

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Sozialpartner-Abkommen

Arbeitszeitvereinbarung für die europäische Binnenschifffahrt unterzeichnet

Seite 7

Heft im Heft

Großer Sonderteil „Flusskreuzschifffahrt“ anlässlich der ITB 2012 in Berlin

Seiten 19 - 28

Fach-Leserreise 20.8.-31.8.

Die Donau vom Schwarzen Meer bis Passau. 2.650 km Reise mit der „A-ROSA SILVA“

Seiten 23 - 24



Die Transport- und Haftpflichtversicherung der esa EuroShip.

Neu:
Bis zu € 50 Mio. Deckung

Das Produkt und die Bedingungen haben wir im letzten Jahr weiter verbessert. Auf Basis dieses umfangreichen Versicherungskonzeptes bieten wir ab sofort für zahlreiche Schiffstypen **Deckungssummen von bis zu € 50 Mio.**

esa - Immer eine Schiffslänge voraus. Weitere Informationen bei Ihrem Versicherungsfachmann, per Telefon +49 (0) 71 36. 9513. 313 oder unter: www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der Allianz 

esa 

Den Fortschritt erleben.

Liebherr TCC Baureihe - Schienengebundener Hafenkran für den Einsatz im Binnenhafen.

- Arbeitsradien ideal für die Be- und Entladung von Binnenschiffen
- Portal nach Hafenanforderungen

**Universell einsetzbar
mit Haken, Spreader
oder Greifer!**



Liebherr-Nenzing Service GmbH

Am Neuländer Baggerteich 1
21079 Hamburg/Germany
Tel.: +49 40 76702-210
Fax: +49 40 76758-786
info.lns@liebherr.com
www.liebherr.com

LIEBHERR

Die Firmengruppe



Friedbert Barg
Herausgeber

Die drei großen westeuropäischen Binnenschiffahrtsgenossenschaften DTG, MSG und NPRC rücken enger zusammen und der Verein für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen setzt seinen früheren Geschäftsführer wieder ein.

Zwei wirklich gute Entscheidungen!

Noch vor Jahresfrist wäre demjenigen, der über eine Kooperation der drei großen westeuropäischen Binnenschiffahrtsgenossenschaften DTG, MSG und NPRC laut nachgedacht hätte, ein sanftes Lächeln aus einem nachsichtig dreinblickenden Gesicht zuteil geworden.

Jetzt aber ist endlich in die Tat umgesetzt worden, was eigentlich schon vor einer ganzen Reihe von Jahren fällig gewesen wäre: Die Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschiffahrt, die Würzburger MSG eG und die niederländische NPRC wollen näher zusammenrücken.

In einer gemeinsamen Erklärung sagen die Vorstände der drei Genossenschaften, in denen sich die Eigner von insgesamt rund 300 Binnenschiffen mit einer Gesamttragfähigkeit von knapp einer halben Million Tonnen zusammengeschlossen haben, dass nicht zuletzt die Entwicklung der Binnenschiffahrt in den vergangenen drei Jahren zu dem entsprechenden Treffen eben dieser Vorstände geführt habe.

„Übereinstimmend wurde die Auffassung vertreten, dass die Mitgliedschaft im Verbund der Genossenschaften wesentlich mit dazu beigetragen hat, dass die Partikulierschiffahrt in der zurückliegenden Krise durch die von ihr geschaffenen eigenen Organisationsformen immer über eine wirtschaftlich gesicherte Perspektive verfügte. Nicht zuletzt der starke Verbund der Genossenschaften hat es vielen Partikulieren ermöglicht, dass Härten für sie abgefedert und ausgeglichen werden konnten.“, heißt es in der erwähnten gemeinsamen Erklärung.

Und: „Das hieraus resultierende gesunde Selbstbewusstsein der drei großen Genossenschaften und ihrer Mitglieder versetzt sie in die Lage, flächendeckend und ganzjährig ihren Auftraggebern aus Industrie und Handel den passenden Schiffsraum reedereimäßig und zuverlässig anbieten zu können. Um einerseits

die Position der Partikulierschiffahrt noch weiter zu verstärken und gleichzeitig die gebündelte Schlagkraft zum Nutzen der Kunden einzubringen, haben DTG, MSG und NPRC eine engere Zusammenarbeit beschlossen.“

Die Zusammenarbeit in Form einer Fusion ist dem Vernehmen nach nicht angedacht. *Noch nicht.*

Wie auch immer: Jetzt zusammenzurücken, war eine wirklich gute Entscheidung der aktiven Vorstände. Die Zeit dafür war reif und die Zukunft wird zeigen, dass sie richtig war. Richtig für die Binnenschiffahrt und richtig für die Partikuliere.

Eine andere gute Entscheidung hat das Präsidium des Vereins für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen (VBW) getroffen, indem es den früheren Geschäftsführer wieder eingestellt hat. Das geschieht zu einer Zeit, in der es - sehr freundlich formuliert - immer ruhiger um den VBW wird. Zu ruhig.

Der VBW hat seine frühere Bedeutung und seinen früheren Glanz verloren. Auf Wieder-Geschäftsführer Marcel Lohbeck wartet eine große Aufgabe, will er den Verein wieder in die alte - richtige - Position zurückbringen. Zuzutrauen ist ihm das, er braucht dazu aber die Unterstützung und das Vertrauen der Mitglieder.

Er braucht wohl auch einen neuen Präsidenten, denn „inneren Kreisen“ zufolge, steht Dr. Philippe Grulois bei der nächsten Wahl nicht mehr zur Verfügung. Der sympathische Präsident mit den bestechend guten Manieren und empathischen Fähigkeiten will sich verstärkt seinen Direktionsaufgaben als Geschäftsführer der Rederij Victor Huygebaert N.V. in seiner belgischen Heimat widmen.

Der VBW muss sich nun also auf die Präsidentensuche begeben. Dabei ist ihm Glück und das Verstehen der Leistung seiner früheren Präsidenten als Maßstab zu wünschen. ■

Schifffahrt

- Früherer Referatsleiter im BMVBS und VBW-Mitglied
Johannes Sengpiel verstorben 6
- Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen
Marcel Lohbeck wieder Geschäftsführer 6
- Museum der Deutschen Binnenschifffahrt
Friedbert Barg ins Kuratorium gewählt 6
- Größte Schiffbaumesse der Welt in Hamburg
Schifffahrts-Magazin zum Medienpartner der SMM gewählt 6
- Arbeitszeitvereinbarung in der Binnenschifffahrt
Europäische Sozialpartner unterzeichnen Abkommen 7
- Einladung zum Besuch im Bundestag bei Torsten Staffeldt 7
- In der Bremer Landesvertretung in Berlin:
Parlamentarischer Abend des Bundesverbandes
Öffentlicher Binnenhäfen zur Finanzierung der Verkehrs-
infrastruktur
Alternativlos - das gibt es nicht 8 - 10
- NIHK-Sprecher für Verkehr
Dr. Michael Ahrens verstorben 11
- PLATINA in Wien: Projektergebnisse 11
- BDB-Mitgliedersammlung 2012 im „Haus Rhein“
Minister Ramsauer kommt 11
- Das Transportaufkommen in Deutschland ist 2011 um
6,5 Prozent auf 4,3 Mrd Tonnen angestiegen
Straße und Schiene legen zu, die Binnenschifffahrt verliert 11
- **Schifffahrts-Magazin**-Serie: Geschichten aus der Schiff-
fahrt (XXIX): Vom Schiffer zum Landesbeamten 12 - 15
- Türkisch-stämmige Praktikanten im Duisburg-Homberger
Schiffer-Berufskolleg
Reinschnuppern in das Leben an Bord eines Binnenschiffes 16
- Mehr Umschlag und neue Photovoltaik-Anlage
zwischen Rhein und Mühlauhafen 17

Strom aus der Kraft der Sonne im Hafen Mannheim

- Über den Dächern von Ruhrort lagern 1.700 Tischflaggen
und 500 Mützenflaggen
Karl Scherf arbeitet am Konzept für eine Flaggen-Ausstellung 18

Sonderteil Flusskreuzschifffahrt

„Heft im Heft“ zur ITB vom 7.-11. März 2012 in Berlin

Flusskreuzfahrt im Jubiläumsjahr 2012

Highlights, Innovationen, Design, Infrastruktur & Umwelt

Lesen Sie auf den Seiten 19 - 36 Beiträge zu diesen Themen:

- Die Qual der Wahl...
Entscheidungskriterien für eine Flusskreuzfahrt 2012
- Tierische Geschäftsidee
Die Flusskreuzfahrtideen werden immer kreativer
- „Grüne“ Schiffe
Reeder achten immer mehr auf Umweltverträglichkeit
- Barrierefreier Urlaub
Flusskreuzen auch mit eingeschränkter Mobilität
- Häufige Engpässe beim anlegen
Die Kreuzschifffahrt braucht zusätzliche Anlegestellen
- Der Dampfer „Schönbrunn“
Vor 100 Jahren Vorbild für zahlreiche Neubauten
- Jubiläumsjahr 2012
Die Highlights in der Flusskreuzschifffahrt

Schiffstechnik

- ZKR genehmigt LNG: Meilenstein für eine sichere,
umweltfreundliche und wirtschaftliche Binnenschifffahrt
Nutzung von Flüssigerdgas wird als sicher erachtet 37

Titelbild: MS „Stadt Fürth“ ex „Winschermann 62“ ex „Wintrans 10“ im Februar 2012 im Eis an der Schleuse Anderten im Mittellandkanal nahe Hannover Foto: Sylvia Artl

Impressum

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

erscheint parallel mit

Die Fachzeitschrift im Internet www.schiffahrt-online.de

Schiffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Gegründet 2008

Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag

Friedbert Barg, Journalist (DJV)

F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt)
HRB 60259 AG Düsseldorf, Geschäftsführer: Friedbert Barg
Verlagsanschrift: Mülheimer Str. 4, 40239 Düsseldorf
Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684

Redaktion

Friedbert Barg (f.barg@schifffahrts-magazin.de)
Stefanie Lehnert (steffi.lehnert@schifffahrts-magazin.de)

Online-Redaktion

Sylvia Artl (sylvia-artl@schiffahrt-online.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht, Peter Baumgartner, Friederike Dahlke, Susanne Ehlerding, Petra Grünendahl, Jan Kruse, Gerhard Strack.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers, der Redaktion oder des Verlages wieder. Die Redaktion behält sich Änderungen an eingesandten Leserbriefen vor. Rücksendung unangefordert eingesandter Manuskripte erfolgt nur, wenn Rückporto beigelegt wurde.

Anzeigenleitung Deutschland

Michael Spahn, Hafensstraße 9, 55118 Mainz
Tel. 06131 / 62 74 626 Fax 06131 / 27 56 164
m.spahn@schiffahrt-online.de

Anzeigenleitung Österreich

Peter Baumgartner, Novemberstraße 30, A-9300 St. Veit/Glan
Tel. +43 (0)664 263 43 62 Fax +43 (0)4212 47536
IBBS@a1.net

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 6/2012 vom 01.01.2012

- Umsatz und bereinigtes EBIT lagen im Jahr 2011 leicht über der Prognose: Tognum wächst zweistellig 37
- Alle wichtigen Informationen sind für den Schiffsführer auf einem Bildschirm zentral verfügbar
Precision Navigator II von Swiss Radar auf dem Markt 38 - 39
- Mit eigens designten Trophäen und Urkunden
Papenburger Meyer-Werft ehrte „Partner des Jahres“ 39

Häfen / Wasserstraßen

- Erweiterte Gleisanlagen, Kaimauern und Ausbau des Containerterminals haben den Ennshafen gestärkt
277.023 TEU umgeschlagen 40
- Mehr Schiffe - weniger Ladung über den Neckar 40
- Nach DeCeTe Duisburg und Neuss Trimodal Terminal Containerterminal Dortmund ist neuer Partner bei „European Gateway Services“ 41
- Durch die Vernetzung der drei Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und LKW konnten die Binnenhäfen der verladenden Wirtschaft zuverlässige Transportketten anbieten
Binnenhäfen an der Oberelbe bleiben auf Kurs 42 - 43
- Hamburger Hafen gewinnt Marktanteile zurück 44 - 45
- Gesamtgüterumschlag von 125,6 Mio. Tonnen Container-Rekordumschlag im Duisport 45
- Ein Schönebecker Wasserbau-Experte hat eine neue Variante für den Saale-Seitenkanal erarbeitet
Weniger Kanal bedeutet auch weniger Kosten 46

Inserentenverzeichnis

Anzeigen enthalten Informationen, die - nicht nur - für Fachnutzer von großem Interesse sein können. Wir empfehlen deshalb die nachfolgenden Anzeigen Ihrer Aufmerksamkeit.

