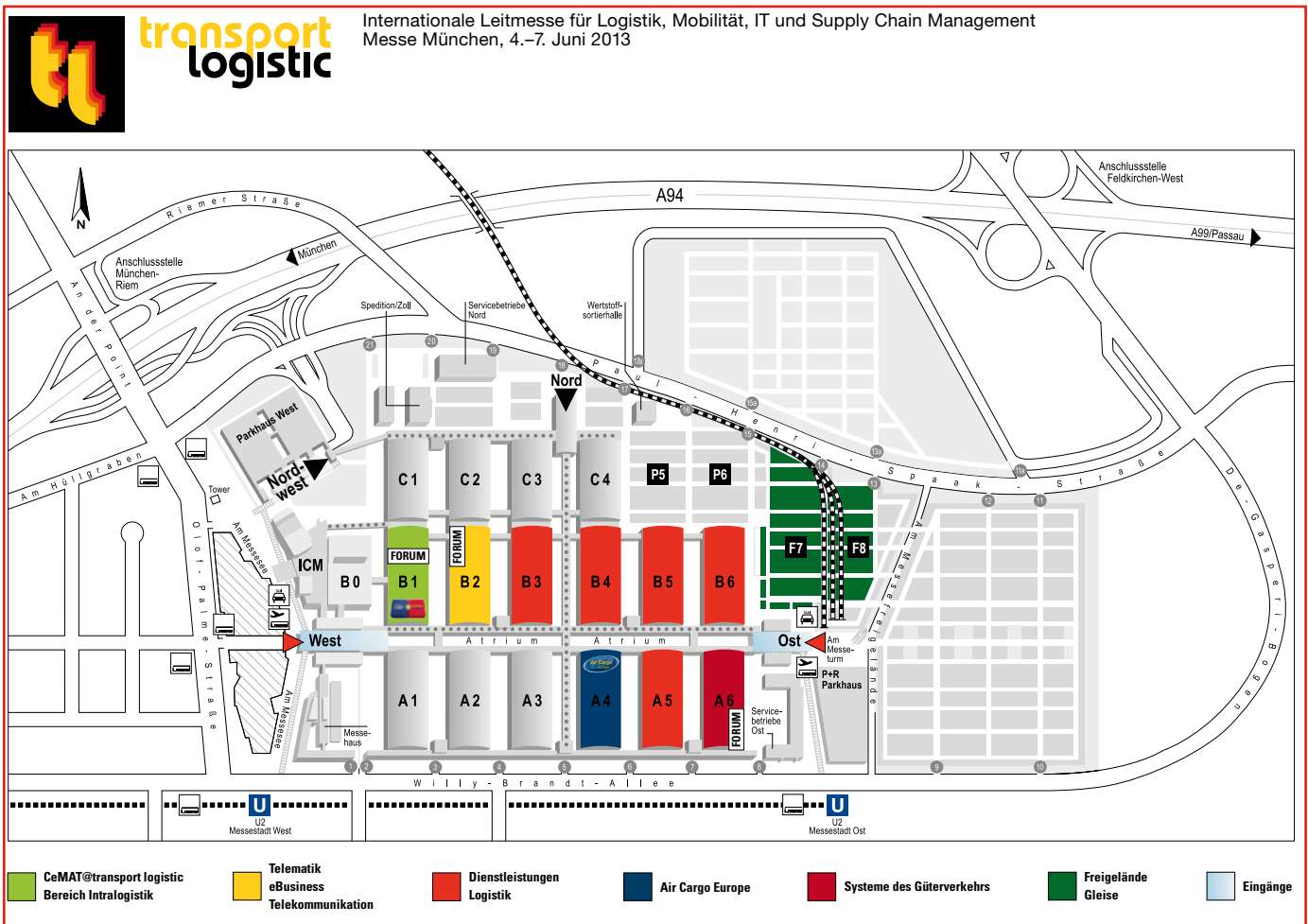
**Tickets**

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.





## VDMA

## Blue Competence

Blue Competence zum Anfassen – möglich wird's auf der CeMAT@transport logistic vom 4. bis 7. Juni 2013 in München. In Halle B1 am Stand 301/402 präsentieren die Blue Competence Alliance Member aus der Intralogistik auf einem Gemeinschaftsstand ihre nachhaltigen Lösungen und Konzepte. So zeigen beispielsweise Atlet, Clark, Crown, Jungheinrich und STILL mit ihren Exponaten, wie sie Energie- und Ressourceneffizienz in ihren Geräten umsetzen.

Darüber hinaus erfahren interessierte Fachbesucher in den „Blue Hours“ in kurzen Vorträgen mehr über Nachhaltigkeits-Aktivitäten von Beumer, Hänel, Jungheinrich, SSI Schäfer Noell und STILL.

Dienstag, 4. Juni 2013

- 11:30 – 11:45 Uhr: Jungheinrich AG – Energieeffizienz Made by Jungheinrich
- 13:45 – 14:00 Uhr: Still GmbH – STILL - Antriebskonzepte der Zukunft

Mittwoch, 5 Juni 2013

- 13:45 – 14:00 Uhr: Büro- und Lagersysteme Hänel GmbH & Co. KG – Energieeffizienz in der Intralogistik mit dem Hänel EcoConcept
- 15:45 – 16:00 Uhr: SSI Schäfer Noell GmbH – Energieeffizienz in vollautomatischen Anlagen der Intralogistik

Donnerstag, 6. Juni 2013

- 11:30 – 11:45 Uhr: BEUMER Maschinenfabrik GmbH & Co. KG – Nachhaltige Antriebskonzepte
- 13:45 – 14:00 Uhr: Jungheinrich AG – Energieeffizienz Made by Jungheinrich
- 15:45 – 16:00 Uhr: BEUMER Maschinenfabrik GmbH & Co. KG – Nachhaltige Antriebskonzepte

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](mailto:Wernz@Wernz-GmbH.de)

[www.Wernz-GmbH.de](http://www.Wernz-GmbH.de)

## Buch in Vorbereitung

### Die Brücke vor dem Kopf

**Die Brücke vor dem Kopf** lautet der Titel eines neuen Buches, das gerade in Vorbereitung ist und noch 2013 erscheinen wird. In diesem Buch geht es um die Ursachen, die zu Havarien in der Binnenschifffahrt führen und wie man diesen vorbeugen kann. Am Beispiel von Brückenanfahrungen in der Binnenschifffahrt wird dargestellt, dass Captain Murphy's bekannte Lebensweisheit uneingeschränkt Realität ist. Murphy wollte mit seinem berühmten Gesetz sagen, wenn es mehrere Möglichkeiten gibt, etwas zu tun, und eine davon in die Katastrophe führt, so wird bestimmt jemand diese Möglichkeit wählen. Im Wissen um diese Gesetzmäßigkeit soll aber auch erreicht werden, dass man bei jeder Konstruktion sämtliche Eventualitäten genau durchdenkt.

Dr. Stefan Poppelreuter/TÜV-Bonn und Kapitän Peter Baumgartner/Schiffahrtsjournalist sind dabei, dass komplexe Thema erstmals in einer umfassenden Publikation zu behandeln. Interessenten können persönlich noch über die Höhe der Buchauflage mitbestimmen. Die Produktion wird ausschließlich über Crowdfunding finanziert. Daher hat jede Person über persönliche Zuwendungen direkten Einfluss auf die entstehende Arbeit. Jeder der also möchte, dass möglichst viele Menschen das Buch in die Hand bekommen, kann aktiv werden. Jede Spende ist willkommen. Sie wird bis zum Stichtag 31. Oktober 2013 berücksichtigt und ausschließlich für die Buchproduktion verwendet. Ab einem Spendenbeitrag von 100 Euro, hat der Spender/die Spenderin Anspruch auf ein signiertes Exemplar der Ausgabe.

Einzahlungen unter dem Verwendungszweck „Die Brücke vor dem Kopf“ können ab sofort an folgende Kontonummer gerichtet werden: Peter Baumgartner; Postbank Nürnberg, Konto Nr.: 0423110851, BLZ 76010085; IBAN: DE22 7601 0085 0423 1108 51. ■

## Kapazitäten deutlich erweitert

### Hafen Bonn stellt neue Leistungsfähigkeit vor

Im Rahmen der transport logistic 2013 stellt Am Zehnhoff-Söns, Betreiber des Bonner Rheinterminals, seine neue Leistungsfähigkeit vor. 2012 konnten die umfangreichen Arbeiten zur Erweiterung des Terminals abgeschlossen werden und der Hafen Bonn bietet nun deutlich mehr Kapazitäten. Neben dem Betrieb einer zweiten Containerbrücke wurden die Containerflächen deutlich vergrößert sowie der Entwicklung des Schrägufers zu einem Steilufer mit hoher Kante umgesetzt.

Nun ist der Hafen Bonn in der Lage, drei moderne Rheinschiffe mit einer Länge von je 135 Metern hintereinander festmachen zu lassen, in Teilbereichen ist auch Schiff-zu-Schiff-Umschlag möglich. Investiert wurden insgesamt über 17 Millionen Euro – mehr als 12 Millionen Euro aus Bundesmitteln und 5 Millionen Euro Eigenanteil – um die dringend benötigten Kapazitäten am Bonner Rheinterminal marktgerecht zu erweitern. Konnten bisher in Bonn 180.000 TEU (Containereinheiten) umgeschlagen werden, sind inzwischen 450.000 TEU möglich.

Am Zehnhoff-Söns stellt gemeinsam mit der Bonner Hafenbetriebe GmbH Bonn (BHB) in Halle B5, Stand 206, aus. ■



## Hafen- und Logistikkompetenz

Brunsbüttel Ports auf der  
transport logistic

**M**aßgeschneiderte Lösungen für die Logistikkette sowie Erfahrung und Kompetenz im Umschlag von jeder Art von Gütern bietet Brunsbüttel Ports auf der transport logistic 2013. Auf dem Stand 209/310 in der Halle B3 präsentiert die Hafengruppe ihr Leistungsspektrum auf dem Gemeinschaftsstand „Gateway Hamburg“. Dabei zeigen sich die Hafen- und Logistikexperten in diesem Jahr auf einer größeren Standfläche, die ebenfalls Sitzgelegenheiten für persönliche Gespräche vorhält.

„Die transport logistic in München ist für uns eine der wichtigsten Messen“, erklärt Frank Schnabel, Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports GmbH. „Sie bringt die Industriezweige zusammen und bietet hohes Potential für Neugeschäft. Deswegen zeigen wir verstärkt Flagge und laden Kunden und Interessierte an unseren Stand zum Dialog und Verweilen ein“, so Schnabel weiter. Messebesucher lernen am Stand von Brunsbüttel Ports das Unternehmen und seine Dienstleistungen über neues und umfangreiches Bild- und Informationsmaterial kennen.

Das Portfolio über die hafennahen Dienstleistungen wird ebenso präsentiert wie die langjährige Erfahrung in der Kontraktlogistik oder die neu aufgenommenen Aktivitäten im Hamburger Hafen. Neben einer multimedialen Firmenpräsentation, setzt Brunsbüttel Ports in erster Linie auf die persönliche Kontaktaufnahme. So sind Ansprechpartner aus der Geschäftsführung, dem Vertrieb und von jedem Standort der Hafengruppe vor Ort.

Die Pflege von bestehenden Geschäftskontakten sowie die Ausweitung ihrer Geschäfte sind für Brunsbüttel Ports ein ebenso wichtiges Messeziel wie die Akquisition von Neukunden. Darüber hinaus ist die Messe ein Indikator für zukünftige Branchenveränderungen.

„Die Messeteilnahme ermöglicht es uns, ein Stimmungsbarometer einzufangen und die allgemeine Marktlage zu sondieren. Hier zeigen sich frühzeitig die Tendenzen und Entwicklungen der Transport- und Logistikbranche, auf die wir unser Geschäft gezielt ausrichten können“, berichtet Frank Schnabel.