Atlas Schifffahrt	17
Carl Rehder Gruppe	6
esa-Allianz	Titelseite
F. Barg Verlag Leserreise 2012	23-24
Fördergesellschaft Museum der Deutschen	
Binnenschifffahrt e.V.	4. Umschlagseite
Hafen Mannheim	9
Liebherr-Nenzig Service GmbH	2. Umschlagseite
MSG eG	7
MSG Würzburg (Stellenangebot)	15
Neuss Trimodal GmbH	13
Schwarz-Technik GmbH	41
Schulschiff „Rhein“	18
Wernz GmbH	22
Wittig Schiffsausrüstung	11

Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4



Noch zum Titelbild: ... und vor 49 Jahren - im Februar 1963 - im Eis im Duisburger Nordhafen.

Foto: Friedbert Barg

Früherer Referatsleiter im BMVBS und VBW-Mitglied Johannes Sengpiel verstorben

Am 21. Januar 2012 haben wir einen großen Freund und Förderer der Binnenschifffahrt insgesamt und des VBW im Speziellen verloren. Johannes Sengpiel, geb. am 12. Februar 1930, hat uns im Alter von 81 Jahren verlassen.“, teilte der Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) seinen Mitgliedern in einem Rundschreiben mit.

Während seiner beruflichen Laufbahn beim Bundesministerium für Verkehr in Bonn hat er sich nicht nur als Mitglied des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW), sondern auch als Mitglied des Beirats und insbesondere als Vorsitzender des Fachausschusses für Binnenschifffahrtsrecht von 1997 – 2003 für das Verkehrssystem Binnenwasserstraße und damit für die Ziele des Vereins nachhaltig eingesetzt. Das Mitwirken an zahlreichen Veröffentlichungen des VBW (IVTB Internationale Verlade- und Transportbedingungen, Vorschlag für ein „Europäisches Übereinkommen über die Haftung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen“) sind nur einige wenige Beispiele für sein hervorragendes Engagement. ■

Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen Marcel Lohbeck Geschäftsführer

Ein vertrautes Gesicht ist zum 1.2.2012 in den Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) zurückgekehrt: Marcel Lohbeck.

Zuvor hatte das VBW-Präsidium in bestem gegenseitigem Einvernehmen mit Dirk Bley beschlossen, dessen Aufgabe als Referent des Präsidiums zu beenden.

Marcel Lohbeck, Dipl.-Sozialwissenschaftler und bislang Referent der IHK-Hauptgeschäftsführung in Duisburg, war bereits von 2007 bis 2009 Geschäftsführer des im Duisburg-Ruhrorter „Haus Rhein“ ansässigen Vereins. fb ■



Marcel Lohbeck

Museum der Deutschen Binnenschifffahrt Friedbert Barg ins Kuratorium gewählt

Die Mitgliederversammlung der Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. hat Friedbert Barg, Herausgeber der Zeitschriften *Schifffahrt-online* und *Schifffahrts-Magazin* in das Kuratorium der Gesellschaft gewählt.

Die Fördergesellschaft zählt 133 private und 64 Unternehmensmitgliedschaften. Wir werden in unserer nächsten Ausgabe ausführlich über die Arbeit der Fördergesellschaft und die Bedeutung des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt berichten. ■

Größte Schiffbaumesse der Welt in Hamburg Schifffahrts-Magazin zum Medienpartner der SMM gewählt

Die Hamburg Messe und Congress GmbH hat sich für die SMM 2012 für die Zeitschriften *Schifffahrt-online* und *Schifffahrts-Magazin* als eine ihrer Medienpartner entschieden.

Anzeige

Ihr Spezialist
auf allen Gebieten
der Transport- und
Schiffsversicherung



Bei uns
können Sie sicher
vor Anker gehen!



Die CARL REHDER GRUPPE erweitert ihr Angebot für den russischen Markt. Um der immer stärker steigenden Nachfrage nach den Dienstleistungen der zur CARL REHDER GRUPPE gehörenden Firmen aus dem russischen Schifffahrts- und Versicherungsmarkt gerecht zu werden, wurde am 16. Juni 2011 im Beisein russischer, niederländischer und deutscher Gäste feierlich die Gründung der JMS JOINT MARINE SERVICE RUS LLC und die Eröffnung des Moskauer Büros der Firma begangen.

Mit der Gründung eröffnet sich für westliche Lieferanten und Investoren und für russische Versicherer die Möglichkeit sowohl im Schadenfall, als auch bei der Risikobewertung und Versicherung nicht nur direkt,

ohne den Umweg über Deutschland machen zu müssen, auf die Expertise und den Service der Fachleute der JMS JOINT MARINE SERVICE GBMH zurückgreifen zu können, sondern gleichzeitig auch die Expertise der russischen Mitarbeiter in Moskau nutzen zu können.

Die Mitarbeiter der CARL REHDER GRUPPE stehen Ihnen unter der unten genannten Telefonnummer gern für weitere Informationen jederzeit zur Verfügung.

CARL REHDER GRUPPE
Lindhorster Straße 4
21218 Seevetal (Hittfeld)
Tel.: 04105 77028-0
Fax: 04105 77028-18
info@carl-rehder.de, www.carl-rehder.de

Die 25. SMM, shipbuilding, machinery & marine technology international trade fair hamburg, findet vom 4. bis 7. September, auf dem Gelände der Hamburg Messe statt.

Über 2.000 Aussteller aus über 60 Ländern werden erwartet – vom spezialisierten Mittelständler bis zum global agierenden Schiffbaukonzern.

Nutzen Sie unsere Verbreitung auf der größten Schiffbaumesse der Welt für Ihre Werbung!

Michael Spahn, Tel. 06131 / 62 74 626 (für Deutschland) und Peter Baumgartner, Tel. +43 (0)664 263 43 62 (für Österreich) beraten Sie gerne. ■

Arbeitszeitvereinbarung in der Binnenschifffahrt Europäische Sozialpartner unterzeichnen Abkommen



Unterzeichneten den neuen Vertrag (v.l.): J. Dalaise (EBU), J. Veldman (ESO), N. Bramley (ETF-Sektion Binnenschifffahrt), E. Chagas (ETF).

Die internationalen Verbände der europäischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt haben sich auf neue Rahmenbedingungen zur Arbeitszeitgestaltung geeinigt. Die am 15. Februar 2012 in Brüssel geschlossene Sozialpartnervereinbarung soll an die Stelle der Allgemeinen Arbeitszeitrichtlinie treten. Sie nimmt Bezug auf die gewerbespezifischen Besonderheiten in der Binnenschifffahrt: Die nautische Besatzung und das Bordpersonal dürfen in einem Zeitraum von 12 Monaten durchschnittlich wöchentlich 48 Stunden arbeiten. Die Arbeitszeit während der Nacht ist auf 42 Stunden pro Woche begrenzt. Die tägliche Mindestruhezeit beträgt 10 Stunden, von denen 6 Stunden

ohne Unterbrechung gewährt werden müssen. Sonderregeln gibt es für die saisonale Fahrgastschifffahrt.

Parteien der Vereinbarung sind die Europäische Binnenschifffahrts Union (EBU), der auch der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) und der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V. (AdB) angehören, die Europäische Schifferorganisation (ESO) und die Europäische Transportarbeitergewerkschaft (ETF).

Nach mehreren Jahren der Verhandlungen wurde die Vereinbarung im Rahmen des „Sektoralen Sozialen Dialogs“, der von der Generaldirektion für Arbeit und Beschäftigung der Europäischen Kommission unterstützt wird, bei einem Festakt in Anwesenheit hochrangiger EU-Kommissionsvertreter offiziell unterzeichnet.

„Die Arbeitszeitvereinbarung gewährt den Unternehmen der Binnenschifffahrt größere Flexibilität bei der Personaleinsatzplanung und sichert dabei auf einem hohen Niveau den Arbeits- und Gesundheitsschutz der Mitarbeiter. Attraktive Arbeitsbedingungen sind eine wichtige Voraussetzung, damit die Binnenschifffahrt auch in Zukunft gut qualifiziertes Personal beschäftigen kann.“, sagt Georg Hötte, Präsident des BDB.

AdB-Präsident Volker Seefeldt, würdigt die neue Regelung mit den Worten: „Die konstruktive Zusammenarbeit der Arbeitgeber und Arbeitnehmer ermöglicht eine praxisgerechte



Da stimmte doch was nicht ... 2012 - nicht 2011

Unsere Ausgabe Nr. 1/2012 hatten wir versehentlich dem Jahr 2011 hinzugerechnet und ihr die Nr. 1/2011 gegeben. Das war natürlich falsch. Richtig war: 1/2012. Für den Fehler bitten wir um Entschuldigung. fb ■

Umsetzung der Vorgaben des europäischen Arbeitszeitrechts. Ein solches Verhandlungsergebnis wäre ohne das Engagement unserer Mitgliedsunternehmen nicht denkbar gewesen.“

Die Sozialpartnervereinbarung wird nun von der Europäischen Kommission juristisch geprüft und als Richtlinie dem Rat der Europäischen Union zur Entscheidung vorgelegt. ■

Anzeige

Besuch im Bundestag

Der FDP-Bundestagsabgeordnete **Torsten Staffeldt**, Sprecher der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt, lädt Leserinnen und Leser der Zeitschriften **Schiffahrts-Magazin** und **Schifffahrt-online**

vom 9. bis 10. April 2012

zu einem Besuch in den Bundestag ein. Kommen Sie mit und diskutieren Sie mit dem Abgeordneten aktuelle Probleme der Binnenschifffahrt.

Anmeldeschluss ist am 20.3.2012. Maximal 50 Teilnehmer. Anmeldung unter Tel. 0211-383683 oder per Mail steffi.lehnert@schiffahrts-magazin.de

Über 95 Jahre Erfahrung haben Zukunft ...

... auch und gerade in der Schifffahrt. So schaffen wir für Sie Verbindungen in EUROPA.

Wasserstraßenlogistik
von Bayerns Marktführer



Binnenschifffahrt, Schiffsreparaturen, Value Added Services und Bunkerungen aus einer Hand.



MSG eG

Südliche Hafenstraße 15 • 97080 Würzburg
www.MSGeG.de

In der Bremer Landesvertretung in Berlin: Parlamentarischer Abend des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Alternativlos - das gibt es nicht

Von Susanne Ehlerding

Alternativlos“ war das Unwort des Jahres 2010. „Alternativlos“ kann man etwas nennen, über das man nicht weiter nachdenken möchte. Alternativlos sieht der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) die derzeitige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland nicht. Darüber zu diskutieren lud der Verband bei seinem sechsten parlamentarischen Abend ein, diesmal in die Vertretung des Landes Bremen in Berlin. Die Gastgeber hatten allerhand maritime Köstlichkeiten aufgetischt – allerdings wurde erst einmal Stoff für intensives Zuhören geboten.

Rainer Schäfer vom BÖB stellte einen direkten Zusammenhang zwischen der Wirtschaftskraft eines Landes und der Leistungsfähigkeit seiner Verkehrsinfrastruktur her. Auf das exorbitant gewachsen Verkehrsaufkommen sei das bestehende System nicht vorbereitet. Die Sta-

gnation der Investitionen seit dem Jahr 2000 sei nur durch ein „Strohfeuer“ der Konjunkturprogramme während der Wirtschaftskrise unterbrochen worden. „Dieses Thema muss man anpacken“, sagte Schäfer, schließlich sei ja auch die Entwicklung der Steuereinnahmen positiv verlaufen. Er sieht die Gefahr, dass zur Zeit eine Rückverlagerung von Verkehr auf die Straße organisiert wird, wo doch die Wasserstraßen erhebliche Mehrmengen aufnehmen könnten. Dafür bräuchte es nur vergleichsweise wenige Milliarden an Investitionen im Vergleich zu anderen Ausgaben.

Alexander Eisenkopf, Professor für Betriebswirtschaftslehre und Mobility Management an der Zeppelin-Universität in Friedrichshafen, hielt dann vor den zahlreichen Zuhörer ein Impulsreferat. Darin ging er auf Fragen rund um die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ein und versuchte, Wege aus der Unterfinanzierung aufzuzeigen. Eine „alternativlose Politik“ sei jedenfalls eine „*contradictio in adiecto*“, ein

Widerspruch in sich, sagte Eisenkopf, auch wenn es zwischen Otto von Bismarck („Politik ist die Kunst des Möglichen“) und Herbert Wehner („Politik ist die Kunst, das Notwendige möglich zu machen“) eine Spannweite gebe. Eisenkopf sieht es wie Schäfer als Tatsache an, dass alles drei Verkehrsträger – Straße, Wasserstraße und Schiene – zur Zeit unterfinanziert sind. „Wir leben von der Substanz.“ Genährt würde das einerseits von dem Wunsch der Politiker, wiedergewählt zu werden. Andererseits handele der Wähler oft nach Devise „Das Hemd ist mir näher als der Rock“. Er sei zwar für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, aber bitteschön nicht im eigenen Umfeld. Beide Haltungen führen zu einer falschen Verteilung der Mittel. Das hätte Konsequenzen für die Wirtschaftskraft: „Wenn Investitionen in Straße, Schiene und Wasserstraße zu gering ausfallen, geht das mit Wachstumseinbußen einher und hat weniger Arbeitsplätze und weniger Wohlstand zur Folge“, sagte Eisenkopf.



Gäste des Palamentarischen Abends in der Bremer Landesvertretung.



Prof. Dr. Alexander Eisenkopf

Was aber ließe sich besser machen? Eine Nutzerfinanzierung könnte die Mittelplanung „herauslösen aus dem Korsett der jährlichen Haushaltsdiskussionen“, schlug Eisenkopf vor. Allerdings, da waren sich alle Teilnehmer der später beginnenden Podiumsdiskussion einig, wird man von den Nutzern der Wasserstraßen niemals genug Geld einsammeln können, um damit die Instandhaltung oder gar Neuinvestitionen zu finanzieren. Aber schließlich sei ja Geld da. „Es liegt auf der Straße“, sagte Eisenkopf, „wir haben die höchsten Steuereinnahmen aller Zeiten.“ Nur werde das Geld

eben nicht richtig eingesetzt. 160 Milliarden Euro aus dem Bundeshaushalt würden jährlich in Subventionen fließen. „Grundlegende ökonomische Effizienzrechnungen werden nicht angestellt“, bemängelte Eisenkopf.

Orientieren müsse man sich außerdem an der Dringlichkeit von Verkehrsinfrastrukturprojekten. Nicht jede Ortsumgehung im Wahlkreis eines Abgeordneten müsse im Bundesverkehrswegeplan auftauchen. Auch den Verzicht auf teure Leuchtturmprojekte empfahl Eisenkopf.



BÖB-Präsident Rainer Schäfer.

Fotos: Friedbert Barg

An sein Plädoyer für ökonomische Effizienz knüpfte in der nun folgenden Podiumsdiskussion der bayerische Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Bundestag, Toni Hofreiter (Die Grünen), an. 15 Milliarden Euro seien beispielsweise in die Bahnstrecke München-Berlin für einen vergleichsweise geringen Zeitvorteil investiert worden. Gleichzeitig warnte Hofreiter vor einem blinden Zahlenglauben. Allzu leicht würde die Effizienz eines Projektes mit geschönten Berechnungen vorgetäuscht. Wie aber kann man „klug“ in die Verkehrsinfrastruktur investieren? Hofreiter sprach sich

Anzeige



Mannheim – Quadrate und mehr

Unser Hafen bringt bunte Vielfalt in die Region und in die Welt.



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

Hafen Mannheim
weltweit für die Region

für Investitionen in das Seehafen hinterland und die Erweiterung der trimodalen Umschlagpunkte aus. Auch eine Priorisierung, also die Einordnung nach Vorrangigkeit, sei wichtig. An dieser Stelle lobte Hofreiter das Bundesverkehrsministerium und seine umstrittene Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Der Streit darum zeige aber, dass eine Priorisierung eben nicht so simpel zu machen sei: „Sie ist einfach, so lange es theoretisch bleibt, und ein Gemetzel, so bald es konkret wird“, sprach der Abgeordnete aus Erfahrung. Objektivität, so lautete hier der Zwischenruf von Rainer Schäfer, fordere der BÖB schon lange in Form eines Netzzustandsberichts. Er könne eine Planungsgrundlage in Form einheitlicher Bestandsaufnahmen bieten. Leider habe sich das Verkehrsministerium bisher immer geweigert, einen solchen Plan auf den Tisch zu legen.

Für Vertrauen in die Fachleute aus dem Ministerium plädierte hingegen der Bundestagsabgeordnete Torsten Staffeldt (FDP) aus Bremen. Er ist ein Vertreter der bestehenden Regelung von geschlossenen Finanzierungskreisläufen. Das heißt, dass beispielsweise die Lkw-Maut auch nur für Straßenbauprojekte eingesetzt wird.

Hier war ihm Widerspruch des pfälzischen Bundestagsabgeordneten Gustav Herzog (SPD) gewiss. „Die geschlossenen Finanzierungskreisläufe waren einer der größten Fehler der Bundesregierung“, sagte Herzog. Er würde die Lkw-Maut gern zu einer Logistikabgabe umfunktionieren, die dann auch anderen Verkehrsträgern zu Gute kommen könnte. Auch Staffeldt räumte ein, dass das

Ziel geschlossener Finanzierungskreisläufe im Bereich der Wasserstraße nicht möglich sei. Es gebe immerhin 50 Milliarden Euro jährliche Einnahmen aus der Kfz- und Mineralölsteuer. „Man muss sich fragen, warum die im Haushalt verschwinden und nicht in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden“, sagte der Abgeordnete.

Zum Schluss sprach sich Gustav Herzog noch einmal deutlich gegen ein Diktat der Wirtschaftlichkeitsberechnungen aus. „Das wäre eine Kastration der politischen Entscheidungskompetenz“, sagte er. In diesem Punkt war er sich mit Toni Hofreiter einig: „Man muss vorsichtig sein, Dingen, die politischen und gesellschaftlichen Interessen unterliegen, einen wissenschaftlichen Stempel aufzudrücken. Das sind letztendlich alles Werteentscheidungen“, sagte der Bundestagsabgeordnete der Grünen.

Das letzte Wort der Podiumsdiskussion hatte dann Rainer Schäfer, der grundsätzlich dafür plädierte, in die Verkehrsinfrastruktur zu investieren, um die Leistungsfähigkeit der Wirtschaft und den Wohlstand in Deutschland zu erhalten.

„Ich bin natürlich dafür, dass die Wasserstraßen erhalten werden“, erklärte Britta Weise von den Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe im Anschluss an die Diskussion. „Das können die Schiffer nicht stemmen, das können die Häfen nicht stemmen, aber es geht auch nicht über eine Maut“, meinte sie.

Eher allgemein, nicht konkret auf die Binnenschifffahrt zugeschnitten, fand Alexandra Hörnig vom Verein „Frauen in der Binnenschiff-

fahrt“ die Diskussion. „Die Probleme sind da“, sagte sie. „Aber was in Zukunft kommt, darüber hat jeder eine andere Meinung.“ Auf jeden Fall hätte sie gern mehr darüber gehört, wie die Unterhaltung der Wasserstraßen in Zukunft finanziert werden soll.

„Was ich aus dem Abend herausgezogen habe ist, dass sich viele Punkte, die vor kurzem noch heftig umstritten waren, insbesondere was die Wasserstraßeninfrastrukturpolitik angeht, doch mittlerweile durchsetzen“, sagte Reinhard Klingen vom Bundesverkehrsministerium, Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt. Er meinte damit, „dass der Weg, den wir beschreiten wollen, der Priorisierung einerseits und der Orientierung von Erhalt vor Neubau, mittlerweile einen breiten Konsens in der Politik findet“, sagte er. Auch beim Thema Nutzerfinanzierung fühlte er sich bestärkt: „Niemand, auch im Verkehrsministerium nicht, glaubt, wir könnten die Wasserstraßen zu 100 Prozent aus Nutzerentgelten finanzieren. Aber wenn wir mehr mobilisieren, als wir derzeit tun und das in die Infrastruktur zurückfließt, dann ist schon viel gewonnen.“

„Wir müssen neue Konzepte entwickeln, wie wir mit dem Verkehr oder besser mit der Mobilität der Menschen umgehen“, sagte Valerie Wilms, Bundestagsabgeordnete der Grünen nach der Diskussion. „Einfach nur Nutzen-Kosten-Rechnungen anstellen, damit kommen wir nicht weiter. Wir müssen das, was wir als volkswirtschaftliches Vermögen geschaffen haben, auch wirklich unterhalten. Und das schaffen wir derzeit nicht“, warnte sie. ■



Die Teilnehmer der Podiumsdiskussion (v.l.): Prof. Dr. Alexander Eisenkopf, MdB Torsten Staffeldt, Moderator Lutz Lauenroth, MdB Gustav Herzog, MdB Dr. Anton Hofreiter, Rainer Schäfer. Foto: Friedbert Barg

NIHK-Sprecher für Verkehr Dr. Michael Ahrens verstorben

Dr. Michael Ahrens, langjähriger Sprecher des Niedersächsischen Industrie- und Handelskammertages (NIHK), ist am 24.01.2012 im Alter von



62 Jahren nach schwerer Krankheit verstorben. Dr. Ahrens war bis zu seinem Ausscheiden aus dem Berufsleben im Sommer 2011 Sprecher für Verkehr, Schifffahrt und Häfen des NIHK. Als solcher hat er sich für leistungsfähige und effiziente Lösungen in den Bereichen der Verkehrsinfrastruktur in Niedersachsen, Transport und Logistik eingesetzt. Er war mit den Akteuren der Verkehrspolitik und -verwaltung sowie den Landesinstitutionen bestens vernetzt. Dr. Ahrens wurde für seinen freundlichen und wertschätzenden Umgang geachtet. ■

PLATINA in Wien

Projektergebnisse

Vom 13. bis 15. März 2012 findet die Abschlussveranstaltung des EU-Projektes PLATINA in der Aula der Wissenschaften in Wien statt, meldet der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt in seinem RePort. Bei der Veranstaltung werden nicht nur die finalen Projektergebnisse vorgestellt, sondern auch Fachvorträge mit Schwerpunkten auf Donauverkehren und Innovationen in der Binnenschifffahrt im Rahmen der „Barge to Business“-Konferenz angeboten. Außerdem findet ein sogenanntes „Riverdating“, d.h. Kontaktgespräche zwischen potentiellen Verladern und Beförderern, statt. Weitergehende Informationen sowie die Anmeldung zur Konferenz sind unter <http://bargetobusiness.eu> zu finden. ■

BDB-Mitgliederversammlung 2012 im „Haus Rhein“

Minister Ramsauer

Die Mitgliederversammlung 2012 des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) findet am 19. Juni 2012 in Duisburg im „Haus Rhein“ statt.

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer wird die Festrede im Rahmen des öffentlichen Teils dieser Versammlung halten. ■

Das Transportaufkommen in Deutschland ist 2011 um 6,5 Prozent auf 4,3 Mrd Tonnen angestiegen

Straße und Schiene legen zu, die Binnenschifffahrt verliert

Der Güterverkehr in Deutschland ist im Jahr 2011 deutlich gewachsen: Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) stieg das Transportaufkommen im Jahr 2011 voraussichtlich um 6,5 % gegenüber dem Vorjahr auf 4,3 Milliarden Tonnen. Dies ist die höchste Steigerung gegenüber einem Vorjahr seit dem Jahr 1994 (damals + 7,5 % gegenüber 1993). Zum Wachstum trugen der Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie die Seeschifffahrt und der Luftverkehr bei; dagegen verbuchten die Binnenschifffahrt und der Transport von Rohöl in Rohrleitungen Verluste.

Den stärksten Anteil am Transportaufkommen hatte mit 77,5 % der Beförderungsmenge der Straßengüterverkehr. Auf der Straße wurden - nach einer Schätzung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung - im vergangenen Jahr knapp 3,4 Milliarden Tonnen und damit 7,7 % mehr befördert als im Jahr 2010. Das ist die höchste Wachstumsrate aller Verkehrsbereiche.

Der Güterverkehr der Eisenbahn stieg

ebenfalls an: Das Verkehrsaufkommen lag mit 374 Millionen Tonnen um 5,1 % über dem Wert des Jahres 2010 und erreichte damit den höchsten Wert seit 1993. Auch die Frachtbeförderung der Luftfahrt nahm zu (+ 4,8%). Mit deutlich mehr als 4 Millionen Tonnen wurden im Jahr 2011 so viele Güter in Flugzeugen befördert wie noch nie.

Rückläufig entwickelte sich im Jahr 2011 der Güterverkehr in der Binnenschifffahrt: Die Beförderungsmenge nahm um 4,3 % auf 220 Millionen Tonnen ab. Die Binnenschifffahrt behinderten 2011 verschiedene Einflüsse: Zu erwähnen sind vor allem die Havarie eines Tankers im Januar 2011 an der Loreley sowie mehrfache extreme Niedrigwasserperioden. Der Güterverkehr der Seeschifffahrt entwickelte sich dagegen positiv: Mit 291 Millionen Tonnen wurden hier 6,8 % mehr Güter befördert als im Jahr 2010.