Brunsbüttel Ports wird in München alle Geschäftszweige und Standorte vorstellen. Diese beinhalten auch die Präsenz im Hamburger Hafen. Als Betreiber und Eigentümer des Elbehafens, des Hafens Ostermoor und

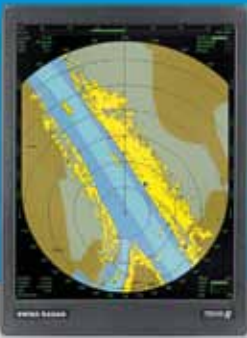
des Ölhafens umfasst das Dienstleistungsspektrum der Hafengruppe unter anderem die Verladung, Lagerung und den Transport von Stückgut, Schwergut, Containern und Projektladungen. Die Standorte überzeugen zusätzlich durch ihre Lage an Unterelbe und am Nord-Ostsee-Kanal, durch ihre räumliche Nähe zu Hamburg, die trimodale Verkehrsanbindung und durch die hohen Kapazitäten an verfügbaren Industrieflächen. Die Kombination aus Lage, Anbindung und Kompetenz macht Brunsbüttel Ports zum idealen Partner für zahlreiche Industrien.



**Frank Schnabel, bisher Geschäftsführer der Sparte Häfen & Logistik (u.a. Hafengruppe Brunsbüttel Ports), wurde zum Geschäftsführer der Firmengruppe berufen. Frank Schnabel steht ab sofort dem bisherigen alleinigen geschäftsführenden Gesellschafter Hans Helmut Schramm bei der Steuerung und Leitung zur Seite. Beide Geschäftsführer vertreten die Gesellschaft alleinvertretungsberechtigt. Das Hauptgeschäftsfeld von Frank Schnabel innerhalb der Schramm group wird auch weiterhin im Bereich Häfen und Logistik liegen, während sich der geschäftsführende Gesellschafter Hans Helmut Schramm schwerpunktmäßig auf die wasserseitigen Dienstleistungen der Gruppe, u.a. die Bereiche Schlepperei und Transportlogistik, konzentrieren wird.**

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

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

## Hamburg: Die Wirtschaftsbeziehungen mit Russland und den GUS sind im Aufwind

# In München wirbt Hamburg um Ansiedler aus Russland

Seit dem Start der WTO-Mitgliedschaft Russlands am 22. August 2012 sind die Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Russland sowie den GUS Staaten stark im Aufwind. Mehr als 30 Unternehmen aus dieser Region konnte die HWF Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH seitdem in Hamburg ansiedeln. Rund 150 Unternehmen aus Russland sind jetzt in Hamburg aktiv.

Die Ukraine ist mit ca. 60 Unternehmen in Hamburg inzwischen der zweitwichtigste Quellmarkt in Osteuropa für die HWF. Auch für den Hamburger Hafen ist Russland von zunehmender Bedeutung. Russland belegt Platz 2 der wichtigsten Außenhandelspartner des Hamburger Hafens im Containerverkehr. Im Jahr 2012 betrug die Aus- bzw. Einfuhren im Containerverkehr Russlands über Hamburg 674.694 TEU (+ 13,3 Prozent). Auf der Messe „transport logistic“, die vom 4. – 7. Juni in München stattfinden wird, wird die HWF für die Ansiedlung weiterer Logistik Firmen aus Osteuropa an der Elbe werben.

Jutta Ludwig, Vorsitzende der Geschäftsführung der HWF kommentiert: „Die Stärke des Wirtschaftsstandorts Hamburg ist seine Vielfalt. Dies gilt nicht nur für Branchen, sondern auch für die Regionen, mit denen Hamburg wirtschaftlich verflochten ist“. Und weiter: „Hamburgs Handelsbeziehungen zu Russland bestehen seit Gründung der Hanse und wurden seitdem immer wieder erneuert. Wir haben jetzt den Start der WTO Mitgliedschaft Russlands gezielt genutzt, um Hamburgs Position als Brückenkopf der russischen und osteuropäischen Wirtschaft in Hamburg auszubauen. Die Hannover Messe, die TransRussia in Moskau und jetzt die transport logistic in München sind dabei wichtige Foren, um Ansiedlungsgespräche zu führen“.

### 50 Hamburger Unternehmen

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 Logistikmes-

se, in München. Der von Hafen Hamburg Marketing und der Logistik-Initiative Hamburg organisierte Messestand befindet sich im Zentrum der Halle B3 (Stand 209/31).

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.

Rund 40 Unternehmen aus Russland beziehungsweise mit Niederlassungen in Russland werden auf der transport logistic ihre Innovationen und Services präsentieren. Mit ihnen allen wird die HWF Gespräche führen, um Möglichkeiten der Kooperation auszuloten.

Insgesamt werden über 2.000 Aussteller aus aller Welt erwartet

### St. Petersburg

Die HWF Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung unterstützt russische Unternehmen bei dem Start in Hamburg und unterhält mit der Unternehmensgruppe LUNO in Moskau und Hamburg Verbindungsbüros, die russische Unternehmen beim Start in Hamburg unterstützen. Die Vertretungen der Handelskammer Hamburg in St. Petersburg und Kaliningrad sind die erste Anlaufstelle für alle Unternehmen, die geschäftliche Aktivitäten in Russland planen.

Im Haus der Deutschen Wirtschaft in St. Petersburg befindet sich die Vertretung von „Hafen Hamburg Marketing“, die auch eine Vertretung der Senatskanzlei der Freien und Hansestadt Hamburg beherbergt. Mit der Vertretung der „Hamburg Messe“ in St. Petersburg unterhält die Handelskammer enge Beziehungen.

Umgekehrt werden die russischen internationalen Messen wie die „TransRussia“ von den Hamburger Kaufleuten für Geschäftskontakte genutzt.

Seit 2006 gibt es im Zentrum Hamburgs das St. Petersburger Außenhandelsbüro, welches die ökonomischen und kulturellen Verbindungen zwischen den beiden Städten stärken soll. Auch der „Ost- und Mitteleuropaverein“ mit Sitz in Hamburg vermittelt Kontakte von Klein- und Mittelständischen Unternehmen in Russland. Außerdem setzt sich das „Baltic Sea Forum-Pro Baltica“ für die wirtschaftliche Zusammenarbeit im Ostseeraum ein. Etwa 800 Hamburger Firmen haben nach den Daten der Handelskammer Hamburg Partner in Russland, rund 150 russischstämmige Unternehmen gibt es in Hamburg. Etwa 60 kommen aus der Ukraine.

In Hamburg leben sehr viele Menschen mit Wurzel in Osteuropa. Von 513.000 Hamburgern mit Migrationshintergrund stammen rund 30.000 aus Russland und 22.000 aus Kasachstan, wie Statistik Nord gerade bekannt gab. Die Metropolregion Hamburg ist darüber hinaus Heimat für etwa 30.000 Menschen ukrainischer Herkunft. Die Klitschko Brüder sind hiervon sicherlich die Bekanntesten.

### Hintergrund des WTO-Beitritts Russlands

Mitte Juni 2012 wurde durch das russische Parlament der Beitritt der Russischen Föderation zur Welthandelsorganisation WTO bewilligt. Nach der Ratifizierung des Protokolls durch Präsident Putin ist Russland seit dem 22.08.2012 vollständiges WTO-Mitglied. Damit ist der Weg frei für den weiteren Abbau von Handelsbarrieren. Diesem Schritt ging ein 18 Jahre dauernder Verhandlungsmarathon voraus. Nun wird damit gerechnet, dass die vollständige Umsetzung noch einige Jahre dauern kann. Bereits während der Beitrittsverhandlungen wurden schon einige russische Gesetze an die WTO-Vorschriften angepasst, so dass keine tiefgreifenden Änderungen erwartet werden. Die Verpflichtung Russlands schließt unter anderem eine Senkung der Einfuhrzölle von durchschnittlich 10 Prozent auf 7,8 Prozent ein. Mengenmäßige Importeinschränkungen werden abgeschafft. Exportzölle auf ca. 700 Waren, darunter Erzeugnisse der Fischindustrie, der Lederbranche, Buntmetalle und Mineralbrennstoffe werden eingeschränkt. Wie sich dieser Abbau von Handelsbarrieren auswirken kann, zeigt das Beispiel China. Seit dem Beitritt Chinas zur WTO im Jahr 2001 hat sich der Außenhandel Deutschlands mit dem "Reich der Mitte" fast verfünffacht und der Containerverkehr Chinas über den Hamburger Hafen etwa um das Vierfache zugenommen. ■

# Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen

## Signale und Regeln für die Berufs- und Sportschifffahrt

Bereits dreiviertel Jahr nach dem Erscheinen der aktualisierten Ausgabe der „Signale der Binnenschifffahrt“ (1996 Binnenschifffahrts-Verlag Duisburg, 2012 F. Barg Verlag Düsseldorf) liegt mit diesem Buch nun eine weitere Aktualisierung vor. Änderungen in der Gestaltung des bisherigen Buches, Änderungen in der Rheinschifffahrts-Polizeiverordnung und insbesondere die neue Wahrschauregelung auf dem Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar ab dem 1.12.2013 machten die Neuauflage erforderlich. Um gleichzeitig der engen Verbindung zwischen Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt sowie Berufs- und Sportschifffahrt Rechnung zu tragen, haben wir den Titel des Buches angepasst.



### Und das finden Sie in dem Buch:

- 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
- die neue Wahrschauregelung auf dem Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar ab 1.12.2013

Eben alles, was Schiffs- und Bootsführer zum sicheren und vorschriftsmäßigen Betrieb ihres Wasserfahrzeugs wissen sollten. Das Büchlein passt wegen seines A6-Formates in die Brusttasche eines Hemdes und in jede Handtasche.

Preis € 10,00 inkl. MwSt. und Versand innerhalb Deutschlands. Andere Länder zuzüglich € 3,45 Porto.

### Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen

ISBN 978-3-9813124-4-7

Dr. Regina Winterberg, Friedbert Barg

Preis € 10,- inkl. MwSt. und Versand innerhalb Deutschlands.

Andere Länder zuzügl. € 3,45 Porto.

Friedbert Barg Verlag

Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Tel. 0211-383683 Fax 0211-383684

Bestellungen per E-Mail an: [signale@barg-verlag.de](mailto:signale@barg-verlag.de)





Slogan: „Clever kombiniert“

## Neues Messekonzept für RheinCargo in München

Für Unternehmen der Güterverkehrsbranche steht mit der „transport logistic“ in München die weltweit wichtigste Fachmesse ins Haus. Auf dieser internationalen Plattform präsentiert sich der Logistikverbund RheinCargo mit einem neu gestalteten Messestand.

RheinCargo bietet die Lösungen für die steigenden Herausforderungen der globalisierten Logistik. Die Kooperation zweier erfolgreicher Partner stärkt das Rheinland

als zentrale Güterverkehrsdrehscheibe. RheinCargo gestaltet mit seinen Partnern logistische Gesamtlösungen für Schiene, Straße und Wasserstraße aus einer Hand.

Die intelligente Verknüpfung der Hafensstandorte Köln, Düsseldorf und Neuss zu einem umfassenden Logistiknetz ist in der visuellen Darstellung ein echter Hingucker.

Unter dem Slogan „clever kombiniert“ zeigt sich RheinCargo als leistungsfähiger Partner

in der Logistikkette. RheinCargo bietet innovative, leistungsfähige und umweltschonende Transportkonzepte für seine Partner der Hafens- und Logistikwirtschaft.

Auf insgesamt 358 Hektar Hafensfläche bewegt das Unternehmen jährlich rund 28 Millionen Tonnen Güter mittels 48 Krananlagen.

Als größte private deutsche Gütereisenbahn befördert RheinCargo über 22 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene und erreicht eine Verkehrsleistung von fast 3,5 Milliarden Netto-Tonnenkilometer

Die RheinCargo präsentiert sich vom 4. bis 7. Juni 2013 in Halle B 3, Stand 221/320 auf der transport logistic, der internationalen Fachmesse für Logistik, Telematik und Verkehr, in München. ■

## BÖB-Veranstaltung Beschäftigungswirkungen von Binnenhäfen

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) präsentiert sich und seine Mitgliedsunternehmen auf der Messe transport logistic.

Zum Auftakt am Dienstag veranstaltet der BÖB auf dem Gemeinschaftsstand ein Forum zum Thema „Beschäftigungswirkungen von Binnenhäfen: Herangehensweise und erste Studienergebnisse der Technischen Universität Hamburg-Harburg (TUHH)“.

**Datum:** Dienstag, 4. Juni 2013  
**Ort:** BÖB-Gemeinschaftsstand  
Halle B3, Stand 225/324  
**Zeit:** 13:00 bis 14:30 Uhr

Binnenhäfen leisten einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Funktionsfähigkeit von lokaler und regionaler Wirtschaft. Dies vor allem mit ihren überregionalen Wertschöpfungsverflechtungen. Sie tragen zur Schaffung sowie zur Sicherung von langfristigen Arbeitsplätzen bei. Jedoch fehlen für Binnenhäfen aussagekräftige Daten über die Arbeits- und Wirtschaftskraft, um ihre wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung hervorzuheben.