Beim Transport von Rohöl in Rohrleitungen ging die Beförderungsmenge um 2,5 % auf knapp 87 Millionen zurück. Diese Abnahme ist unter anderem auf Wartungsarbeiten in Raffinerien zurückzuführen. ■

Anzeige

Wir halten Ihre Tankmessuhren in Schuss

Großes Ersatzteil-Lager für Krohne Messuhren



Typ:

BM 51

BM 34

BM 24

Optiflex

Optiswitch



Wittig GmbH
Max-Peters-Straße 13
47059 Duisburg
Tel.: ++49-203/93273-0
Fax: ++49-203/93273-66
E-Mail: info@wi-du.de
Internet: www.wi-du.de

FS Schiffstechnik
GmbH & Co. KG
Wertstraße 25
47053 Duisburg
+ 49-203/60367-2
+ 49-203/60967-16
E-Mail: fs-schiffstechnik@t-online.de
Internet: www.fs-schiffstechnik.de

Geschichten aus der Schifffahrt (XXIX)

Vom Schiffer zum Landesbeamten

In einer *Schifffahrt-online* und *Schiffahrts-Magazin* Serie erzählt der frühere Binnenschiffer Karl Gerhard Strack Geschichten aus der Binnenschifffahrt. Geschichten, die zum Teil schon sehr lange zurückliegen; Geschichten, die die Erinnerung an die Binnenschifffahrt von früher wachhalten sollen. Unser Autor Karl Gerhard Strack ist vielen Lesern bekannt, denn nach den Jahren an Bord verschiedener Rheinschiffe blieb er der Binnenschifffahrt treu - als Beamter der Wasserschutzpolizei in Koblenz.

Mit dieser Geschichte, die sich so oder weitestgehend so zugetragen hatte, schlage ich ein neueres Kapitel meiner Zeit in der Binnenschifffahrt bzw. am Puls und (im wahrsten Sinne des Wortes) im Dienste der Binnenschifffahrt auf. Ich muss dabei jedoch um Verständnis dafür bitten, dass ich mich in meinen Schilderungen des Geschehens nur sehr allgemein halten kann, weil ich vermeiden muss und vermeiden will, dass dienstrechtlich relevante Details, aus meiner Zeit bei der Wasserschutzpolizei des Landes Rheinland-Pfalz, die nicht für die Öffentlichkeit bestimmt waren und/oder sind, auf diese Weise bekannt würden.

In dieser Geschichte evtl. auftauchende Namen von Personen oder Schiffsnamen sind daher auch selbstverständlich abge-

ändert, nicht jedoch im Wesentlichen das, was sich da zugetragen hatte.

Auf Bootsstreife in St. Goar

Wenn mich mein Gedächtnis nicht trügt, spielte sich das folgende Geschehen im Sommer 1985 ab. Wir, d.h. mein Kollege Elmar Z.* und ich, befanden uns mit dem Streifenboot der WSP-Station St. Goar so gegen 14:00 Uhr, das genaue Datum weiß ich beim besten Willen nicht mehr, zu Berg fahrend auf Streife ca. 500m unterhalb des Bankecks. Der Wahrschauer auf „der Bank“ (Signalstelle E) zeigte im unteren Feld, also im Feld 4 einen Einzelfahrer. Ein Fahrzeug also, das jeden Moment um die Ecke kommen musste. Wir schenkten diesem Umstand zunächst keine größere Bedeutung, weil wir zum einen gar nicht um die Bank herum zu Berg fahren wollten und zum anderen der Talfahrer auch kein Hindernis für uns und wir mit unserem Polizeiboot auch keins für den Talfahrer darstellten.

Als dieses Gefährt jedoch in Sicht kam, erregte es sofort unsere erhöhte Aufmerksamkeit. Dafür war nicht so sehr die Tatsache ausschlaggebend, dass es sich dabei um eine französische Peniche* handelte, sondern es war vielmehr der Kurs, den der Penichenführer gewählt hatte. Er fuhr nämlich dermaßen hart an der grünen Fahrwasser- tonne des Schwarz- oder Bankeckgrundes entlang zu Tal, dass man annehmen muss-

te, er wolle unmittelbar nach Passage des Bankecks in St.Goar anlegen (z.B. wie ein Passagierschiff der KD) oder aufdrehen - oder so?!

Dass dies jedoch nicht seine (des Penichenführers) Absicht war, bewies er im nächsten Moment, gerade als wir Kurs auf ihn nahmen. Plötzlich wechselte dieses Fahrzeug (Penichen sehen immer ein bisschen wie schwimmende Badewannen aus) komplett seinen Kurs um ca. 45 Grad und steuerte jetzt direkt in Richtung St.Goarshausen, KD-Steiger. Wir befanden uns, eh wir uns versahen, auf Kollisions-kurs.

Gefährlicher Kurs oder gefährlicher Zustand!?

Mein Kollege, er stand am Steuer unseres Streifenbootes, schaute mich konsterniert an und meinte: Hat der noch alle Tassen im Schrank, - was fährt der dann für'n Schrott zusammen? Ich antwortete sinngemäß: Entweder hat er riesentechnische Probleme oder er ist besoffen – oder so?!

Wir änderten schnell unseren Kurs, drehten hinter dem Fahrzeug in die Talfahrt und näherten uns zügig aber dennoch recht vorsichtig von achtern der talfahrenden beladenen Peniche, mit dem tollen Namen „La Foire de la France“, (was so viel heißt wie: Die Schöne von Frankreich“) die zwischen-



Eine belgische Peniche

zeitlich erneut extrem den Kurs gewechselt hatte und sich deshalb schon wieder auf Kollisionskurs mit der in St.Goar am Hafendamm zu Berg fahrenden Schifffahrt befand. Es wurde höchste Zeit einzugreifen.

Mein Kollege Elmar legte unser Streifenboot achtern am Schanzkleid der „La Foire de la France“ bei und ich stieg über und befand mich wenige Schritte danach bereits im Steuerhaus der Peniche; - ich fand folgende Situation vor, bzw. es bot sich mir folgender Anblick:

Die Einrichtung, bzw. die technisch/nautische Ausstattung des Steuerhauses wurde beherrscht von einem riesigen Steuerrad (Hassel mit doppeltem Ring). An bzw. in diesem Haspel hing der „Peniche - Capitaine“ -sorry - wie ein Dieb am Galgen-

Über den Boden des Steuerhauses rollten einige geleerte Rotweinflaschen (Vin d'Alsace). Wenn mich meine zu dieser Zeit noch recht schwach ausgeprägten Kenntnisse der französischen Sprache und meine ebenso mangelnden musikalischen Fähigkeiten nicht täuschten, grölte er dabei die Marseillaise. Das war dieses seltsame

Geräusch, das ich beim Übersteigen bereits zu vernehmen geglaubt hatte. Er ignorierte mein Erscheinen bei ihm an Bord vollkommen und schickte sich an mit wilden Bewegungen den Haspel wieder auf die andere Seite zu drehen, wobei er grölend und fluchend versuchte gleichzeitig nach der halbvollen Rotweinflasche zu greifen, die er sich in seine ausgebeulte Hosentasche gesteckt hatte.

Ach ja, bei all dem verlor er nicht seine maisgelbe Gitanes, die ihm im Mundwinkel klebte, - oder war's eine Gauloises, - ich weiß es nicht mehr.

Ein trauriger Kapitän

Der Anblick faszinierte und erheiterte mich zunächst, erforderte allerdings auch mein sofortiges Eingreifen, was ich dann auch tat. Ich machte mich lautstark, das war notwendig, bemerkbar und „komplimentierte“ den sturzbetrunkenen „Peniche- capitaine“ mit klaren Worten und energischen Handgriffen vom Haspel weg

auf die dahinter befindliche Bankkiste. Er protestierte nur schwach und schaute mich mit glasigen Augen an: Je suis très triste (ich bin sehr traurig). . . wiederholte er mehrfach, und kippte dann einfach um und schickte sich an einzuschlafen. Ich wurde reichlich nervös und sprach ihn ziemlich heftig an: He,

Anzeige



Neuss Trimodal GmbH

Hammer Landstraße 91 · 41460 Neuss

Telefon: +49 (0)2131 71891-0 · Fax: +49 (0)2131 71891-219
E-Mail: info@neuss-trimodal.de · www.neuss-trimodal.de

Trimodalität in Perfektion



Monsieur! Ne vous endormez pas! Où sont les autres, - l'équipage de bateau, s'il vous plaît? Le marin ou votre femme?? - - - Na ja, - jedenfalls glaube ich im Nachhinein und aus heutiger Sicht, dass ich es so gesagt habe; es könnte aber auch so gewesen sein, dass ich einfach nur laut und deutlich auf gut Deutsch gesagt habe: Hier wird nicht geschlafen, - sagen sie mir lieber wo die anderen sind, wer ist noch an Bord usw. - und wie bedient man den Kram hier??

Unfreiwillig zum Peniche-capitaine avanciert

Jedenfalls konnten wir uns soweit verständigen, dass er mir durch schwache Gesten, (mehr angedeutete Handzeichen), erklärte wo die Maschine bedient wurde und wie ich sie stoppen konnte. Seinen weiteren Äußerungen, die hauptsächlich in der bereits erwähnten Erkenntnis: Je suis très triste ... bestanden, entnahm ich mit Unbehagen, dass er bisher wohl allein an Bord gewesen sein musste. Er brabbelte etwas wie: Dieu nous a laissé (frei übersetzt: Gott hat uns verlassen) ... Da er keinen Schiff-Schiff-Funk an Bord hatte, ging ich kurz aus dem Steuerhaus rief meinem (mit dem WSP-Boot am Achterschiff der Peniche klebenden) Kollegen zu: Den Monsieur hier kanns'te vergessen, der ist nicht mehr zurechnungs- und reaktionsfähig. Ich will versuchen, das Teil hier bis Salz (Entschuldigung: Bad Salz) zu chauffieren und dann am „Schneider“ * aufzudrehen. Dann legen wir die Schuit * da vor Anker – okay. Mein Kollege nickte, ich glaubte ein Grinsen zu sehen, als er meinte: Du machst das schon – ich pass auf, dass da nix dazwischen kommt.

Als ich nach dieser kurzen Absprache wieder ins Steuerhaus der Peniche zurückkam schnarchte Monsieur bereits laut und unmelodisch auf der Bankkiste vor sich hin. Na, der hat Nerven dachte ich, aber in dem Zustand. Gott sei Dank war bisher noch nichts passiert. Ungefähr eine halbe Stunde später erreichten wir, ohne nennenswerte Zwischenfälle die Reede Bad Salz und ich drehte das Gefährt samt seinem stark alkoholisierten Schiffsführer auf.

Im Anschluss machte mein Kollege unser WSP-Boot achtern fest und ging nach vorne, um den bzw. die Anker klar zu machen und fallen zu lassen. Auch das bekamen wir relativ problemlos hin.

„La Foire de la France“ lag still; es ging keine

Gefahr mehr von ihr aus - nicht ganz so still lag ihr Capitaine auf der Bankkiste im Steuerhaus, er schnarchte zum Gotterbarmen. Aber auch von ihm ging derzeit absolut keine Gefahr mehr aus.

Natürlich waren die weiteren Maßnahmen, die wir ergreifen mussten, aufgrund des Geschehens klar. Le Monsieur musste erst mal einem Mediziner vorgestellt werden, damit dieser zum einen seine stark in Mitleidschaft gezogenen Vitalfunktionen untersuchen und bewerten konnte und zum anderen mussten wir leider auch eine Blutentnahme anordnen. Es galt schließlich festzustellen (ich drück's mal so aus) wieviel Restblut sich noch in der Menge Alkohol in seinen Venen



befand. So `was nennt man in Fachkreisen, den BAK-Wert, also den Blut-Alkohol-Konzentrationswert, feststellen. Zu diesem Zweck informierten wir über Pol.- Funk die Kollegen der Polizeiinspektion in Boppard, damit sie uns helfen konnten, den Peniche - Capitaine ins Krankenhaus zu transportieren, wo dann die vorher beschriebenen Maßnahmen durchgeführt werden sollten. Die Kollegen fuhren mit ihrem Streifenwagen zum KD-Steiger in Bad Salz und wir fuhren den Monsier – ivre (den betrunkenen Herrn) mit unserem Boot zum Steiger. Monsieur H. (ich nenn ihn jetzt einfach mal Monsieur H.) ließ sich überraschend einfach und bereitwillig auf diesen Transport ein, nachdem wir ihn mit allen möglichen erlaubten Mitteln wieder einigermaßen wach bekommen hatten. Allerdings berichteten die Kollegen aus Boppard, dass sie während der Fahrt mit ihm im Auto von Bad Salz nach Boppard zweimal ziemlich abrupt stoppen und den Monsieur nach draußen aus dem Auto heraus komplimentieren mussten; es wäre jedes Mal nur knapp gut gegangen.

Kurz und gut: Im KH Boppard wurde von

ärztlicher Seite festgestellt, dass Monsieur H. sich in keinem ernsten oder gar lebensbedrohenden Zustand befand, sondern lediglich ein bisschen zu viel getrunken hatte. Wie sich später herausstellte betrug sein BAK-Wert (in Promille ausgedrückt) etwas mehr als 1,9 !?

Die Kollegen brachten ihn uns und wir ihn wieder an Bord. Mittlerweile machte er einen sehr mitgenommenen und sehr traurigen Eindruck.

Deutsch-Französische Gespräche – oder wenn's gehen muss, - dann geht's auch...

Wir versuchten uns mit deutsch-französisch, bzw. französisch-deutsch, sowie mit Händen und Füßen und ausgeprägter Gesichtsmimik zu verständigen und . . . es gelang. Monsieur H. machte uns gegenüber bereitwillig Angaben zur Person und zum Sachverhalt, d.h. wie es zu dem Ganzen kam bzw. kommen konnte.

In seinem, manchmal herrlich verdrehten Elsässerdeutsch – Französisch – Gemisch berichtete er sinngemäß: Isch (h)abe gedacht, gute Reise cest la, von Bâle-(H)uningue nach Thionville via Coblenz et sur la Moselle, n'est-ce pas? Er war im Besitz eines sog. Penichenpatentes, welches ihn nicht berechnete, sein Fzg. unterhalb der letzten Schleuse des kanalisierten Rheines, bzw. damals unterhalb von Iffezheim, verantwortlich zu führen. Deshalb musste er in Iffezheim einen Lotsen an Bord nehmen, der ihn bis nach Koblenz bringen sollte.

Außer dem Lotsen und ihm selbst befand sich zu diesem Zeitpunkt auch noch seine Ehefrau an Bord, mon petit chérie, wie er sagte.

Während der Talfahrt hatten sie u.a. auch in Bingen übernachtet. Als sie am frühen Morgen aufbrechen wollten, stürzte seine Gattin beim Anker aufholen auf dem Vordeck über ein auf Deck herum liegendes Reibholz. Beim Versuch, den Sturz aufzufangen brach sie sich das Handgelenk. Er musste sie mit dem Krankenwagen ins Krankenhaus bringen lassen und begleitete sie erst mal. Der Lotse sollte so lange an Bord bleiben. Als er nach zwei Stunden etwa aus dem KH Bingen zurück an Bord kam, fand er einen im Steuerhaus klebenden Zettel vor, - darauf stand sinngemäß: Gehe nicht davon aus, dass Reise fortgesetzt werden kann, bin deshalb auf dem Weg nach Hause, bon voyage et bonne chance.

Mit ziemlich verzweifelterm Gesichtsaus-

druck erzählte Monsieur H. weiter: He, - was sollte isch machen. Der Mensch, cette grande filou hatte die 3000,- Frf schon von mir bekommen, die wir gemacht (h)atten als contrat-pilot (Lotsen-Vertrag), - merde je tromper (Sch...., ich Dummkopf).

Isch (h)abe bezahlt für von Iffezheim à coblence, les comprendre. Et maintenant (und nun) ? Ma femme dans la Krankenhause à Bingen, isch (h)abe Termin à Thionville en trois jours (in drei Tagen) mit meine Schiff.

„Der Schrecken der Gebirgsstrecke“

Isch bin noch nie (jamais) das Gebirge, (er sprach's etwa so aus: „Chebirch“) zu Tal gefahren, (also die Strecke von Bingen bis St. Goar) . Que dois-je faire (was sollte ich machen) sagte er ? Und weiter: Okay, okay isch (h)abe bekommen Panik, (h)abe genommen von die Vin Rouge, beaucoup trop (viel zu viel) und wollte allein nach Coblenz fahren - qui était stupide de ma part (das war dumm von mir).

Er erzählte noch eine ganze Weile von seinen Sorgen und Nöten. Unter anderem hing von dieser Reise ab, dass er seine Peniche behalten konnte, denn er hatte Schulden gemacht; es lief halt nicht mehr so gut. Er machte sich, vor allem aber Sorgen um sein „petit cherie“, die er in Bingen zurück lassen musste; es käme zwar jemand aus Frankreich sie holen, aber sie sei halt auch sehr anfällig in letzter Zeit gewesen. Und dann, - was jetzt ? Mit einem Anflug treuherziger Verzweiflung meinte er: Monsieur Policier, peut-être können sie ja bis Coblenz bei mich an Bord bleiben, à Coblenz sur la Moselle, isch kann sehen weiter? Das ging leider nicht. Aber – ich kannte jemand, einen Schiffsführer, der ihm helfen konnte und auch helfen würde.

Ich muss an dieser Stelle noch anfügen, dass Monsieur H. trotz des reichlichen frühmorgentlichen Alkoholgenusses jetzt, um ca. 18:00 Uhr einen recht vernünftigen und relativ erholten Eindruck machte. Er war scheinbar wieder, nach ausreichender Nahrungs- und Kaffeeaufnahme auf'm Damm. Dennoch bestanden wir (aus rechtlichen Gründen aber auch zu seiner eigenen Sicherheit) darauf, dass er erst einmal liegen bleiben musste und erst am nächsten Morgen weiter fahren durfte, wenn der Lotse, den wir ihm noch besorgen wollten, an Bord war. Da half auch kein jammern und kein drängeln. Schließlich konnten wir zu diesem Zeitpunkt nicht beurteilen, wie stabil Monsieur H. wirklich war . . .

Wir bekamen es, trotz dicht gedrängtem Dienstplan auch noch hin, ihm am nächsten Morgen den Lotsen an Bord zu bringen. Außerdem rief ich, auf seine Bitte hin, auch noch in Koblenz, beim Arbeitsamt/Schiffvermittlungsstelle (oder so ähnlich) an, damit er einen Ersatzmann für die Fahrt auf der Mosel zu Berg rechtzeitig bekommen konnte. Seltsamer Weise konnten die sogar prompt jemanden dafür „begeistern“.

Eines war allerdings unvermeidbar, - wir konnten Monsieur H. die nun unsererseits

erforderlichen Maßnahmen und die daraus resultierenden rechtlichen Folgen seines Handelns nicht ersparen. Eine solche Verhaltensweise ist selbstverständlich auch unter einem gewissen Härtefall-Aspekt nicht entschuldbar. Allerdings bestand ich in meinem Ermittlungsbericht auf der Feststellung der Tatsache (nicht der Annahme), dass diese Trunkenheitsfahrt u. a. auch auf die hohe seelische oder sagen wir mal psychische Belastung des Peniche – Capitains zurückzuführen sein könnte – ein Umstand, der nicht meiner sondern der Bewertung des Gerichtes unterliegen würde, worüber ich mir im Klaren war und was sich später auch als sehr zutreffend herausstellen sollte, als es eben um diese Bewertung des Gerichtes bzw. des vorsitzenden Richters am Schifffahrtsgericht St. Goar ging.

Diese Geschichte verdient es, meiner Meinung nach, weiter erzählt zu wer-

den – aber davon ein anderes Mal in einer späteren Geschichte mehr. Nur so viel . . . es wurde noch sehr amüsant in dieser Angelegenheit; es fehlte nicht an heiteren, manchmal auch heiter-besinnlichen Erkenntnissen.

- * Elmar Z. = alle Namen sind abgeändert
- * Peniche = max. 38,5 m lang, 5,05 m breit, max. Tiefgang 2,50 m, Tonnage bis 400 t
- * Schneider = Liegeplatz oberhalb der Reede Bad Salzig
- * Schuit = Pott oder Schlappen, aus dem Niederländischen etwas abwertende Bezeichnung für Schiff

Anzeige

Die MSG eG ist einer der namhaften Akteure im europäischen Markt für Binnenschiffstransporte.



Der Einsatz der gesamten MSG-Flotte wird zentral vom Firmensitz in Würzburg aus gesteuert.

Die mehr als 70 Binnenschiffe sind spezialisiert auf den Transport von Trockengütern innerhalb des europäischen Wasserstraßennetzes.

Neben dem Kerngeschäft Binnenschifffahrt erstreckt sich das Tätigkeitsfeld der MSG auf Schiffsreparaturen und Bunkerdienstleistungen.

Wir suchen zum nächstmöglichen Zeitpunkt einen/eine

Schiffsinspektor/-in

Ihre Aufgaben:

In Zusammenarbeit mit dem Vorstand verantworten Sie die technischen Abläufe unserer Fahrzeuge.

Hierzu zählen vor allem:

- Technische Betreuung der eigenen Schiffe und Anlagen
- Personalverantwortung für das Schiffspersonal
- Havariebetreuung der Schiffe, Bearbeitung von Kaskoschäden
- Ansprechpartner in nautischen Fragen
- Vertretung des Unternehmens in Gremien und Ausschüssen

Fachliche Anforderungen:

- Berufserfahrung als Schiffsführer in der Binnenschifffahrt
- Gute PC- und Internetkenntnisse
- Erfahrung im Bereich der Personalverantwortung
- Ausbildung zur Fachkraft für Arbeitssicherheit erwünscht

Persönliche Fähigkeiten:

- Hohe Einsatzbereitschaft
- Unternehmerisches Denken und Handeln
- Selbstständige Arbeitsweise
- Teamfähigkeit und Belastbarkeit
- Überzeugende Kommunikationsfähigkeit

Wir bieten Ihnen

- ein interessantes und vielseitiges Arbeitsgebiet
- flache Hierarchien und einen großen Gestaltungsspielraum
- eine leistungsgerechte Vergütung sowie attraktive Rahmenbedingungen einer Genossenschaft

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Dann senden Sie bitte Ihre aussagekräftigen Bewerbungsunterlagen mit Angabe Ihrer Gehaltsvorstellung und des frühestmöglichen Eintrittstermins an:

MSG eG
Jutta Gottwald
Südliche Hafenstraße 15
97080 Würzburg
Tel: 0931 9081-110
E-Mail: j.gottwald@msgg.de

Türkisch-stämmige Praktikanten im Duisburg-Homberger Schiffer-Berufskolleg

Reinschnuppern in das Leben an Bord eines Binnenschiffes

Von Petra Grünendahl

Auf zwei der Kochstationen haben sich die fünf Praktikanten verteilt. Unter Anleitung von Dr. Regina Winterberg holen sie Zutaten und Kochgeschirr zusammen, um das gemeinsame Mittagessen vorzubereiten und zu kochen. Schließlich gehört auch das Kochen in der Binnenschifffahrt zu den Pflichten an Bord. Und Kochen mit möglichst wenig Aufwand will gelernt sein. Lasagne und Quark mit Mandarinen stehen auf dem Speisezettel. „Das Hackfleisch stammt nur vom Rind, da die Praktikanten aus religiösen Gründen kein Schweinefleisch essen dürfen“, erklärt Dr. Winterberg. Religiöse Vorschriften ebenso wie Allergien oder Unverträglichkeiten Einzelner müssten beim Kochen in der Gemeinschaft schon berücksichtigt werden, findet sie. In der Marien-Grundschule nur wenige Gehminuten vom Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ entfernt befindet sich die Küche für die „Binnenschiffer“. Dr. Winterberg unterrichtet Kochen (Bordernährung) ebenso wie Deutsch, Informatik und Verkehrsrecht. Die „Kochstunde“ dauert natürlich inklusive Vorbereitung, Kochen, Essen, Spülen und Abtrocknen mehr als „eine Stunde“. Eifrig sind die Praktikanten dabei, der eine oder andere hat auch zuhause

schon erste Erfahrungen in der Küche gesammelt, die er hier noch verfeinern kann. Während die Lasagne im Ofen gart, zeigt Dr. Winterberg den jungen Köchen, wie man einen Tisch richtig und etwas stilvoller deckt. Gesamtschule fragte nach Möglichkeiten für Praktikanten

„Die Erich-Kästner-Gesamtschule hier in Homberg hatte uns angesprochen, ob wir nicht für Schüler der neunten Klasse ein Praktikum anbieten könnten“, erzählte Manfred Wieck, stellvertretender Schulleiter am Schiffer-Berufskolleg „Rhein“. Diese Praktika in der neunten bzw. zehnten Klasse sollen Schülern erste Einblicke in das Arbeitsleben und den Berufsalltag verschaffen. Fünf Praktikanten zwischen 14 und 16 mit (türkischem) Migrationshintergrund (und deutschem Pass) schickte die Schule dann im Februar für ein dreiwöchiges Praktikum zum Schiffer-Berufskolleg.