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB) hat gemeinsam mit dem Institut für Verkehrsplanung und Logistik der Technischen Universität Hamburg-Harburg (TUHH) einen Leitfaden und einen Fragebogen zur Erhebung der Beschäftigungswirkungen von Binnenhäfen erarbeitet.

Diese Unterlagen helfen, regionalwirtschaftliche Effekte auf Basis einer einheitlichen sowie praktikablen Methodik zu ermitteln. Ziel des BÖB ist es, bundesweit einheitliche Zahlen zu generieren, um die Bedeutung der Binnenhäfen als Wirtschaftsfaktor zu stärken.

Auf dem Forum werden erste Pre-Test-Ergebnisse sowie Erfahrungsberichte teilnehmender Mitgliedsunternehmen vorgestellt. ■

Anzeige



# HTAG

HÄFEN UND TRANSPORT AG



**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



**4.-7. Juni 2013  
Messe München**

## BÖB-Veranstaltung Finanzierung offen - Das System Wasserstraße

### Finanzierung offen - Das System Wasserstraße zwischen Finanzierungskreisläufen und Wettbewerbsfähigkeit

**Datum:** Mittwoch, 5. Juni 2013  
**Uhrzeit:** 16:00 - 17:30 Uhr  
**Ort:** Forum Halle B1  
**Moderation:** Boris Kluge, Geschäftsführer BÖB, Berlin

#### 1. Slot: „Finanzierung des Verkehrs“

**Dr. Karl-Heinz Daehre, Verkehrsminister a. D., Magdeburg**

Unter Leitung des ehemaligen Verkehrsministers von Sachsen-Anhalt, Dr. Karl-Heinz Daehre, hat die Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ eine umfassende Analyse der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung in Deutschland vorgelegt und Auswege aus der Unterfinanzierung aufgezeigt. Der von der Daehre-Kommission vorgelegte Bericht hat viele Vorschläge gemacht, die nun von der Bodewig-Kommission konkretisiert werden sollen.

#### 2. Slot:

„Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsweges Wasserstraße“  
**Günter Haberland, geschäftsführender Gesellschafter,  
M. Zietzschmann GmbH & Co. KG, Neuss**

**Martin Staats,  
Vorstandsmitglied der MSGeG, Würzburg**

Obwohl der Verkehrsträger Wasserstraße als der umweltfreundlichste gilt, nimmt sein Anteil am Modal Split weiter ab. Das mag am Güterstruktureffekt, aber auch an einer immer maroderen und unzuverlässigeren Wasserstraßeninfrastruktur liegen. Was erwarten die Verlagerer und Spediteure von der Binnenschifffahrt? Was wird auch implizit von den Politikern erwartet? Was kann die Binnenschifffahrt realistischer Weise leisten? Wie kann die Wettbewerbsfähigkeit erhöht werden? Dies diskutieren Nutzer und Akteure der Binnenschifffahrt mit den Teilnehmern des Forums. ■

## Mehr Qualität statt Quantität?

## Diskussion: Kurswechsel in der Containerschifffahrt

Die 7. Internationale Konferenz für maritime Logistik - mariLOG - findet wieder im Rahmen der transport logistic statt. In der Containerschifffahrt mehrten sich die Stimmen, die ein Umsteuern fordern. Weg von der Jagd nach Marktanteilen auf Seiten der Linienreederei und nach möglichst niedrigeren Raten auf Seiten der Verlagerer, hin zu mehr Servicequalität, besserer Planbarkeit und nachhaltigen Ergebnissen. Angesichts knappen Kapitals, strengerer

Umweltauflagen und einer langsamer wachsenden Nachfrage als in den Boomjahren der Globalisierung muss ein neues Geschäftsmodell her.

Dienstag, 4. Juni 2013  
13:00 – 15:00 Uhr  
Forum Halle A6  
Vortragssprache deutsch  
Simultanübersetzung  
englisch – deutsch

Der Eintritt zur Konferenz ist sowohl für Aussteller als auch Besucher kostenfrei. ■

## Frankreich, B3/105-212A

## Häfen und Schienennetz bieten Standortvorteil

Frankreich besitzt aufgrund seiner geografischen Lage im Herzen Europas eine strategische Positionierung für die Güterströme aus Asien. Aufgrund seiner leistungsstarken Transportinfrastrukturen – 950 000 Kilometer, davon 10 400 Autobahnkilometer, fünf großen Häfen und einem ausgedehnten Schienennetz – bietet der Standort Frankreich einen großen

Wettbewerbsvorteil. Vom 4. bis 7. Juni stellen sich französische Konstruktions- und Logistik-Unternehmen sowie Häfen auf dem Ubifrance-Gemeinschaftsstand vor, darunter die Häfen von Marseille, Straßburg und Dünkirchen.

Die Ubifrance-Organisatoren laden zum Besuch ihres Standes in der Halle B3, 105-212A ein. ■

Anzeige



## 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](http://www.rheincargo.com)

## Logistikstandorte in Holland würden begünstigt

# Hohe Kosten drohen – für nur wenig mehr Umweltschutz

Von Petra Grünendahl

Flächen für größere logistische Ansiedlungen gibt es in Duisburg nicht mehr“, erklärte Burkhard Landers, Präsident der Niederrheinischen IHK. Die Niederrheinische IHK vertritt die Wirtschaft in Duisburg sowie in den niederrheinischen Kreisen Wesel und Kleve. Gut 39 ha Flächen stehen in Duisburg noch zur Verfügung – verteilt auf 31 Grundstücke. Künftige Ansiedlungen laufen woanders: Neben Kamp-Lintfort, wo der Duisburger Hafen ehemalige Bergbauflächen entwickelt, steht hier vor allem die neue Hafenkooperation im Kreis Wesel, der DeltaPort an der Lippe-Mündung im Fokus des Interesses.

IHK-Präsident Landers und Hauptgeschäftsführer Dr. Stefan Dietzfelbinger erläuterten in der Jahrespressekonferenz der Niederrhei-

nischen IHK in Duisburg die Entwicklungen des vergangenen Jahres und gaben einen Ausblick auf die nähere Zukunft und ihre Herausforderungen, wie sie sich der lokalen Wirtschaft darstellt. Allgemein positiv beurteilen die ansässigen Unternehmen ihre Zukunftsaussichten: Investiert wird nicht nur in Rationalisierung und Ersatz, sondern vermehrt auch in Kapazitätserweiterungen. Das sind positive Ansätze, aber es ziehen Wolken auf, die die positive Stimmung trüben.

Marode Infrastruktur bedroht den Standort. Zum Problem werden in ganz NRW Straßen, Autobahnen und vor allem Brücken, die in die Jahre gekommen sind und saniert oder erneuert werden müssen. Oder müssten, denn das Geld ist knapp. Die marode Infrastruktur trifft auch die Binnenschifffahrt, wenn auch nur indirekt: Der kombinierte Verkehr und damit der Wechsel vom Wasser auf

die Straße leiden dort, wo Anfahrtswege für Lkw zu den Hafengebieten behindert werden. Wenn Brücken und Straßen gesperrt werden, suchen die Verkehre andere Wege – und dann solche, die nicht für großen Verkehr mit schwere Fahrzeugen ausgelegt sind. Hier sind weitere Schäden an der Infrastruktur vorprogrammiert.

### Augenmaß statt Aktionismus

Zum zweiten Problem für die Binnenschifffahrt wird eine neue Anlagenverordnung des Bundesumweltministeriums, die nach dem Willen der Regierung noch vor der Bundestagswahl alle Gremien passiert haben soll. Durch diese Verordnung drohen den KV-Terminals, auf die die Binnenschifffahrt als Brücke zu anderen Verkehrsträgern angewiesen ist, hohe Kosten bei Neubau und Sanierung, da die Umweltauflagen massiv verschärft werden. Die in der neuen „Anlagenverordnung für den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“ geforderte Bodenabsicherung verursache hohe Kosten, die aber nur minimale Auswirkungen auf den Umweltschutz haben: „Nur 15 Unfälle hat es in KV-Terminals 2011 bundesweit gegeben, bei denen Lecks in Behältern zum Transport Wasser gefährdender Stoffe zu Verunreini-

Anzeige

## CFNR, DIE LOGISTIKLÖSUNG...

Ihr Spezialist in Binnenschifffahrt und Logistik für Bulk und Schwertransporte. Ein bewehrtes Know-How zu Ihren Diensten :

- Kombiniertes Transport,
- Maßgeschneiderte multimodale Transportketten (See-Fluss-Straße-Schiene),
- Umschlag,
- Lagerung, Verwaltung von Lagerbeständen,
- Qualität und Sicherheit für Ware und Umwelt.

Ein breites Netz an Filialen und Niederlassungen :

FRANKREICH : STRASBOURG - THIONVILLE - FROUARD - DUNKERQUE - LILLE DEUTSCHLAND : KEHL - LUDWIGSHAFEN - DUISBURG

DILLINGEN - KARLSRUHE NIEDERLANDE : DORDRECHT BELGIEN : ANVERS - BRUXELLES - LIÈGE - MONS/GHLIN SERBIEN : BELGRAD

BEOCIN SCHWEIZ : BASEL



Hauptsitz : 63 quai Jacoutot  
B.P. 100 - 67015 STRASBOURG Cedex  
Tel. 03 88 45 53 90 - Fax 03 88 45 53 95  
Website : [www.cfnr.fr](http://www.cfnr.fr)  
Ihr Ansprechpartner :  
Tel. +33 (0)3 88 45 53 67 - [ddc@cfnr.fr](mailto:ddc@cfnr.fr)



Design : www.plapia.fr

ATC  
SERVICES

CFNR



gungen geführt haben. In allen Fällen konnte das Bodenmaterial abgetragen und entsorgt werden“, erklärte Ocke Hamann, Geschäftsführer und Leiter Verkehr und Logistik bei der IHK in Duisburg. Nicht diese Schnittstellen der Verkehrsträger mit der Verladung geschlossener Behälter seien das Problem: „Unfälle auf Autobahnen beim Transport von Wasser gefährdenden Stoffen haben – so das Statistische Bundesamt – 2010 in 1.351 Fällen zur Verunreinigung des Grundwassers geführt. Hier sind Mineralölprodukte aus Tankwagen in der Größenordnung von einigen 100.000 Litern ausgelaufen.“ In KV-Terminals werden geschlossene Behälter verladen, die ständig überprüft werden und nur in Ausnahmefällen mal leck schlagen: „Die Anlagenverordnung an sich ist gut, aber KV-Terminals passen hier nicht hinein.“

Hiermit würde aber der umweltfreundlichste Verkehrsträger in Deutschland über Gebühr verteuert und damit ein ganzer Wirtschaftszweig gefährdet, was nicht im Sinne des Umweltschutzes sein kann. Begünstigen würde eine solche Regelung vor allem die Logistik-Standorte, die jenseits der Grenze in Holland massiv auf- und ausgebaut werden und wo keine entsprechenden Zusatzkosten anfallen. Lediglich die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschiffahrtsstandorte würde massiv gefährdet. Hier ist Augenmaß gefragt statt purem Aktionismus!