Berufsschule für Schifffahrtsberufe

Am Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ in Duisburg-Homberg werden außer den Schiffsjungen und Schiffsmädchen im Blockunterricht auch Hafenlogistiker, Bootsbauer und Konstruktionsmechaniker (Schiffbauer) ausgebildet. Hier absolvieren die entsprechenden Auszubildenden ihre Berufsschulpflicht. Binnen-



Mehmet Kaplan, Cihan Civelek, Melike Özcan und Dr. Regina Winterberg beim Kochen (v.l.)

schiffer-Azubis können bei entsprechender Qualifikation (Fachoberschulreife) zusätzlich zum Facharbeiterbrief die Fachgebundene Hochschulreife (Fach-Abitur) erwerben. Überwiegend besuchen die fünf Neuntklässler den Berufsschulunterricht der Binnenschiffer-Azubis. Neben den berufsspezifischen Fächern stehen auch technische Mathematik, Deutsch und Englisch auf dem Stundenplan, der für die Praktikanten maßgeschneidert für jeden Tag neu zusammengestellt wird. Einzelunterweisungen nur für die Praktikantengruppe gibt es beispielsweise in der Motorenhalle oder am Radarsimulator. Melike, das einzige Mädchen in der Gruppe, findet besonders die „technischen Stationen“ des Praktikums spannend. Eine Einweisung in elektrische Anlagen auf dem Schulschiff oder ein Werftbesichtigungsrunden das Praktikanten-Programm ab. „Der Unterricht ist hier so ganz anders als bei uns“, fand Tolgahan. Berufsbezogener zum einen, lockerer zum anderen, weil die Schüler schon etwas älter und reifer sind.

„Ihr könnt hier während des Berufsschulunterrichts als Binnenschiffer auch das Fachabitur machen, wenn ihr die dafür notwendige Qualifikation von der Schule mitbringt“, klärt Manfred Wieck die Praktikanten über die Möglichkeiten an der Schule auf. Drei aus der Runde wollen tatsächlich nach dem mittleren Bildungsabschluss eine Ausbildung machen. Und das Berufsfeld, welches sie hier kennenlernen durften, finden sie durchaus interessant. Zwei wollen lieber Abitur machen und dann studieren gehen: Melike könnte sich ein technisches Fach wie Maschinenbau vorstellen. Cihan möchte Lehramt studieren, Englisch und ein zweites Fach, auf das er aber noch nicht festgelegt ist. Wichtig findet er, hier auch mal ins Arbeitsleben reinzuschnuppern und Erfahrungen zu sammeln. Zum Abschluss ihres dreiwöchigen Praktikums erstellen die Schüler eine Powerpoint-Präsentation, in der sie dokumentieren, was sie gemacht und gelernt haben. ■



Die Praktikanten Mehmet Kaplan (15), Melike Özcan (14), Cihan Civelek (15), Tolgahan Ucak (15) und Burak Arici (16) in der Maschinenhalle (v.l.) Fotos: Petra Grünendahl

Mehr Umschlag und neue Photovoltaik-Anlage zwischen Rhein und Mühlauhafafen

Strom aus der Kraft der Sonne im Hafen Mannheim

Der Rhein-Neckar-Hafen Mannheim war der erste deutsche Binnenhafen, der sich die Kraft der Sonne für seinen Energiebedarf zunutze gemacht hat, - und ist jetzt auch der erste, der eine Photovoltaik-Anlage installiert hat, die sich mit der Sonne bewegt und dadurch dauerhaft Energie erzeugt. Eine weitere Besonderheit ist, dass sich die Flächen oberhalb der Kollektoren als Werbefläche nutzen lassen.

Mit seinen insgesamt sechs Photovoltaikanlagen erreicht der Mannheimer Hafen eine Sonnen-Energiegewinnung von rund 730.000 kWh, was in etwa dem jährlichen Stromverbrauch von 243 Zwei-Personen-Haushalten entspricht.

Positive Zahlen meldet der Hafen auch mit seinen Umschlageregebnissen, denn in den Mannheimer Häfen hat sich der wasserseitige Güterumschlag im Januar wieder normalisiert: Es wurden insgesamt 615.556 Tonnen Güter umgeschlagen. Der Umschlag stieg damit von 340.124 Tonnen im Januar 2011 um 275.432 Tonnen (+ 80,98 Prozent). Das Monatsergebnis im Januar 2011 war bedingt durch die Sperrung des Rheins ab dem 13. Januar 2011 durch ein havariertes Schiff geringer ausgefallen.

Der wasserseitige Containerverkehr stieg in den Stückzahlen von 3.550 TEU im Januar 2011 um 7.456 TEU auf eine Gesamtstückzahl von 11.006 TEU (+ 210,03 Prozent). Die Tonnage entwickelte sich von 32.432 Tonnen auf 106.308 Tonnen (+ 227,79 Prozent).

An der Roll on-Roll off-Anlage wurden 1.022 Fahrzeuge umgeschlagen. Das sind 724 mehr als im Januar 2011.

Der durchschnittliche Wasserstand lag im Januar bei Pegel Mannheim 4,28 Meter und somit um 0,23 Meter über dem Durchschnittspegel im Januar des Vorjahres mit 4,05 Meter. Die Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH (HGM) ist ein Unternehmen des Landes Baden-Württemberg. Die HGM verwaltet seit 1990 die Mannheimer Häfen. fb ■



Die neue Photovoltaik-Anlage liefert dem Mannheimer Hafen die Menge Strom, die 243-Zwei-Personen-Haushalten ein Jahr lang reichen würden. Foto: Friedbert Barg

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

Über den Dächern von Ruhrort lagern 1.700 Tischflaggen und 500 Mützenflaggen

Karl Scherf arbeitet am Konzept für eine Flaggen-Ausstellung

Aus dem Dachfenster blickt man über die Dächer von Ruhrort. Diese Räume dienten früher als Kinderzimmer, heute hat Karl Scherf seine „Privatsammlung“ hier untergebracht: Mit Tischflaggen hatte es angefangen. Gute 1.700 Stück hat er mittlerweile beisammen: Sortiert und gut geschützt stehen die meisten von ihnen in 160 Ordnern aufgereiht an der Wand. Dazu kommen Mützenflaggen, Vitrinen mit Erinnerungsstücken aus der Schifffahrt sowie seit einigen Jahren Chroniken von Schifffahrtsunternehmen.

Karl Scherf ist ein Ruhrorter Original, auch wenn er nicht in dem Hafendort geboren wurde. Mit 12 Jahren kam der gebürtige Beecker 1946 hier her. Nach der Schule begann er mit 14 Jahren seine Lehre als Eisenwarenhändler bei EisenRustein, die gegenüber



Karl Scherf vor der Wand mit den Aktenordnern. Fotos: Petra Grünendahl

seiner jetzigen Wohnung ihr Geschäft und im Hinterhof diesem Haus ihr Lager hatten. Die Firma verkaufte neben Eisenwaren auch Schiffsausrüstung. Nach der Lehre zog es ihn zunächst zwei Jahre zu einer anderen Firma, bevor ihn sein alter Lehrbetrieb zurückholte. Mit 25 Jahren ging er in den Außendienst. Dort legte er den Grundstein für seine Sammlung: „Ich hatte damals nicht die Absicht, ein Hobby draus zu machen, aber ich fragte bei Gesprächen beim Kunden nach deren Tischflaggen als Werbegeschenk. Die standen dann schön aufgereiht auf den Fensterbän-

ken unserer Büroräume“, erzählt Scherf. 15 Jahre lang arbeitete er im Außendienst, bekam schließlich Handlungsvollmacht und Prokura. 1981 übernahm er als Geschäftsführender Mitgesellschafter die Verantwortung. Nach der Liquidation der EisenRustein KG im Jahr 1989 wechselte Scherf noch einmal als Angestellter zu einem anderen Ruhrorter Schiffsausrüster, bevor er sich 1994 in den Ruhestand verabschiedete.

Die Tischflaggen – zu diesem Zeitpunkt etwa 60 an der Zahl – hatte er nach dem Aus von EisenRustein mit nach Hause gebracht. Hergestellt werden sie aus Seide oder Baumwolle (Leinen), heutzutage kommen häufig Kunststoffe zum Einsatz. Ältere Flaggen sind häufig aufwändiger gestaltet, bestickt und doppelseitig zusammengenäht. „Sie sind wie Visitenkarten und wer als Firma etwas auf sich hielt, hatte ein besonders prächtiges Exemplar“, erklärt der Ruhrorter. „Es sind Geschichten damit verbunden: Jede Flagge hat ihre Bedeutung und ihre Geschichte, sie erinnert mich an Zusammenkünfte und an die Menschen, mit denen ich damals zu tun hatte“, erzählt der Sammler. Seit 1994 genießt er den (Un-)Ruhestand zusammen mit seiner Frau Irmgard, die er seit fast 60 Jahren kennt. Neben anderen gemeinsamen Aktivitäten pflegt und erweitert er auch seine Sammlung. Tatkräftig unterstützt wird er dabei von seiner Frau. Kontakte zu Gleichgesinnten hat er in ganz Deutschland: „Jeder Sammler setzt eigene Schwerpunkte. Unsere Sammlungen sind deswegen nicht vergleichbar.“

„Nur die Flaggen zu sammeln war wie eine Suppe ohne Salz“, fand Karl Scherf eines Tages. Deswegen fing er an, mit Hilfe seiner Frau zu den Flaggen seiner Sammlung Chroniken zu erstellen. Das Internet erleichtert ihm die Recherche, einen PC hat er sich erst im Ruhestand zugelegt. „Von manchen Unternehmen

findet man so umfassende Historien, dass man sie stark kürzen muss. Von anderen gibt es bestenfalls Bruchstücke. Manchmal helfen da Zeitzeugen weiter“, berichtet Scherf. Als Ergänzung zu den Flaggen muss die Chronik in einer Ausstellung gut überschaubar sein, sollte aber Auskunft geben über die Herkunft der Flagge.

Sieben Ausstellungen hat Karl Scherf seit 2001 konzipiert. Seine flächenmäßig größte Ausstellung war auf der „Boot 2005“, am Stand des Binnenschifffahrtsmuseums. Seine bedeutendste und umfangreichste Ausstellung war 2007 sechs Wochen lang im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt zu sehen. Auch zur Zeit arbeitet er wieder an einem Konzept: „Frühestens in einem Jahr ist da was spruchreif. Ich kann ja immer nur einen kleinen Teil meiner Sammlung zeigen – unter wechselnden Themenschwerpunkten“, so Scherf. Alljährlich zum Hafenfest gestaltet er mit seiner Frau auch Schaufenster in Ruhrort, die neben den Flaggen auch andere Gegenstände aus der Schifffahrt enthalten.

Es ist vermutlich die größte private Sammlung von solchen Flaggen und Objekten aus der Binnenschifffahrt. Vollständig ist sie aber noch lange nicht. Karl Scherf sucht immer




Wer kann helfen? Diese beiden Flaggen kann der Sammler nicht zuordnen.

noch nach weiteren Tischflaggen für seine Sammlung. Von besonderem Interesse sind hier Flaggen aus der Binnenschifffahrt aus den 1930-er bis 1970-er Jahren. Auch von den „neuen Bundesländern“ hat er bislang kaum Flaggen auftreiben können. Aus beiden Gebieten würde Scherf gerne noch fehlende Exemplare tauschen oder kaufen. „Allerdings nicht um jeden Preis“, lächelt der Endsiebziger verschmitzt.

Karl Scherf ist telefonisch unter 0203 / 81877 zu erreichen oder per eMail unter karlscherf@hotmail.com. ■

Anzeige

	Schulungskurse Großes Patent (Rheinschifferpatent) Radarpatent, Behördenpatent ADN-Grundkurs, ADN-Wiederholungskurs Chemie-Kurs, Gas-Kurs UKW-Sprechfunkzeugnis Radarpatent für Fähren NEU: Ersthelfer oder Sachkundiger in der Fahrgastschifffahrt. Auch vor Ort möglich.	<ul style="list-style-type: none"> 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	

www.schifffahrt-online.de

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Sonderteil



Berlin 2012

Flusskreuzfahrt im Jubiläumsjahr 2012
Highlights, Innovationen, Design, Infrastruktur & Umwelt



Flusskreuzfahrt 1912 Flussdampfer Schönbrunn



Flusskreuzfahrt 2012 Viking Longship

Sonderteil zur ITB Berlin 2012



Die Qual der Wahl...

Entscheidungskriterien für eine Flusskreuzfahrt 2012

Wer sich für eine Flusskreuzfahrt entscheidet, hat die Qual der Wahl. Das internationale Angebot ist bereits so umfangreich, dass ein umfassender Überblick kaum noch möglich ist. Man muss sich schon vorab für eine Destination entscheiden, um die Angebote besser vergleichen zu können. Das hat allerdings den Nachteil, dass mögliche Ziele einfach übersehen werden. Tatsächlich fehlt den Kunden noch eine umfassende Informationsquelle, etwa in der Form des schon bestehenden Flusskreuzfahrt-Guide oder wie das Handbuch von Douglas Ward.

Die An- und Abreise. Gut gelandet ist halb gewonnen. Neben der Wahl der Destination für die Flusskreuzfahrt ist es wichtig zu wissen, wie kommt man zum Abfahrtschiff und wie vom Ankunftshafen möglichst bequem wieder nach Hause. Kaum ein Anbieter lässt seine Kunden bei diesen wichtigen Fragen im Regen stehen. Den Kunden die An- und Abreise möglichst bequem und stressfrei zu gestalten, zählt zur Verkaufsstrategie. Entsprechend phantasievoll sind die Wahlmöglichkeiten, die Reedereien 2012 anzubieten haben. **Nicko Tours** und **Uniworld** bieten auf vielen Reisen sogar eine Abholung vor der Haustür an - im Preis inklusive. Zumindest aber der Transfer vom Bahnhof/Flughafen zum Schiff und zurück wird immer organisiert. Auch für das Auto, für die meisten Zweibeiner das liebste Kind, steht nicht verlassen da, wenn Herrchen/Frauchen auf Kreuzfahrt gehen. Alle Reedereien bieten einen umfangreichen Parkservice an. Je besser die An/Abreise organisiert ist, umso entspannter findet die eigentliche Reise statt und davon profitiert der Gast und Anbieter zu gleichen Teilen.

Phantasievolle Angebote

Was können können Flusskreuzfahrer an Bord erwarten. Ist man erst einmal an Bord, kommen die Kriterien wie Schiffsqualität, Besatzung, Essen, Landausflüge und Sicherheit zum Tragen. Dabei spielt natürlich der Preis eine bestimmende Rolle, aber auch in den inklusiv Preisen stecken schon so viele phantasievolle Angebote, dass es sich lohnt nach dem Mehrwert zu suchen. Im Ranking um das luxuriöseste Schiff, hat **Cruise Cri-**

tic nur ein einziges Flussschiff gelistet: die „River Queen“ von Uniworld. Dabei zählt das 1999 gebaute Schiff gar nicht zu den „jungen“ Schiffen. Dennoch zeigt sich, dass die Verwendung hochwertiger Stoffe und Einrichtungen, eine gute Ausstattung und ein individuelles Design einen großen Kundenkreis anzusprechen vermag. Die wichtigste Veränderung haben Flusskreuzfahrtschiffe in den letzten Jahren durch ihre Vergrößerung erfahren. Davon profitiert der Kunde unmittelbar, weil zum Beispiel plötzlich aus 9 m² Kabinen 30 m² und mehr geworden sind. Mit zunehmender Individualisierung wird

In diesem **Sonderteil** anlässlich der in Berlin vom 7. - 11. März 2012 stattfindenden **Internationalen Tourismusmesse (ITB)** befasst sich **Schiffahrts-Magazin-Korrespondent Peter Baumgartner** mit der aktuellen Situation der deutschen und internationalen Flusskreuzschifffahrt, beschreibt Highlights und Neuerungen innerhalb dieses wachsenden Segments.
Layout: **Stefanie Lehnert**

das Platzangebot nicht nur im Kabinenbereich immer wichtiger. Natürlich sind da die Mehrdeck-Schiffe in China oder Russland bevorzugt, aber durch die neuen 135-Meter Schiffe ergeben sich auch in Europa grandiose Möglichkeiten. Das Angebot an Bord beschränkt sich längst nicht mehr auf schlafen oder essen. Vielmehr wird 2012 bereits ein Mehrwert geboten, der kaum noch Wünsche offen lässt. Das reicht vom Zeitschriftenservice über den personalisierten Aufenthalt an Bord bis hin zum persönlichen Butler. Sogar das Kopfkissen kann man sich schon nach den eigenen Bedürfnissen aussuchen (TUI). Eigentlich ein klarer Fall für die Nominierung in den nächsten Schlummer Atlas. Musste man bei den alten Kreuzfahrtschiffen noch bei Wind und Wetter an Deck gehen um die Landschaft zu sehen, bekommt man heute via Bugkamera die Bilder schon in die Kabine geliefert. Der Pool an Deck ist allerdings auf Flusskreuzfahrtschiffen nicht überall zu finden. Das hängt damit zusammen, dass das Sonnendeck anders als auf Hochsee-

schiffen nicht so uneingeschränkt benützt werden kann. Niedrige Brücken, Wind oder direkte Sonneneinstrahlung zwingen oft zum Verlassen des sonst so beliebten Treffs an Bord. Neuere Schiffe haben doch zumindest einen Whirlpool an Deck. Unerreicht ist hingegen der großzügige Indoor-Pool auf dem Schiff „Mozart“ am Bug des Schiffes, mit einem traumhaften Blick in Fahrtrichtung. Das einzige Kreuzfahrtschiff, auf dem man tatsächlich gegen den Strom schwimmen kann. Überhaupt spielt ein gutes Wellnessangebot an Bord wie in guten Hotels eine wichtige Rolle. Dabei ist eine Flusskreuzfahrt an sich schon Feng Shui. In der Nähe von Wasser ist die Luftqualität optimal. Hingegen schadet die Luft in geschlossenen Hotelanlagen der Gesundheit. Damit Atmen kein „Reizthema“ wird, sollte man also eine Flusskreuzfahrt genießen, das fördert die Gesundheit. Viele Ferienanbieter konzentrieren sich nur auf ein mehr oder weniger stimmiges Programm, das den Wünschen der Gäste entsprechen soll. Kaum ein Anbieter interessiert sich für das Umgebungsklima seines Angebotes. Wohlfühlen hängt aber zuerst ursächlich mit dem Umgebungsklima zusammen. Am Wasser fühlen sich die Menschen ganz einfach wohl und die allgemeine Befindlichkeit steigt schon beim Betreten des Schiffes. Warum Reedereien im Bordrestaurant noch immer wenig Rücksicht auf Solo-Reisende und Paare legen, ist schwer zu erklären. Jedenfalls ist es beim täglichen Dinner mit der viel versprochenen Gewährleistung der persönlichen Atmosphäre nicht sehr gut bestellt. Schließlich ist nicht jeder scharf darauf, mit „Fremden“ an einem Tisch zu sitzen, wenn er gerade auf Hochzeitsreise ist. Es soll auch schon vorgekommen sein, dass Juden und Araber an einen Tisch verdammt wurden.

Gutes Essen

Gutes Essen genießen, ist ein wichtiges Kriterium auf Flussschiffen und darin unterscheiden sie sich überhaupt nicht von ihren großen Mitbewerbern auf See. Trotzdem ist der Genuss einer regionalen Küche ungleich intensiver, wenn vor dem Restaurantfenster die dazu passende Landschaft vorbei zieht. Selbst der rumänische Wein bekommt angesichts des Donaudeltas schon fast eine toskanische Lieblichkeit. Und erst der Wiener Café – den Donauturm im Blickfeld, ist es schon fast egal, ob der Café an Bord mehr oder weniger gut ist. Die Vergleiche zwischen See- und Flussschiff lassen sich so endlos fortsetzen, oder wer würde eine echte Fischsuppe mit musikalischer Begleitung einer Zigeunerkapelle in Belgrad nicht



liebend gerne einer schrillen Crew-Folklore vorziehen?

Der erste Schritt auf neues Land – womöglich mit Conquest of Paradise. Natürlich macht man eine Flussreise nicht nur, um faul die Ufer vorbeiziehen zu lassen. Man möchte auch in die Region eintauchen und persönliche Eindrücke von einem Landgang mit nach Hause nehmen. Freilich ähnelt der Landgang von 160 Passagieren für manch kleinen Orten schon eher einer Landnahme, aber ein Problem ist das nur in ganz wenigen Fällen. Durch die Kombinationsmöglichkeiten, Busse, Fahrräder und kleinere (Ausflugs)Boote für den Landausflug zu nutzen, hat sich der Aktionsradius wesentlich erweitert. Die neuen technischen Möglichkeiten (Audiosystem) haben zudem auch die Qualität und den Informationswert eines Landausfluges deutlich verbessert. Die Tourplaner sind ständig auf der Suche nach neuen Angeboten. 2012 wird Keukenhof in Holland sicher wieder zu den Top-Destinationen zählen. Will doch jeder einmal im Meer der Blumen und Farbenpracht baden. Unter den erwarteten 2 Mio. Besuchern auf der Floriade in Venlo, werden ebenfalls bestimmt unzählige Flusskreuzfahrer sein. Immerhin findet das Gartenspektakel nur alle 10 Jahre statt und wer kann, lässt sich das nicht entgehen. Spannend dürfte die Fotosafari mit der **Zambezi Queen** - ein Luxusship der Extraklasse, im Chobe Nationalpark werden. Immerhin zählt der Park mit 120.000 Elefanten zu den größten seiner Art. Der Kontrast zwischen purem Luxus und wilder Natur könnte intensiver nicht sein. Immer aktueller werden Themenreisen, die mehr Inhalt versprechen und dann so richtig spannend werden, wenn die kompetenten Begleiter aus dem jeweiligem Land kommen (Grand Circle Travel).

Exotische Länder

Gut, wenn immer ein sicherer Hafen in der Nähe ist. Wie auf jeder Reise, spielt die Frage nach der Sicherheit eine wichtige Rolle. Krankheit, Unfall, politische- oder kriminelle Übergriffe, es gibt viele Bedrohungen, denen man sich auf Reisen zu stellen hat. Flussreisen gelten generell als besonders sicher. Wirklich problematische Szenarien gibt es meist in Ländern mit einem niedrigen Sicherheitsstandard. Meist sind dann vornehmlich Einheimische betroffen. Dennoch, Flusskreuzfahrten suchen sich auch neue Destinationen in exotischen Ländern aus. Auch wenn die Verantwortlichen dort ganz besonders auf die Sicherheit der Touristen achten, eine volle Garantie gibt es nie. Grundsätzlich sollte man jedenfalls die Reisewar-

nungen des Außenamtes ernst nehmen, vor Ort den gesunden Menschenverstand nicht ausschalten und auf die Verhaltensempfehlungen der Einheimischen hören. Auf vielen Flussreisen, die über längere Zeit dauern ist immer ein Arzt an Bord und in allen übrigen Fällen, kann ärztliche Hilfe rasch herbeigeholt werden. Dennoch sollte man darauf achten, seine persönlichen Medikamente in ausreichender Menge dabei zu haben. Die meisten Reedereien bieten einen Notrufservice auch außerhalb der Geschäftszeiten (24/7) an und über Vereinbarung werden wichtige Ereignisse und Nachrichten nach Hause übermittelt.

Flusskreuzfahrten sind nicht billig, aber es lohnt sich. 1976, bevor die traditionelle drei-tägige Donaukreuzfahrt zwischen Wien-Passau-Wien eingestellt wurde, weil es wegen der Zunahme an Kraftwerken zeitliche Probleme gab, kostete diese Kreuzfahrt in der Oberdeckkabine umgerechnet weniger als 100 Euro – allerdings ohne Verpflegung. Das ist heute natürlich nur mehr unter Son-

derangebote zu finden. Allerdings sind die Preise für Flusskreuzfahrten bereits über viele Jahre recht stabil und für alle Kunden erschwinglich. Musste man vor zehn Jahren für eine 8-tägige Kreuzfahrt Passau-Budapest-Passau ab 990,- Euro rechnen, so ist dieselbe Kreuzfahrt bei derselben Reederei heute auch schon ab 870,- Euro zu bekommen. Noch dazu sind heute manche Mehrleistungen sogar inkludiert. Sonderangebote beziehen sich in aller Regel nicht auf Diskontreedereien, sondern auf nachvollziehbare Gründe – wie zum Beispiel ein Jubiläumsangebote von **Viking River Cruises** oder **Nicko Tours**. Preise in der Flusskreuzfahrt kann man auch sehr gut mit den Angeboten in Relation stellen. Gute Angebote kosten mehr, weniger gute eben weniger. Was wiegts des hats, würde der bayerische Kaufmann sagen. Ramschware gibt es ohnehin nicht. Wegen der allgemeinen Qualitätssteigerung sind heute vielleicht mehr Angebote im Preis enthalten. Manchmal sind im Preis aber auch echte



Die River Queen von Uniworld. Das einzige Schiff im Ranking von Cruise Critic um das luxuriöseste Schiff.
Foto: Kapt. Otto Steindl



Sonderteil zur ITB Berlin 2012

Schnäppchen enthalten, wie zum Beispiel Landausflüge bei Croisi Europe. Fliesender Wein....., **Thomas Cook**, Urvater des Flusstourismus und militanter Abstinenzler würde sich im Grabe umdrehen, wüsste er, welche Angebote seine Nachfolger auf dem Kreuzfahrtschiff unter der Cook-Flagge bieten. Tischgetränke inklusive (!) so viel man möchte noch dazu, wird aber zumindest so manchen Weinbeißer freuen. Aktuell ist eine Preiserhöhung wegen der geänderten Mehrwertsteuerregelung in Deutschland ein Thema, mit dem die Reedereien unterschiedlich umgehen. Manche geben die Erhöhung gar nicht, manche später oder nicht in voller Höhe weiter. Für internationale Kreuzfahrtskunden ist auch der Wechselkurs ein Thema. Wie in der Vergangenheit, lassen sich sicher auch in Zukunft Vorteile daraus lukrieren.