Sorge bereitet den Industrievertretern auch ein geplantes Landes-Klimaschutzgesetz, das den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in NRW senken soll: Hier will das Umweltministerium Vorgaben für den Modal Split machen. NRW hat aber überhaupt keinen Einfluss darauf, auf welchem Weg Güter aus dem In- und Ausland in Land kommen. Zumal das Land weder für den Unterhalt noch für den Neubau angemessene Mittel bereitstelle, so Landers. „Gewagt ist eine Planung ohne Betrachtung der Kosten: Unkalkulierbare Kosten führen letztendlich zur Flucht. Das setzt Produktionsstandorte aufs Spiel“, erklärte Landers weiter. „Und das können wir uns nicht leisten!“

### Übernahme der Hafenteile durch das Land NRW

In trockenen Tüchern ist mittlerweile der Ausstieg des Bundes bei der Duisburger Hafen AG: Das Land NRW übernimmt dessen Drittel-Anteil, die Stadt Duisburg wird mit ihrem Drittel Minderheitspartner. Die Infrastruktur bleibt in öffentlicher Hand. Beim Ausbau der Betuwe-Linie hakt es noch beim Bau des dritten Gleises zwischen Emmerich und Oberhausen, unter anderem deshalb, weil die Finanzierung beim Bund noch nicht



Pressesprecher Alfred Kilian, Hauptgeschäftsführer Dr. Stefan Dietzfelbinger und Präsident Burkhard Landers auf der Jahrespressekonferenz der Niederrheinischen IHK in Duisburg.

abgesegnet ist. „Hier braucht das Transportgewerbe Planungssicherheit, denn der Ausbau erfolgt im laufenden Verkehr“, sagte der IHK-Präsident. „Der Betrieb auf der Schiene muss in der Bauphase weitgehend gewährleistet sein, damit er nicht auf die Straße abwandert.“ Hier könne aber auch die Binnenschiffahrt mit flexiblen Angeboten zu Transporten Boden gutmachen und ihre Kapazitätsreserven in die Waagschale werfen, meinte Ocke Hamann: „Komplettsperren der Trasse werden zumindest in den Schulferien oder über einzelne Wochenenden unumgänglich sein, und die Binnenschiffahrt hat den Vorteil, dass Schiffe im Gegensatz zum Lkw auch sonntags fahren dürfen.“ ■

Anzeige



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

Wir sind in der Binnenschiffahrt 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

Europäische Kommission schlägt Verbesserungen für wichtige Seehäfen in Europa vor

## Bessere Anbindung an die Binnenwasserstraßen

Die Europäische Kommission hat eine neue Initiative zur Verbesserung des Betriebs und der Hinterlandanbindungen für 319 bedeutende Seehäfen an den Küsten Europas bekannt gegeben. Die vorgeschlagenen Leitlinien und rechtlichen Änderungen sollen Hafenbetreiber in die Lage versetzen, ihre Dienste und Einrichtungen zu verbessern, und ihnen mehr finanzielle Autonomie verschaffen.

74 % der europäischen Ein- und Ausfahrten gehen über den Seeweg, und ein Fünftel dieser Güter wird ausschließlich durch drei Häfen abgefertigt: Rotterdam, Hamburg und Antwerpen. Diese unterschiedliche Leistung der Häfen führt zu Überlastungen und zusätzlichen Kosten für Schiffsführer, Verkehrsunternehmen und Verbraucher. Die neuen Vorschläge können der europäischen Wirtschaft Einsparungen bis zu 10 Mrd. EUR bis 2030 ermöglichen und dazu beitragen, dass im Kurzstreckenseeverkehr neue Verbindungen entstehen.

Siim Kallas, der für Verkehr zuständige Vizepräsident der Kommission, erklärte dazu: „Unsere Seehäfen sind lebenswichtige Portale, die unsere Verkehrskorridore mit dem Rest der Welt verbinden. Wie verfügen bereits über einige der besten Hafenanlagen weltweit. Wir müssen dafür sorgen, dass sie auf diesem Standard bleiben. Aber wir stehen vor großen Herausforderungen im Hinblick auf Überlastungen, Verkehrszuwachs und Investitionen. Deshalb müssen weitere Häfen auf diese hohen Standards gebracht werden. Die heutigen Vorschläge werden die europäischen Hafendienste auf den Stand des 21. Jahrhundert bringen, zur Mobilisierung von Investitionen beitragen und die Schaffung von Arbeitsplätzen dort erleichtern, wo sie am dringendsten gebraucht werden.“

### Effizientere Häfen

Die Kommission schlägt transparentere und offenere Verfahren für die Benennung von Hafendiensteanbietern vor. Durch geeignete Vorschriften soll ein etwaiger

Preismissbrauch durch Anbieter mit ausschließlichen Rechten verhindert werden. Um eine größere Kundenorientiertheit zu gewährleisten, wird ein Beratender Ausschuss der Hafennutzer eingerichtet. Einzelheiten sollen entsprechend den örtlichen Gegebenheiten geregelt werden, damit lokale Hafengemeinschaften von einer besseren Koordinierung und einem unternehmensfreundlicheren Umfeld profitieren können.

Zur weiteren Effizienzsteigerung wird die Kommission noch vor dem Sommer Vorschläge zur Verringerung von Verwaltungsaufwand und -formalitäten in den Häfen unterbreiten (die sogenannten „Blauer Gürtel“-Vorschläge).

### Bessere Anbindung an das Hinterland

Ein neuer Schwerpunkt der EU-Finanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ wird auf Hafenprojekten liegen, die in den sogenannten TEN-V-Korridorplänen vorrangig für eine Finanzierung in Betracht kommen, und auf der Anbindung von Häfen an Schienenwege, Binnenwasserstraßen und Straßen. Die Häfen sollen in diesem Zusammenhang eine aktivere Rolle spielen, beispielsweise durch Bereitstellung von Verkehrsflussinformationen.

### Investitionen: Ein flexibler, gewerblicher Finanzrahmen

Durch den Vorschlag wird die Freiheit der Häfen, Infrastrukturgelte zu erheben, ausgeweitet und die Transparenz in Bezug auf die Festsetzung der Entgelte sowie die Verwendung öffentlicher Mittel erhöht. Die Hafenbehörden selbst sind am besten in der Lage, den Bedarf der Nutzer zu ermitteln und die Entgelte festzusetzen. Gleichzeitig können dank größerer Transparenz öffentliche Mittel ohne ungebührliche Verzerrung des Wettbewerbs eingesetzt und private Investoren mobilisiert werden. Außerdem können die Häfen die Entgelte für umweltverträglichere Schiffe senken.

### Sozialer Dialog

Im Juni wird die Kommission einen „Aus-

schuss für den sozialen Dialog für Häfen“ einsetzen, in dem Arbeitnehmer und Arbeitgeber Themen in Zusammenhang mit der Arbeit im Hafen erörtern und Vereinbarungen treffen können.

Die Kommission wird die Arbeit des Ausschusses technisch und administrativ unterstützen und 2016 die erzielten Fortschritte bewerten.

Angesichts der besonderen Herausforderungen für die Häfen führt die Kommission erstmals sektorspezifische Rechtsvorschriften für diesen Bereich ein. Bislang fallen die Häfen unter die allgemeinen EU-Rechtsvorschriften für Niederlassungsfreiheit und Wettbewerb.

In Europa gibt es insgesamt 1200 Seehäfen. Dieser Vorschlag gilt für die 319 wichtigsten europäischen Häfen, die zusammen ein echtes europäisches Hafennetz bilden können, das den europäischen Binnenmarkt unterstützt. Diesen 319 Häfen wurde bereits in den Kommissionsvorschlägen zum TEN-V (Transeuropäisches Verkehrsnetz) Vorrang eingeräumt, davon 83 Häfen im Kernnetz und 236 Häfen im umfassenden Netz.

### Nächste Schritte

Die Initiative ist Teil der Leitaktion zum Seeverkehr, die in der im Oktober 2012 von der Kommission angenommenen Binnenmarktakte II angekündigt wurde. Sie ergänzt andere Kommissionsinitiativen, beispielsweise die künftige Richtlinie über die Konzessionsvergabe (die auch auf Konzessionsverträge für Ladungsumschlags- und Fahrgastdienste in Häfen Anwendung finden wird), zur Festlegung gemeinsamer Verfahren und zur Einführung von mehr Transparenz, um die diskriminierungsfreie Konzessionsvergabe zu gewährleisten.

Diese Initiative umfasst eine Mitteilung, in der die europäische Hafenpolitik untersucht und acht Maßnahmen der Kommission angekündigt werden, und einen zielgerichteten Legislativvorschlag für das Europäische Parlament und den Rat, mit dem neue Bestimmungen im Hinblick auf das Erreichen der politischen Ziele eingeführt werden sollen.

Der Vorschlag muss vom Europäischen Parlament und von den Mitgliedstaaten gebilligt werden, bevor er nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren angenommen werden kann. ■



Eine Bild- und Text-Reportage über Leben und Arbeit in einem Binnenhafen. Mit 200 aktuellen Fotografien von Thomas Mayer sowie 50 historischen Bildern aus dem Stadtarchiv Neuss. Ergänzt durch 16 Textbeiträge von Thomas Brandt über das Zusammentreffen mit Menschen, deren Leben sich mit dem Hafen verbunden hat sowie eine Chronik der Neusser Hafenentwicklung von der Römerzeit bis heute von Dr. Jens Metzdorf. Fast 300 Seiten, vierfarbig, fadengeheftet, herausgegeben vom Stadtarchiv Neuss, kostet »Hafenwelten« 24,80 Euro und kann mit der ISBN-Nr. 978-3-922980-85-6 im Buchhandel bestellt werden.



Eine Liebeserklärung an den Neusser Hafen – ein Wirtschaftsgebilde und Wasserbauwerk, dessen Wirklichkeit von Arbeit bestimmt ist.

»Gearbeitet wird auch im Regen und bei starkem Wind. Wenn dann die Scheiben beschlagen und die Seile hin- und herschwingen, sieht die Sache schon nicht mehr so nett aus. Und im Winter ist es um sechs Uhr morgens pechschwarz. Und arschkalt. Da gibt's nichts zu lachen.«

**RALF KÄLKE, KRANFÜHRER**

»Warten Sie«, sagt er, geht um die Ecke an ein anderes graues Rohr, öffnet den Deckel, greift in die Revisionsöffnung, und holt eine kleine Handvoll des Ausgesiebten hervor. »Probieren Sie mal. Leckerer und frischer haben sie Weizenkeimlinge sicher noch nie gegessen!«

**SEBASTIAN KAUMANN, MÜLLERGESELLE**



**JOSÉ LAUTER, KAPITÄN**

»Urlaub kostet uns doppelt«, meint er. »Denn wenn wir weg sind, verdient das Schiff kein Geld. Und ständig würde ich mir Sorgen machen: ist die Heizung noch an? Tut es der Strom noch? Ist das Wasser sehr gestiegen? ... Wir würden einfach keine Ruhe finden!«

**STEPHAN LÖWER, CONTAINER-KRANFÜHRER**

»Wenn ich über das Terminal schaue, sehe ich so die ganze Welt. Und die ist in den vielen Blechbüchsen, die wir stapeln – in den Herkunftsländern der darin enthaltenen Waren.«



## Schiffbauindustrie kritisiert IMO

# Kommen emissionsärmere Seeschiffe jetzt erst 2021?

**D**ie IMO will die Einführung niedrigerer Grenzwerte um fünf Jahre verschieben. Dagegen protestiert die deutsche Schiffbauindustrie. Die Verschiebung niedrigerer Stickoxid-Grenzwerte setzt Investitionen, Arbeitsplätze und die Innovationskraft aufs Spiel und gefährdet die umweltpolitische Glaubwürdigkeit der Internationalen Maritimen Organisation (IMO).

Vor dem Hintergrund der bisher für das Jahr 2016 geplanten Verschärfung der internationalen Emissionsgrenzwerte für Seeschiffe hat sich das Maritime Environment Protection Committee (MEPC) der IMO (International Maritime Organization) mit dem Entwicklungsstand entsprechender Technologien zur Verminderung von Stickoxidemissionen (NOx) befasst. Stickoxide verbinden sich mit Wasser zu Säuren und sind ursächlich u.a. für Atemwegserkrankungen und Umweltbelastungen durch sauren Regen. Laut EU-Kommission stammen ca. 30% der weltweiten Stickoxid Emissionen aus der Schifffahrt. Dabei lag MEPC der aktuelle Bericht einer IMO-Arbeitsgruppe vor, in dem eine hinreichende Anzahl bereits anwendungsreifer Möglichkeiten dokumentiert und dementsprechend konsequent empfohlen wird, den beschlossenen Zeitplan für die weitere Reduzierung der NOx-Grenzwerte, den sogenannten Tier III-Standard, beizubehalten. Trotz dieses eindeutigen technischen Gutachtens wurde vom MEPC der überraschende Beschluss gefasst, eine erneute Änderung der MARPOL-Konvention mit dem Ziel in Angriff zu nehmen, die Tier III-Einführung von 2016 auf 2021 zu verschieben.

Gegen Vorbehalte der USA, Deutschlands und einiger weiterer EU-Länder wurde die von Russland initiierte Entscheidung durch eine knappe Mehrheit der Flaggenstaaten getroffen.

### Verbände kritisieren Rechtsunsicherheit

Die angestrebte Verzögerung der umwelt- und gesundheitspolitisch notwendigen Weiterentwicklung zur emissionsarmen Seeschifffahrt wird von der Schiffbauindustrie als völlig unnötig kritisiert. Sie ist technisch unbegründet, gefährdet bereits getätigte Investitionen und würde zu erheblichen, vermeidbaren Schadstoffbelastungen führen. Zudem wird durch das wiederholte Infragestellen einmal getroffener IMO-Entscheidungen die Investitionssicherheit für die herstellenden wie auch die nutzenden maritimen Unternehmen massiv beschädigt.

Deutsche Motorenbauer, Hersteller von Abgasreinigungsanlagen und Werften sind führend in der Realisierung umweltfreundlicher und sparsamer Schiffe. Diese Unternehmen haben mit intensiver Forschung und Produktentwicklung auf den Stichtag 2016 hingearbeitet und durch hohe Investitionen sichergestellt, dass termingerecht anspruchsvolle Emissionsgrenzen erfüllt werden können. Thorsten Herdan, Geschäftsführer VDMA Motoren und Systeme: „Die Hersteller von Schiffsmotoren und deren Zulieferer haben in den vergangenen Jahren mit hohem Einsatz Technologien zur Einhaltung der NOx-Grenzwerte entwickelt, um fristgerecht emissionsarme Produkte auf den Markt zu bringen. Die jetzt angestrebte Verschiebung ist zum Nachteil der Umwelt und

der besonders engagierten Unternehmen.“ VDMA und VSM fordern daher über ihre europäischen Branchenverbände EUROMOT und CESA, diese Fehlentwicklung auf der kommenden Sitzung des MEPC im Frühjahr 2014 zu korrigieren und das geltende Anwendungsdatum 2016 zu bestätigen. Die EU-Mitgliedstaaten müssen versuchen, zusammen mit weiteren umweltbewussten Flaggenstaaten die umweltpolitische Glaubwürdigkeit der IMO wiederherzustellen.

Der IMO-Vertreter des europäischen Schiffbauverbandes CESA, Dr. Ralf Sören Mrquardt: „Die europäische Schiffbauindustrie hat nachgewiesen, dass anspruchsvollere NOx-Grenzwerte technisch machbar sind. Wir sind daher optimistisch, dass dieser sehr überraschende Beschluss der IMO auf der nächsten Sitzung korrigiert wird.“

Der Hauptgeschäftsführer des VSM, Dr. Reinhard Lükens: „Politik und Gesellschaft erwarten von der Industrie zu Recht sicheren und sauberen Betrieb. Für Schiffbau und Schifffahrt als globalisierte Branchen sind dafür einerseits verlässliche und andererseits internationale Regeln absolut entscheidend. Der jetzige Beschluss des MEPC setzt beides leichtfertig aufs Spiel. Ohne Investitionssicherheit kann die Industrie ihren Beitrag nicht leisten.“

Die USA hatte sich auf der MEPC Sitzung explizit vorbehalten, die Einführung der strengerer Grenzwerte wie geplant ab 2016 vorzunehmen. Es droht ein also ein weiterer Flickenteppich an Emissionsregeln. VDMA und VSM begrüßen gemeinsam die Position der Bundesregierung, die sich auf der Sitzung eindeutig für die sowohl umwelt- als auch industriepolitisch notwendige Beibehaltung des beschlossenen IMO-Zeitplans eingesetzt hat.

Von der EU erwarten die Verbände ein geschlossenes und kraftvolles Einschreiten, um den jetzigen Irrläufer des MEPC schnellstmöglich zu korrigieren. ■

**Ihr Magazin für alle Schifffahrtsthemen. Jeden Monat neu.**

# Schifffahrts-Magazin

**Zeitschrift für SchortSea, Binnenschifffahrt, Häfen und Schiffstechnik**

Das Abonnement der Printausgabe kostet € 54,- und schließt die online-Ausgabe ein. 12 Ausgaben jährlich. Die online-Ausgabe kostet € 30,- jährlich und ermöglicht Download und Ausdruck der aktuellen Ausgabe.

**[www.schifffahrts-magazin.de](http://www.schifffahrts-magazin.de)**

## Strategische Partnerschaft

# Magnetrol wird globaler Eigenmarkenhändler der APM-Schüttgutmesstechnologie

**M**agnetrol International und APM Automation Solutions Ltd. (Tel Aviv, Israel) haben eine marktverändernde Vereinbarung geschlossen, durch die Magnetrol zum globalen Eigenmarkenhändler der bahnbrechenden Schüttgutmesstechnologie von APM wird.

Die berührungslose, staubdurchdringende Schüttgutmesstechnologie wird nun weltweit über die zahlreichen internationalen Niederlassungen und das Vertriebsnetz von Magnetrol vertrieben. Dank ihrer Partnerschaft werden beide Unternehmen den Markt für Feststoffmessungen entscheidend voranbringen.

Die revolutionäre Technologie von APM führt eine exakte Messung des Volumens des Inhalts des Behälters durch, indem mehrere Messpunkte auf der Werkstoffoberfläche abgebildet und eine genaue Messung des Inhalts durchgeführt wird. Dadurch können Unternehmen und Werke die Bestandsführung verbessern und den Prozessablauf dank einer wahren und zuverlässigen Messung optimieren.

„Diese hochinteressante geschäftliche Partnerschaft ist ein gewichtiger Schritt in einer sich verändernden Branche, da sie sich nicht mehr auf eine einfache Füllstandschätzung verlassen muss“, erklärt Ofir Perl, CEO von APM. „Dank der globalen Reichweite von Magnetrol wird die patentierte Volumenmesstechnologie von APM zu dem Branchenstandard für Schüttgutmessungen avancieren.“

Die Contour-Produkte von Magnetrol arbeiten mit nahezu jedem Schüttgut und Pulver, wie z. B. Kohle, Zement, Sand, Zuschlagstoffe, Flugasche, Chemikalien, Dünger, Lebensmittel, Granulate und Kunststoffpellets. Außer in Bunkern und Silos ermöglichen die Systeme nun auch Messungen in bisher schwer messbaren Behältern und Containern, wie etwa Vorratsbehälter, Lademuellen, Gruben, offene Behälter, Schüttgutlagerräume und Läger.

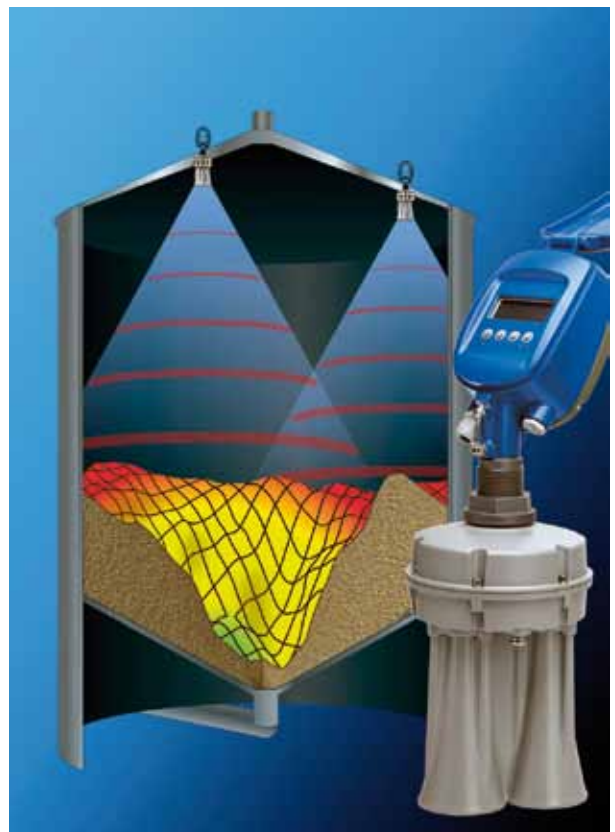
Die wegweisende APM-Technologie in Kombination mit der Stärke und Präsenz von Magnetrol am internationalen Markt werden die Präsenz der APM-Technologie entscheidend

vergrößern und Magnetrol ermöglichen, sich große Segmente des Schüttgutmessmarkts zu sichern und seine Produktlinie zu vervollständigen.

„Diese Vereinbarung ermöglicht eine einzigartige strategische Ergänzung. APM ist das Unternehmen, das der Anwendung von Niederfrequenzakustiktechnologie zur Bereitstellung einer dreidimensionalen Abbildung und volumetrischen Messung von Feststoffen in Silos und offenen Behältern den Weg geebnet hat“, sagt John Heiser, Vice President und COO von Magnetrol. „Die neue Fähigkeit von APM überwindet die Einschränkungen herkömmlicher Technologien bei Feststofffüllstandanwendungen und besitzt das Potenzial, den Markt zu revolutionieren. Magnetrol und seine Vertriebspartner genießen einen guten Ruf als leistungsstarke Lieferanten für die schwierigsten Anwendungen. Eine Partnerschaft zwischen Magnetrol und APM erweitert nun die Anwendungspalette, die Magnetrol mit seinen Kunden lösen kann, um die sehr komplizierte Schüttgutbestandsmessung und baut auf diese Weise seine Position als ‚bevorzugter Partner des Kunden‘ für Füllstandmessungen weiter aus.“

Magnetrol International, Incorporated ist ein weltweit führender Hersteller von Instrumenten zur Füllstand- und Durchflussmessung. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Downers Grove, Illinois/USA, stellt innovative Füllstand- und Durchflussinstrumente für ein breites Spektrum an Anwendungen in der Prozessindustrie her. Magnetrol brachte 1932 als erstes Unternehmen Instrumente zur Messung des Flüssigkeitsfüllstands für industrielle Anwendungen auf den Markt und stellt auch heute noch mit einem umfassenden Portfolio an Produkten und Technologien fortschrittliche Lösungen im

Bereich der Mess- und Regeltechnik her. Magnetrols strategisches weltweites Netz umfasst Produktionsstandorte auf vier Kontinenten. Diese sind durch ein Vertriebs-, Verkaufs- und Betreuungssystem mit 125 Standorten rund um den Globus verbunden. APM Automation Solutions Ltd., ein Unternehmen in privater Hand, hat seine Zentrale in Israel. Schwerpunkt des Unternehmens ist die Entwicklung technisch innovativer und effektiver berührungsloser 3D-Füllstandmessgeräte für eine Reihe von Industrieanwendungen. Sein Spitzenprodukt, der 3DLevelScanner, steht stellvertretend für eine neue Familie von Geräten, die eine 3D-Abbildung des Inhalts durchführen und somit Vermutungen bei der Messung von Füllstand, Volumen und Masse des Materials in einem Silo oder offenen Behälter ein Ende setzen. Es beinhaltet und wendet die einzigartige und außergewöhnlich genaue APM-Technologie auf eine Reihe von 3D-Lösungen für Füllstandmessungen an, die bisher außerhalb des Rahmens der Füllstandmessung lagen. ■



## 40-jähriges Arbeitsjubiläum von Bernard Meyer

# Kontinuität als Erfolgsfaktor

**B**ernard Meyer feierte am 24. Mai 2013 nicht nur seinen 65. Geburtstag, sondern auch sein 40. Arbeitsjubiläum. Zusammen mit seiner Mannschaft hat er es geschafft, seit Mitte der 80er Jahre, die Werft zu einem der Marktführer im internationalen Kreuzfahrtschiffbau zu machen.

„Unsere Herausforderung ist es, auf See fahrende Hotels zu konstruieren und zu bauen. Von den ersten per Laser verschweißten Stahlplatten über Kabinen, Restaurants bis hin zu 4D-Kinos und Broadway - Theatern sowie komplexen IT-Netzwerken inklusive der Versorgung wie bei Stadtwerken sind wir als Systemanbieter gefordert. Dass wir die Norwegian Breakaway, die kürzlich in New York getauft wurde, nur zwei ein halb Jahre nach Vertragsunterzeichnung an unseren Kunden abliefern konnten, macht uns stolz. Unser ganzes Team hat wieder einmal sehr gute Arbeit geleistet,“ so Bernard Meyer.



**Bernard Meyer feierte am 24. Mai 2013 seinen 65. Geburtstag und sein 40. Arbeitsjubiläum**

Bernard Meyer begann seine berufliche Karriere auf der Meyer Werft am 24. Mai 1973. Sein Vater hatte die Werft bereits erfolgreich auf den Bau von Spezialschiffen wie Gastankern und Fähren ausgerichtet. Ebenso war die Basis der Internationalisierung mit dem Bau von Schiffen für Kunden aus der ganzen Welt schon in den 50er Jahren gelegt worden. Seine erste große Herausforderung war der Bau der neuen Werft für Gastanker. Das war gleich zu Beginn seiner Tätigkeit ein gravierender Schritt für das Unternehmen.

Die Papenburger Werft lieferte 1973 Fähren mit einer Vermessung von ca. 5000 BRZ, einer Länge von 100 Metern und ca. 200 Kabinen. Aktuelle Kreuzfahrtschiffe wie die Norwegian Breakaway haben eine Vermessung vom 146.600 BRZ sind rund 330 Meter lang und werden mit ca. 2000 Kabinen ausgestattet.

Das 1795 gegründete Familienunternehmen Meyer Werft GmbH wird in sechster und inzwischen auch in siebter Generation von der Familie Meyer geführt. Es zeichnet sich durch eine hohe Kontinuität sowohl in der Unternehmensleitung als auch in der Belegschaft aus. Seit 2001 wurde mehr als 500 Millionen Euro in den Werftstandort investiert. Hierbei entstanden u.a. das zweite, große Baudock und ein modernes Laserzentrum für den Stahlbau der Schiffe. Mit einem der größten maritimen Ingenieurbüros Europas entwickelt und konstruiert die Meyer Werft ihre High Tech-Produkte.

Die beeindruckende Entwicklung der Meyer Werft wird deutlich, wenn man sich anschaut, dass von ca. 64.000 Beschäftigten der westdeutschen Schiffbauindustrie im Jahr 1973 heute nur noch 15.000 Beschäftigte in ganz Deutschland übrig geblieben sind. Mit seinem Sohn, Dr. Jan Meyer, der seit Mai 2012 Geschäftsführer ist, bereitet nun die 7. Generation die Zukunft der Meyer Werft vor. ■

## Algen und Krebse im Schiffstank

# BWBS wird in USA Pflicht

**S**eit langem ist die Gefahr bekannt, dass Schiffe durch den Transport von Ballastwasser nichteinheimische Organismen in Ökosysteme einschleusen. Millionen Tonnen Wasser aus den Ballasttanks fließen jedes Jahr alleine in die Nord- und Ostsee – auf diesem Weg landen Algen, Muscheln und Krebse aus fremden Gewässern vor Sylt, Amrum oder Fehmarn. Die eingeschleppten Organismen verursachen große ökologische Schäden und Kosten in Milliardenhöhe.

Um dies zu verhindern, hat die International Maritime Organization (IMO) bereits im Februar 2004 das »Internationale Übereinkommen zur Behandlung von Ballastwasser« verabschiedet, das jedoch bis heute nicht inkraftgetreten ist. Viele Reeder installieren daher nach wie vor kein Ballastwasser-Behandlungssystem (BWBS).

Für Bewegung auf dem Markt sorgen nun die USA: Ab Dezember 2013 müssen die ersten Schiffe sicherstellen, dass sie keine nichteinheimischen Organismen in die Gewässer der USA einführen. Dies bedeutet, dass ein BWBS an Bord installiert sein muss, wenn ein nordamerikanischer Hafen angelaufen wird. Derzeit sind zahlreiche BWBS unterschiedlicher Hersteller mit individuellen Stärken und Schwächen verfügbar. Deshalb wird es zunehmend schwieriger, den Überblick zu behalten und das optimale System für ein Schiff oder eine Flotte ausfindig zu machen. Das Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML in Hamburg unterstützt Reeder bei diesem Auswahlprozess. Durch Marktstudien und das Erstellen eines Anforderungsprofils identifiziert es die jeweils geeigneten Systeme. Aufbauend darauf erarbeitet das CML eine faktenbasierte Empfehlung für die Systemauswahl und ermöglicht es Reedern so, die bestmögliche Entscheidung zu treffen. ■



Seatrade Europe vom 24. bis 26. September 2013

## Safety First: Die Kreuzfahrtschiffe sind so sicher wie nie

Seit der Havarie der „Costa Concordia“ Anfang 2012 ist das Thema Sicherheit auf Kreuzfahrtschiffen in den öffentlichen Fokus gerückt. Immerhin muss im Notfall auf einem Ozeanriesen die Einwohnerzahl eines ganzen Dorfes evakuiert werden – wenn es sein muss nachts, bei schlechtem Wetter, hohen Wellen und unter Zeitdruck.

### Die internationalen Anforderungen sind übererfüllt

Sicherheit auf Kreuzfahrtschiffen ist ein wesentliches Thema auf der Seatrade Europe vom 24. bis 26. September auf dem Gelände der Hamburg Messe. Fest steht: Die Sicherheitsstandards in der Kreuzfahrtbranche sind hoch. Als Reaktion auf die Havarie der „Concordia“ hat die Cruise Lines International Association (CLIA), der weltgrößte Verband der Kreuzfahrtindustrie, die Schrauben noch weiter angezogen und das sogenannte „Global Cruise Industry Operational Safety Review“ (OSR) initiiert. „Als Ergebnis haben wir zahlreiche neue Sicherheitslinien eingeführt – jede von ihnen geht über die strengen internationalen regulatorischen Vorgaben hinaus und wurde von allen CLIA-Mitgliedern übernommen“, sagt Michael Ungerer, Präsident AIDA Cruises. „Die Operational Safety Review ist Teil unserer langjährigen Bemühungen, um kontinuierliche Verbesserungen und Innovationen bei der Schiffssicherheit und den Betriebsabläufen an Bord“, sagt Christine Duffy, Präsidentin und CEO von CLIA.

Eine andere Richtlinie für die Sicherheit an Bord von Kreuzfahrtschiffen wird im November 100 Jahre alt. Das sogenannte SOLAS-Abkommen (Safety of Life at Sea) wurde 1913 als Reaktion auf die Titanic-Katastrophe ins Leben gerufen. Laut bisheriger SOLAS-Regel soll die maximale Anzahl an Passagieren in einem Standard-Rettungsboot oder Tender im „Lifeboat-Modus“ 150 Personen nicht überschreiten. Die IMO fordert eine Einbootungszeit sämtlicher 150 Personen von maximal 30 Minuten.

Inzwischen werden aber auch Rettungsboote mit höherer Personenkapazität gebaut. So wurden etwa für die Norwegian Epic von Norwegian Cruise Line gesonderte

Rettungsboote mit einer Kapazität von bis zu 300 Personen entwickelt. Für den Bau eines einzelnen Tender- oder Rettungsbootes benötigt man je nach Größe und Ausstattung etwa 40 Tage. Zwischen dem Auftragseingang und der Ablieferung eines kompletten Satzes für ein Kreuzfahrtschiff liegen gute zwei Jahre.

Die Reedereien und Werften inspizieren ihre Flotten und rüsten weiter auf. So wird etwa die Carnival Cruise Lines in den kommenden Monaten rund 300 Millionen US-Dollar in den Ausbau der Sicherheitssysteme auf allen ihren 24 Schiffen investieren. Vor allem die Feuerschutz- und Brandbekämpfungseinrichtungen werden auf den neuesten Stand gebracht. Darüber hinaus soll die technische Unabhängigkeit – die sogenannte Redundanz – der zwei separaten Maschinenräume weiter erhöht werden.

### Millionenhohe Investitionen

Das Schiffbauunternehmen Fincantieri setzt traditionell auf innovative Sicherheitslösungen. Als eines der weltgrößten Schiffbauunternehmen können die Italiener auf eine über 200-jährige Geschichte und mehr als 7.000 gebaute Schiffe zurückblicken. Auch der jüngste Auftrag, das Kreuzfahrtschiff Hull 6231, entspricht modernsten Anforderungen: Das Schiff wird mit einem eigenen Klinikbereich ausgerüstet, zu dem hochmoderne Behandlungsräume, ein intensivmedizinischer Bereich, eine Apotheke und ein Labor gehören. Um im gesamten Schiffsbereich ein wirksames Überwachungs- und Kommunikationssystem zu gewährleisten, werden alle Durchsage- und Alarmanlagen sowie eine integrierte IP-Videoüberwachung aus Glasfaserarchitektur integriert.

Sicherheitstechnik spielt an Bord eine entscheidende Rolle:

„Kreuzfahrtschiffe sind mit modernster Navigationstechnik ausgestattet. Ihre Sensoren zum Beispiel können den Untergrund auf den Zentimeter genau vermessen. Hindernisse erkennt der Kapitän dadurch sofort“, sagt Stefan Jäger, Präsident der European Cruiser Association (EUCRAS) e.V. in Wiesbaden. Sein Fazit: „Die Autofahrt oder der Flug zum Schiff ist gefährlicher als die Kreuzfahrt selbst.“

Zu einem ähnlichen Resultat kommt der ADAC. Der renommierte Automobilclub hat im letzten Jahr die Sicherheit auf insgesamt zehn Kreuzfahrtschiffen der größten Reedereien geprüft. Das Ergebnis: zwei Mal vergab der ADAC die Note „sehr gut“ für die „AIDAbella“ und die „AIDAdiva“ der Reederei AIDA Cruises. Sämtliche anderen Kreuzfahrtschiffe erhielten ein „gut“. „Die getesteten Schiffe waren alle auf dem neuesten technischen Stand, also mit modernen Sicherheits-, Rettungs- und Brandschutzeinrichtungen ausgerüstet. Die Crews waren in den meisten Fällen professionell und routiniert bei den Übungen“, heißt es im Testbericht.

Die Seatrade Europe ist die europäische Leitmesse für die Kreuzfahrtindustrie. Branchen-Entscheider und -Insider kommen hier 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. ■



Die gekenterte „Costa Concordia“

## Neuer Qualitätsstandard für generalüberholte Gebrauchtmotoren von Zeppelin

# Premium Pre-owned

„Der Handel mit Gebrauchtmotoren hat sich in den letzten Jahren stark verändert. Unsere deutschen und internationalen Kunden fragen zunehmend nach hochwertigen Produkten, die genau ihren Erwartungen und Anforderungen entsprechend von uns umgerüstet werden. Der Trend entwickelt sich immer weiter weg von so genannten „Gekauft wie gesehen“-Motoren hin in Richtung maßgeschneiderte Lösungen“, sagt Gerd Rojahn, Leiter Gebrauchtmotoren bei Zeppelin Po-

wer Systems, zur Marktentwicklung. Der Trend im Gebrauchtmotorenmarkt geht in Richtung maßgeschneiderte Lösungen. Um diesem wachsenden Anspruch an Qualität zu entsprechen, erhalten ab sofort ausgewählte, besonders hochwertige Produkte die Bezeichnung „Premium Pre-owned“. Diese Bezeichnung steht für professionell instandgesetzte und generalüberholte Motoren und Generatorensets mit wenigen bis keinen Betriebsstunden. In Zahlung genommene oder selbst angekaufte Motoren werden hierfür in



**Caterpillar C32 Generatorenset – professionell instandgesetzt und für den individuellen Einsatz modifiziert.**



**Showroom von Zeppelin Power Systems am Standort Bremen.**

den modernen Werkstätten instandgesetzt, durchlaufen interne Prüftests nach Caterpillar Vorgaben und erhalten das neueste Update. Anschließend werden sie je nach Anforderung der Kunden ausgerüstet, z. B. werden Motoren zu Generatorensets mit Grundrahmen, Schaltkasten und Kühler umgerüstet. Neben der Generalüberholung führen die Kollegen eine Qualitätskontrolle durch und optimieren die Systeme für den Wiedereinsatz. „Kunden erhalten ein Spitzenprodukt mit allen gewünschten Modifikationen - passend zu ihrer Offshore-Anwendung. Durch die gewünschten Anbauten erhalten die Motoren und Generatorensets einen Mehrwert. Auf alle Produkte geben wir zudem eine Gewährleistung“, erläutert Holger Uphoff, Verkaufsleiter Gebrauchtmotoren bei Zeppelin Power Systems. Generalüberholung mit Lasttest nach Caterpillar Standard Die Wartung oder Instandsetzung erfolgt ausschließlich mit Cat Originalteilen mit Gewährleistung. Beim Kauf eines Caterpillar Motors profitieren Kunden von einer hohen Ersatzteil-Verfügbarkeit und einem flächendeckenden Kundenservice über das weltweite Caterpillar-Händlernetz. „Durch Generalüberholung erhalten gebrauchte Motoren und Generatorensets nach ihrer ersten Laufzeit ein zweites Leben und sind wieder voll einsetzbar. Alle Premium Pre-owned-Produkte durchlaufen einen Lasttest auf unserem Prüfstand. Dieser Abschluss-test erfolgt streng nach Caterpillar-Spezifikationen“, sagt Holger Uphoff. Gerd Rojahn ergänzt: „Um uns auch im Bereich Gebrauchtmotoren international stärker aufzustellen, bereiten wir derzeit alles vor, um die Premium Pre-owned-Motoren und Generatorensets bald über unsere internationalen Vertriebsstrukturen zu vermarkten.“ Zeppelin Power Systems betreibt in Bremen einen eigenen, spezialisierten Standort für die Aufarbeitung und Vermarktung von hochwertigen Gebrauchtmotoren.

Damit bietet der exklusive Händler für Caterpillar Motoren der Marken Cat und MaK seinen Kunden neben dem Neumotorengeschäft eine weitere Option. Die Abteilung hat im letzten Jahr eine strategische Neuausrichtung umgesetzt. Es wurde viel in Personal und am Standort am Bremer Holzhafen investiert, um einen höheren Qualitätsanspruch zu erreichen. Die große Auswahl an Motoren und Generatorensets wird in einem neu eingerichteten Showroom präsentiert. Hier können sich die internationalen Kunden von Zeppelin Power Systems von der Qualität der hochwertigen Gebrauchtmotoren überzeugen. ■



## Gemeinsame Einladung der Rheinhäfen Karlsruhe und der Hafenbetriebe Ludwigshafen

# Hafen-Anliegerfahrt 2013 im Hafen Karlsruhe



Die Karlsruher Hafenchefin Patricia Erb-Korn begrüßte die Gäste an Bord.

An die 100 Gäste waren der gemeinsamen Einladung von Karlsruhes Hafenchefin Patricia Erb-Korn und dem Ludwigshafener Hafenchef Franz Reindl zur schon traditionellen Hafen-Anliegerfahrt durch den Karlsruher Hafen und über eine schöne Strecke des Rheins gefolgt.

Die Hafen-Anliegerfahrten haben nicht allein den Zweck des netzwerkens. Dem gegenseitigen Kennenlernen dienen auch der Information, und Präsentation, denn bei jeder der jährlich mit dem FGS „Karlsruhe“ stattfindenden Rundfahrten präsentiert sich eines der im Hafen ansässigen Unternehmen.

In seinem Vortrag „Rhenus Logistics - der größte private Hafenumschlagsbetrieb in Deutschland“ berichtete Andreas Kempf, Geschäftsführer der Karlsruher Rhenus Port Logistics, über die Erfolge und Aktivitäten seines Unternehmens. Die Rhenus-Gruppe ist ein weltweit operierender Logistikdienstleister mit einem Jahresumsatz von 4 Mrd. Euro. Mit mehr als 24.000 Beschäftigten ist Rhenus an über 350 Standorten präsent. ■



Rhenus Port Logistics-Chef Andreas Kempf berichtete über sein Unternehmen.



Teilnehmer der Hafen-Anliegerfahrt im eleganten Salon des FGS "Karlsruhe."

Fotos: Friedbert Barg



Der Berliner Westhafen als modernes trimodales Zentrum für Wasserstraße, Schiene und Straße

## Im Berliner Raum werden per Binnenschiff hauptsächlich Massengüter transportiert

Von Sabo Krebs

Die Behala (Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH) ist in Berlin an den drei Standorten Westhafen, Spandau (Südhafen) und Neukölln vertreten. Der Gesamtumschlag an den drei Standorten betrug 2012 insgesamt 3.830.000 t, wovon allein 2.264.000 t auf den Westhafen entfielen. Im trimodalen Zentrum Westhafen hat das Binnenschiff seit Jahren mit einem Anteil zwischen 20 und 25% einen festen Platz eingenommen. Laut Peter Stäblein, Geschäftsführer der Behala, fallen zwar immer mal wieder kleinere Gütermengen weg, es kommen aber auch stetig Neue hinzu, so dass der Anteil der Binnenschifffahrt nahezu konstant bleibt. Potenzial den Anteil auszuweiten sieht der Geschäftsführer Stäblein in vielen Bereichen. Geplant ist momentan eine neue Umschlagsanlage für Hackschnit-

zel, die bis Ende des Jahres 2013 fertiggestellt werden soll.

Im Berliner Raum werden per Binnenschiff hauptsächlich Massengüter (Steine, Erden/Baustoffe, Eisen/Stahl, Erze und Metallabfälle) transportiert. Am Standort Spandau (Südhafen) wird neben Baustoffen auch Papier in größeren Mengen umgeschlagen. Dies kommt überwiegend aus Stettin. Mit einem Gesamtumschlag von 595.000 t im Jahr 2012 liegt der Spandauer Südhafen deutlich im niedrigeren Bereich. Ebenso der Standort Neukölln. Dort werden Bau- und Wertstoffe (hauptsächlich Schrott) umgeschlagen, 2012 betrug dort der Gesamtumschlag 67.000 t. Der Berliner Westhafen hat somit mit Abstand die größte Bedeutung. Neben den typischen Binnenschiffsgütern wie Sand, Kies, Recyclingmaterial etc. werden ebenso Mineralölprodukte umgeschlagen. Ne-

ben dem Umschlag ist der Westhafen auch wichtiges Logistikzentrum für Lagerung und Produktion. Die Güter per Binnenschiff kommen zu 90% aus dem Westen Deutschlands über den Mittellandkanal in den Westhafen. Dort kann auf einer Gesamtfläche von 357.000 m<sup>2</sup> auf eine ausgereifte Infrastruktur von Umschlagsanlagen über großräumige Lagerflächen und Silos bis hin zu einem Schwerlastenkrane mit einer Tragfähigkeit bis 350t zurückgegriffen werden. Neben der Binnenschifffahrt werden im trimodalen Zentrum Westhafen Güter per Straße und Schiene angeliefert. Dabei nimmt der Anteil der Güter, die per LKW umgeschlagen werden mit über 50% den größten Anteil ein. Zur Verfügung stehen hier zwei leistungsstarke Containerbrücken sowie ein Leercontainerstapler, im Jahr 2012 bewältigten diese insgesamt 96.400 TEU. Der Umschlag der Güter, die per Schiene den Westhafen



Becken 1 des Westhafens in Berlin-Mitte.

Fotos: Sabo Krebs

erreichen, wird über zwei Gleise mit jeweils einer Länge von 350 m bewerkstelligt.

Eine besondere Transportaufgabe wird seit September 2012 mit dem Schwergutschiff URSUS bewältigt (das Schifffahrts-Magazin berichtete). Dieser wurde von der Behala in Zusammenarbeit mit der TU Berlin speziell für den Transport einer neuen Turbinengeneration der Siemens AG in Berlin-Moabit entwickelt, da diese mit einem Gewicht von 520 t aufgrund begrenzter Tragfähigkeit der Brücken nicht mehr über die Straße transportiert werden konnten. Diese Transportaufgabe wird nun von dem Spezialschiff mit einer Tragfähigkeit von 1.200 t gestemmt, die Turbinen können über eine spezielle Laderampe horizontal verladen werden. Für die Zukunft sind weitere Schwerguttransporte, auch in anderen Bereichen, möglich. Da das Schiff über insgesamt acht Ballasttanks mit einer Gesamtkapazität von 820 m<sup>3</sup> verfügt, können auch höhere Stückgüter/Projektladungen transportiert werden. Die Ballasttanks können so geflutet werden, dass mit Hilfe der Ballastierung auch eine Durchfahrt unter niedrigen Brücken möglich ist.

Neben den Brückendurchfahrtshöhen ist vor allem auch die Abladetiefe für die Binnenschifffahrt von Interesse. Diese betragen momentan 2,50 m im West- und Südhafen sowie 2,20 m im Neuköllner Hafen. Das Projekt 17 der Verkehrsprojekte deutsche Einheit beinhaltet den Ausbau der Strecke Hannover-Magdeburg-Berlin mit der Realisierung einer durchgängigen Abladetiefe von 2,80 m, so dass die Fahrt eines Großmotorgüterschiffes bzw. eines Großschubverbandes nach Wasserstraßenklasse Vb über den Mittellandkanal bis zum Berliner Westhafen möglich wäre. Schwerpunkt des Großprojektes ist vor allem der weitere Ausbau des Mittellandkanals sowie des Elbe-Havel-Kanals. Der Ausbau erfolgt von West nach Ost, der Streckenausbau im Bereich Niedersachsens ist dabei weitgehend abgeschlossen. Die Fertigstellung des Wasserstraßenkreuz Magdeburg im Jahr 2003 war ein weiterer Meilenstein im Projekt 17.

Ein eingeschränkter zweilagiger Containerverkehr per Binnenschiff ist zwar bis Berlin möglich, ökonomisch rentabel ist dies jedoch meist nicht, so dass Containerverkehr per Binnenschiff dort nahezu nicht vorhanden ist. Über eine größere Abladetiefe würden die Standorte Berlin, Brandenburg, Wustermark und Magdeburg deutliche Verbesserungen erfahren.

Dem entgegen steht seit Jahren die Kritik der Umweltverbände. Neben Eingriffen in Natur und Landschaft sowie den Wasserhaushalt steht auch die Gefährdung von Kulturdenk-

mälern wie z.B. der denkmalgeschützten Altstadt Berlin-Spandau. Hier bestehen große Unsicherheiten über die Auswirkungen durch Veränderungen im Gewässerhaushalt.



**Behala-Geschäftsführer Peter Stäblein**

In Frage gestellt werden auch die hohen Prognosezahlen der Planco Consulting-Studie für die weitere Entwicklung des Güterverkehrs per Binnenschiff in der Region, die Grundlage für das Projekt 17 war. Die Zahlen mussten im Laufe der Jahre stetig nach unten korrigiert werden. Der Ausbau von Havel und Spree für den uneingeschränkten Begegnungsverkehr sowie Abladetiefen von 2,80 m der Wasserstraßenklasse Vb ist weiterhin Streitthema. Eine durchgängige Brückendurchfahrtshöhe von mindestens 5,25 m soll ebenso realisiert werden. Auf der anderen Seite steht, dass die Um-

schlagszahlen in den Seehäfen Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, Bremen und nicht zuletzt auch durch den neuen Tiefseehafen Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven deutlich steigen werden und der Hinterlandverkehr somit stark gefordert ist. Ein stärkerer Einbezug der Binnenschifffahrt würde hier eine große Entlastung der Schiene und vor allem auch der Straße bedeuten. Hierzu laufen die Arbeiten für den neuen Verkehrswegeplan 2015 im Bundesverkehrsministerium derzeit auf Hochtouren.

Um den Dialog um die Umweltfreundlichkeit und den Nutzen der Binnenschifffahrt im Großraum Berlin zu fördern, findet am 29.05.2013 von 16 bis 18.30 Uhr im Behala Casino im Berliner Westhafen die Veranstaltung „Effizienz und Umwelt beim Binnenschifftransport im Großraum Berlin“ statt. Diese erfolgt in Zusammenarbeit der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft mit der TU Berlin und der Behala. Darin werden vier wissenschaftliche Beiträge vorgestellt und diskutiert, unter anderem zu Batterie-elektrischen Antrieben, zur Simulation von Containerumschlag, zur CO<sub>2</sub>-Bilanz von Binnenschiffen im Großraum Berlin und zur Lärmemission durch die Binnenschifffahrt. Moderiert wird die Veranstaltung von Prof. Dr. Gerd Holbach (Fachgebiet Entwurf und Betrieb maritimer Systeme, TU Berlin). Darüber hinaus wird es die Gelegenheit geben, den Schwergutleichter URSUS zu besichtigen. ■



**Der Schwergutleichter "Ursus" bei seiner Taufe im September 2012.**

**Foto (Archiv): Sabo Krebs**



## Leichter Zuwachs im Seegüterumschlag in Hamburg

# Hamburg ist Drehscheibe für Transshipmentverkehre

Für den Hamburger Hafen gibt es Grund, optimistisch in die Zukunft zu blicken. Das Umschlagergebnis der ersten drei Monate 2013 bringt den Hamburger Hafen mit 32,8 Millionen Tonnen Seegüterumschlag wieder auf Wachstumskurs. Für Zuwachs beim Seegüterumschlag sorgte vor allem die gute Entwicklung beim Massengutumschlag: Insgesamt wurden im ersten Quartal des Jahres 10,1 Millionen Tonnen Massengüter in Hamburg verladen. Das entspricht einem Plus von 6,3 Prozent. Der im Universalhafen Hamburg dominierende Containerumschlag ist mit einem Umschlagergebnis von 2,2 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) knapp auf dem Vorjahresniveau des ersten Quartals 2012. Im seeseitigen Containerverkehr mit Asien wurden im ersten Quartal 2013 mit 1,2 Millionen TEU annähernd so viele Boxen umgesetzt wie im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Zudem verlief die Entwicklung im Containerumschlag mit der Ostseeregion und den anderen europäischen Staaten, die

per Feeder an den Hamburger Hafen angebunden sind, in den ersten drei Monaten positiv: Die zwischen dem Hamburger Hafen und dem Ostseeraum transportierten Containermengen erreichten mit 541.000 TEU ein Wachstum von 2,0 Prozent im Vergleich zum Vorjahrerzeitraum.

Per Feeder werden via Hamburg große Mengen der von und nach Übersee gehenden Außenhandelsgüter als so genannte Transshipmentverkehre abgefertigt. Für den europäischen Markt stellt Hamburg in diesem Segment eine bedeutende Drehscheibe im weltweiten Handel dar. Vor allem der Ostseeraum wird im Transshipmentverkehr vom Hamburger Hafen aus bedient. Haupthandelspartner des Hamburger Hafens in der Ostseeregion ist Russland (161.000 TEU, 1. Quartal 2013). Hamburg bietet in Nordeuropa mit rund 155 Abfahrten pro Woche das dichteste Netz an Feederverbindungen in den gesamten Ostseeraum. „In Verbindung mit der positiven Entwicklung im Feederverkehr erwarten wir für Hamburg im weiteren

Jahresverlauf auch bei den Containerlinien-diensten einen leichten Zuwachs im Containerumschlag“, zeigt sich Claudia Roller, Vorstandsvorsitzende Hafen Hamburg Marketing e.V., zuversichtlich.

Der Stückgutumschlag blieb mit 22,7 Millionen Tonnen (- 1,7 Prozent) knapp unter dem Ergebnis des ersten Quartals 2012. Das containerisierte Stückgut verfehlte mit 22,3 Millionen Tonnen (- 1,4 Prozent) ebenfalls nur knapp das Vorjahresergebnis. Der Umschlag von konventionellem Stückgut fiel mit insgesamt 435.000 Tonnen (- 17,5 Prozent) ebenfalls schwächer aus als im Vorjahr. Der Massengutumschlag lag im ersten Quartal 2013 mit insgesamt 10,1 Millionen Tonnen (+ 6,3 Prozent) deutlich über dem Vorjahresergebnis. In allen drei Segmenten, Greifer-, Saug- und Flüssiggut, konnte ein Zuwachs verzeichnet werden. Der Greifergut-Umschlag verbesserte sich gegenüber 2012 in den ersten drei Monaten auf 4,9 Millionen Tonnen und erzielte ein Plus von 2,7 Prozent. Für das Wachstum in diesem Segment sorgten vor allem Erz- und Kohleimporte. Beim Export von Greifergut sorgten besonders Düngemittel im ersten Quartal 2013 für ein Wachstum. Der Bereich Flüssiggüter verzeichnete im ersten Quartal 2013 mit 3,3 Millionen Tonnen ein Plus von 6,1 Prozent. Hier sorgte der lange Winter für größere Importmengen bei den Mineralöl-



Vor allem der Ostseeraum wird im Transshipmentverkehr vom Hamburger Hafen aus bedient



produkten, die im ersten Quartal 2013 mit 1,3 Millionen Tonnen um 30,4 Prozent anwuchsen. Der Sauggutumschlag erzielte im ersten Quartal 2013 mit 1,8 Millionen Tonnen ein Plus von 18,2 Prozent. Ausschlaggebend für das deutliche Wachstum beim Sauggut waren die Exportmengen, die mit 921.000 Tonnen um 44,5 Prozent zunahm. Dabei erreichte der Getreideexport mit 654.000 Tonnen sogar ein Plus von 68,7 Prozent. Wenngleich auch die Getreideimporte im ersten Quartal 2013 anwuchsen, konnte die Menge den Rückgang bei den Einfuhren von Ölfrüchten und anderem Sauggut nicht ausgleichen, so dass der gesamte Import von Sauggut mit 869.000 Tonnen auf ein leichtes Minus von 0,9 Prozent kam.

Die deutsche Konjunktur wird vor allem vom Binnenkonsum und den Exporten gestützt. Eine Zunahme an Auftrageingängen in der produzierenden Wirtschaft in den ersten drei Monaten des Jahres lassen eine konjunkturelle Aufwärtsentwicklung für 2013 erwarten, die einen positiven Effekt auf das Ladevolumen über den Hamburger Hafen bringen kann. Um auf weiteres Wachstum vorbereitet zu sein, ist die Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für den Hamburger Hafen von größter Bedeutung. ■

## Zuverlässige Rückschlüsse auf den Welthandel

# RWI/ISL-Containerumschlag-Index im April rückläufig

Der Containerumschlag-Index des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und dem Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist im April saisonbereinigt deutlich auf 114,7 von (korrigiert) 116,7 gesunken.

Dies deutet darauf hin, dass sich das Volumen des internationalen Warenaustauschs verringert hat. Allerdings hat es Rückgänge ähnlichen Ausmaßes in der Vergangenheit bereits häufiger gegeben, sie wurden oft im Folgemonat wieder ausgeglichen.

Von daher bleibt abzuwarten, ob der jüngste Rückgang des Index tatsächlich eine rückläufige Grundtendenz des Welthandels anzeigt.

Der Index für den März wurde gegenüber der vor einem Monat veröffentlichten Schnellschätzung nur leicht um 0,1 Punkte nach unten revidiert. Die Veränderung liegt damit weit unter dem bisherigen Durchschnitt. Die aktuelle

Schnellschätzung für April stützt sich auf die Angaben von 41 Häfen, die über 75% des im Index abgebildeten Containerumschlags abdecken.

In den Index gehen die vom ISL im Rahmen seiner Marktbeobachtung fortlaufend erhobenen Angaben zum Containerumschlag in derzeit 73 internationalen Häfen ein, die rund 60% des weltweiten Containerumschlags tätigen.

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. ■

## RWI/ISL-Containerumschlag-Index

2008 = 100



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

Die Gesamtkosten für das Projekt betragen ca. 33 Mio. €

## Rammschlag für Neubau der Freybrücke in Berlin

Mit einem symbolischen 1. Rammschlag wurde am 16. Mai 2013 der offizielle Baubeginn für den Ersatzneubau der Freybrücke vollzogen. Die Brücke überführt im Berliner Stadtbezirk Spandau die Bundesstraßen B2 und B5 im Zuge der Heerstraße über die Untere-Havel-Wasserstraße.

Die über 100 Jahre alte Brücke zählt zu den am stärksten frequentierten Straßenverkehrsverbindungen in Berlin und muss aufgrund ihres Alters durch einen Neubau ersetzt werden. Gleichzeitig erfolgt eine Anhebung der Brücke auf 5,25 m Durchfahrthöhe über einem oberen Betriebswasserstand der Unteren-Havel-Wasserstraße.

Der Bau der neuen Brücke erfolgt lagegleich zum alten Bauwerk, so dass zunächst eine

temporäre Behelfsbrücke errichtet werden muss. Die aus baupolizeilichen Gründen für die alte Brücke ausgesprochenen Nutzungsbeschränkungen für die Überführung der Heerstraße über die Havel, können bereits mit Inbetriebnahme der Behelfsbrücke entfallen.

Die Gesamtkosten für das Projekt betragen ca. 33 Mio. €. Davon trägt die Bundesfernstraßenverwaltung ca. 16,2 Mio. €, das Land Berlin ca. 5,4 Mio. € sowie die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ca. 11,4 Mio. Euro.

Generalauftragnehmer für den Bauauftrag ist eine Arbeitsgemeinschaft der Unternehmen Glass Ingenieurbau Leipzig GmbH, NL Berlin und Matthäi Bauunternehmen GmbH & Co. KG, NL Berlin.

Hebekapazität 140 Tonnen

## Neuer Mobilkran in Brake

Am Terminal Niedersachsenkai im Seehafen Brake wurde jetzt ein zweiter Hafenmobilkran des Herstellers Liebherr in Betrieb genommen. Für die Betreibergesellschaft des Seehafens Brake, die Unternehmensgruppe J. Müller, ergibt sich durch den zweiten Hafenmobilkran eine wichtige Erweiterung des Leistungsportfolios.

Der neue Mobilkran hat eine Hebekapazität von rund 140 Tonnen bei einer Auslage von 20 Metern und hebt damit 5 Tonnen mehr als der bereits seit 2009 am selben Terminal operierende Kran gleichen Typs. Zukünftig wird es möglich sein, Stückgüter bis zu einem Gewicht von rund 280 Tonnen im Tandembetrieb umzuschlagen. ■



Mit dem Neubau erfolgt eine Anhebung der Brücke auf 5,25 m Durchfahrthöhe über einem oberen Betriebswasserstand der Unteren-Havel-Wasserstraße



# 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](mailto:abo@barg-verlag.de)

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

Ja, ich möchte das Schifffahrts-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](http://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, ..**

The collage displays various issues of 'Schiffahrts-Magazin'. Key elements include:  
- Magazine covers with headlines like 'Ward-Ottens-Kanal', '1. Malteser Kreuzfahrtschiff', '2013 in Düsseldorf', and 'Kaputt ist in Dänemark'.  
- A group photo of people holding certificates with the text 'Die Transport- und Haftpflichtversicherung der esa EuroShip'.  
- A large cruise ship on the water.  
- A small boat in a harbor.  
- Text boxes with headlines such as 'Alles aus einer Hand: Umfassender Versicherungsschutz für Kasko, Maschine, Elektronik, Haftpflicht, etc.', 'esa Group: Kompetenz. Flexibilität. Innovation.', and 'Städte-Entwicklungsprojekte...'.  
- The esa logo is visible at the bottom of several sections.

**.. da wissen wir, worüber wir schreiben.**



# Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.



## Was haben wir erreicht?

Die Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt Duisburg-Ruhrort e.V. ist aufgrund einer Initiative aus dem Bereich der Binnenschifffahrt 1977 gegründet worden. Sie engagiert sich aktiv für die Beschaffung von musealen Objekten aus dem Bereich der Binnenschifffahrt.

Im Laufe der über 30jährigen Geschichte ist es gelungen, weit über 50 % der heutigen Exponate des Museums zu beschaffen, beziehungsweise zu erwerben und diese außergewöhnliche Sammlung dem städtischen Museum als Dauerleihgabe zur Verfügung zu stellen.

Diese zentrale Aufgabe muss gepflegt werden, insbesondere bei der schwierigen finanziellen Lage der Stadt Duisburg. Neben dem Mitgliedsbeitrag erhalten wir Spenden und Vermächtnisse.

Damit diese wichtigen Aufgaben auch in Zukunft fortgesetzt werden können, benötigen wir nicht nur neue Mitglieder, sondern auch Förderer, die sich persönlich engagieren.

## Werte erhalten und fördern



## Werden Sie Mitglied !

Fördern Sie ein Stück Duisburger Wirtschaftsgeschichte. Besuchen Sie das einzigartige Museum in dem umgebauten Jugendstil-Schwimmbad in Duisburg-Ruhrort. Ganz in der Nähe laden auch die schwimmenden Exponate, insbesondere der Radschleppdampfer Oscar Huber, zum Besuch ein.

Mit einem Jahresbeitrag von 30,00 Euro für Personen und 90,00 Euro für Vereine und Unternehmen können Sie bereits Mitglied werden. Mit dem Jahresbeitrag verbunden ist der ganzjährige „freie Eintritt“ für Mitglieder in das Museum.

## Wir brauchen Ihre Hilfe...

- ... damit wir das bedeutendste Museum der Deutschen Binnenschifffahrt weiter auf Dauer unterstützen können.
- ... damit wir interessante Sammlungen erwerben können.
- ... damit der von uns gesponserte Museumsführer weiterhin erscheint.
- ... damit auch Sonderprojekte des Museums unterstützt werden können.

## Kommen Sie an Bord!



*Fördergesellschaft  
Museum der Deutschen  
Binnenschifffahrt e.V.*

Apostelstraße 84 • 47119 Duisburg  
Telefon (02 03) 8 08 89-0  
[www.binnenschifffahrtsmuseum.de](http://www.binnenschifffahrtsmuseum.de)