All-Inklusive-Angebote

Das Internet begünstigt und erleichtert den Preisvergleich enorm. Gut für Gäste, die immer kurzfristiger buchen, weil sie einerseits keine kostbare Ferienzeit durch Schlechtwetter verlieren möchten und andererseits gerne Angebote wahrnehmen. Gut haben es aber auch Gäste, die sich nicht zu viel Zeit lassen und lieber die günstigen Frühbucher-Angebote aussuchen. Da ist man in den Buchungszentralen schon richtig flexibel geworden und beschränkt den Zeitraum nicht mehr allein auf den Jahreswechsel. Bei TransOcean bietet man heuer teils bis zum 30.4. Frühbucherrabatt an. Auf den Kussmund-Schiffen wird neuerdings ein SMART, SELECT und SPONTAN-Angebot für Einsteiger verkauft. Außerdem bietet sich Frühbuchern auch die Möglichkeit an, individuelle Wünsche einzubringen. **Grand Circle Travel** bietet als einziger Anbieter sogar auf bestimmten Destinationen eine Preisgarantie auf den günstigsten Preis in der Branche an, vorausgesetzt, man bucht mindestens vier Monate im Voraus. Mehr und mehr Unternehmen bieten bereits all-inclusive-Pakete an. War der Leistungskatalog schon bisher recht umfangreich, so kann man mit den neuen Angeboten die Geldbörse fast schon zu Hause lassen. Man kann zwischen unterschiedlichen Paketen wählen (je nach Trinkgewohnheiten) und hat manchmal sogar schon das Ausflugsprogramm, Internet und Movies (Amawaterways) enthalten. Nicht zu vergessen, bereits ab der ersten Reise Bonuspunkte sammeln, die bringen bares Geld (1Avista).

Russland Reisende kennen das Prozedere vor Reiseantritt: Visum, Konto offen legen, Krankenversicherung, Einladungszwang. Das ist nervig, kostet Zeit und Geld. Einen

Ausweg bietet die **St. Peter Line** an. Eine russische Reederei, hinter der Investoren aus der Schweiz und EU stehen. Derzeit die einfachste und günstigste Art von Helsinki aus nach St. Petersburg zu kommen. Vorausgesetzt allerdings, man bleibt nicht länger als 72 Stunden in der Zarenstadt – was aber ausreichen sollte, um einen guten Einblick in diese Prachtmetropole zu bekommen. Viel interessanter und sparsamer wird das Angebot vielleicht schon bald für Wolgareisende. Kurzfristig denkt die Reederei bereits darüber nach, die Kapazitäten – derzeit fahren zwei Schiffe – zu erhöhen, weil immer mehr Flusstouristen in die Zarenstadt an der Newa kommen. Außerdem reisen zwischen Stockholm und Tallin bereits 1 Mio. Gäste pro Jahr, die könnten auch nach St. Petersburg weiter fahren.

**Flussreisen sind Genussreisen****Mit Kind und Kegel auf Flusskreuzfahrt**

Die Zielgruppe Familien und Kinder sind in der Flusskreuzfahrt eher noch nicht flächendeckend beworben. Trotzdem gibt es schon sehr interessante und günstige Angebote, damit Kevin nicht allein zu Hause bleiben muss.

Sehr bemüht um junges Publikum ist zum Beispiel **A-Rosa**, wo Kinder bis 15 Jahre um die Hälfte günstiger reisen oder in bestimmten Fällen sogar ganz gratis. Bei 1Avista dürfen auch 19jährige noch Kinder sein und im Zusatzbett frei reisen. Bucht man die An- und Abreise mit der Bahn gleich mit (**TUI**), kann man sogar die Kosten der Bahnfahrt für Kinder bis 14 Jahren komplett einsparen. **Single, aber nicht allein.** Tief in die Tasche

greifen müssen hingegen meist noch Solo- oder Singlereisende, wenn sie an Bord gehen. Diese Zielgruppe ist auf Flusskreuzfahrten noch exotisch. Es gibt nur wenige Einzelkabinen und die Einzelbelegung einer Doppelkabine geht richtig ins Geld. Eine glorreiche Ausnahme findet man zum Beispiel am Mississippi. Dort gibt es bereits 15% der Kabinen für Soloreisende. Oder in den Niederlanden (Fenstra Rijn), wo der Preisunterschied zwischen Doppel- und Einzelkabine gerade mal 22% beträgt.

Flusskreuzfahrt-Passagiere, in der Gruppe sind sie stark. Bereits ab 14 Personen zahlt es sich aus, nach günstigen Gruppentarifen zu fragen. Interessant wird das Thema zunehmend für Firmen, die mit ihren Mitarbeitern auf Kurzreisen gehen. Aber auch Familienfeiern an Bord werden ein Thema. Da kommen schnell einmal ein paar Familien zusammen, die dann eine Gruppenreise machen können. Auch Vereine, wie der Seniorenverein Club50, der seit über 20 Jahren auf ausgesuchten Flusskreuzfahrten unterwegs ist, hält für bereits 25.000 Mitglieder extra Sparangebote bereit. Dabei muss man nicht einmal Mitglied sein.

Das Sparpaket für die Flusskreuzfahrt ist geschnürt. Vielfahrer sollten sich noch unbedingt die zahlreichen Clubmöglichkeiten anschauen, die von den Reedereien angeboten werden. Da lässt sich schnell mal eine Stange Geld einsparen und bringt einen Informationsvorsprung, um den man sich sonst extra bemühen müsste. Manche Reederei (zum Beispiel **Phoenix**) hält für Gäste mit einem runden Geburtstag, Hochzeitstag einen schönen Bonus bereit. Es lohnt sich zu fragen. Sparen lässt es sich auch, bucht man eine „Glückskabine“. Dabei wird der Reederei meist bei Frühbuchungen die Auswahl der Kabinenkategorie überlassen. Wie der Name schon sagt: ein Glücksspiel. Aber die Gewinnchancen sind durchaus vorhanden und der Preisnachlass in jedem Fall real. Bei guter Buchungslage kann es schon vorkommen, dass man um eine Kategorie höher fährt und damit ein paar hundert Euro einspart.

Insgesamt ist eine Flusskreuzfahrt auch in finanzieller Hinsicht auf jeden Fall eine Option. Wer schon mal ein Wochenende in Venedig gebucht und dort am Marcusplatz einen Cappuccino getrunken hat weiß, was wirklich teuer ist.

Abgesehen von den Hotelpreisen und der Zimmerqualität in Venedig, lohnt es sich auf jeden Fall, lieber eine Flusskreuzfahrt am Po zu buchen und dann den Cafe an Bord mit Blick auf die Lagunen und den Piazza San Marco zu schlürfen.

pb ■



AROSA

Lust auf Schiff

www.schiffahrt-online.de

Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Fach-Leserreise ab Oltenita mit MS „A-ROSA SILVA“ 20.08.-31.08.12

Die Donau vom Schwarzen Meer bis Passau

2650 km Schiffsreise mit Fachvorträgen und Hafenbesichtigungen

- Flug von Frankfurt, München oder Düsseldorf nach Bukarest sowie Transfer vom Flughafen Bukarest nach Oltenita.
- Ausflug mit Ausflugsbooten in Donaudelta bis km 0. Erleben Sie die Mündung der Donau ins Schwarze Meer
- Vergünstigte Bahnfahrkarten für die Anreise zum Flughafen und Rückfahrt von Passau von/nach allen deutschen Bahnhöfen

ab € 1.899,- p.P.
(Regulärer Preis ab € 2.149,-)

Die Donau könnte in Zukunft von noch größerer Bedeutung für die deutsche und europäische Binnenschifffahrt sein, als schon heute zu erkennen ist.

Verschaffen Sie sich einen eigenen Eindruck von den Binnenschiffsflotten der südöstlichen Donaustaaten und den Donauhäfen in der Ukraine, Bulgarien, Rumänien, Serbien, Ungarn und der Slowakei,

sehen Sie sich auf einer bekannten Schiffswerft um und hören Sie aus dem Mund von praxiserfahrenen Experten, wie Navigation, Umschlag und Umsätze auf der Donau im Tagesgeschäft ablaufen. Partizipieren Sie an diesen Erfahrungen.

Eigens aus diesem Grunde haben wir eine Leserreise aufgelegt, die Ihnen und uns die Donau vom Kilometer 0 – der Mündung dieses

mächtigen Stromes in das Schwarze Meer – stromaufwärts bis Passau (Donau-km 2226) zeigen soll.

Wir werden dabei mit dem modernen Flusskreuzfahrtschiff „A-ROSA SILVA“ der A-ROSA Flussschiffahrt GmbH reisen, das derzeit noch bei der Rostocker Neptun-Werft gebaut wird. Die „A-ROSA SILVA“ wird 135 m lang und 11,40 m breit.

Das Schiff ist mit modernen Außenkabinen (zwei Drittel mit französischem Balkon) mit Platz für 3 Personen ausgestattet.

Es erwartet Sie die von den anderen A-Rosa Schiffen bekannte luxuriöse Ausstattung. Die „A-ROSA SILVA“ verfügt auch über 2 Balkonsuiten (ca. 29 qm) und 4 Juniorsuiten (ca. 21 qm), die besonders für längere Routen konzipiert wurden.

Reiseverlauf und Programm

- 1. Tag** Oltenita, Rumänien, Transfer vom Flughafen Bukarest, Einschiffung, Abfahrt ab Oltenita um 20.00 Uhr
- 2. Tag** Izmail, Ukraine, Ankunft in Izmail um 16.00 Uhr
- 3. Tag** Izmail, Vilkoovo, Donaudelta, Ukraine, Galati, Rumänien, Abfahrt ab Izmail um 02.00 Uhr, Ankunft in Vilkoovo um 07.00 Uhr, Abfahrt ab Vilkoovo um 12.00 Uhr, Highlight Passage Donaudelta: Mit Ausflugsbooten bis zum Kilometer 0 inklusive. Ankunft in Galati um 22.00 Uhr, Abfahrt ab Galati um 00.00 Uhr
- 4. Tag** Oltenita (Bukarest), Giurgiu, Rumänien, Rouse (Bulgarien), Ankunft in Oltenita um 15.30 Uhr, Abfahrt ab Oltenita um 16.00 Uhr, Ankunft in Giurgiu um 20.00 Uhr, Abfahrt ab Giurgiu um

- 21.00 Uhr, Ankunft in Rouse um 21.30 Uhr
- 5. Tag** Rouse (Bulgarien), Abfahrt ab Rouse um 14.00 Uhr
- 6. Tag** Tagsüber Flussfahrt, ab Abend Kataraktenpassage
- 7. Tag** Belgrad (Serbien), Ankunft in Belgrad um 09.00 Uhr, Abfahrt ab Belgrad um 20.00 Uhr,
- 8. Tag** Mohács (Ungarn), Ankunft in Mohacz um 13.00 Uhr, Abfahrt ab Mohács um 15.00 Uhr, Stopp zur Zollabfertigung
- 9. Tag** Budapest (Ungarn), Ankunft in Budapest um 08.00 Uhr, Abfahrt ab Budapest 14.00 Uhr
- 10. Tag** Wien (Österreich), Ankunft in Wien um 14.00 Uhr, Abfahrt ab Wien um 23.00 Uhr
- 11. Tag** Krems, Passage Wachau, Melk (Österreich), Ankunft in Krems um 08.30 Uhr, Abfahrt

- ab Krems um 09.00 Uhr, Ankunft in Melk um 12.30 Uhr, Abfahrt ab Melk um 13.00 Uhr, Stopp zur Ausflugsabwicklung
- 12. Tag** Passau (Deutschland), Ankunft in Passau um 07.00 Uhr, Ausschiffung.

Das genaue Landprogramm (an Bord buchbar) entnehmen Sie bitte der Landausflugsbroschüre, die Sie mit den Reiseunterlagen erhalten. Änderungen vorbehalten.

Das Fachprogramm in Form der Vorträge an Bord und Werft- bzw. Hafenbesichtigungen für die Teilnehmer der **Schiffahrts-Magazin-Leserreise** wird so in den Reiseplan eingebaut, dass der planmäßige Reiseverlauf der „A-ROSA SILVA“ nicht beeinträchtigt wird.



Im Briefumschlag an **Schiffahrts-Magazin**, Mülheimer Str. 4, 40239 Düsseldorf
oder per Fax an **0211-383684**

Schiffahrts-Magazin -Leserreise 2012 - Donau 20.-31.8.2012

Hiermit melde ich mich/uns zur **Schiffahrts-Magazin-Leserreise 2012 Donau** an. Bitte reservieren Sie

1.899 € * pro Person in der Doppelkabine / Personenzahl: _____ (Einzelkabine: 40 % Zuschlag)

* Der reguläre Reisepreis beginnt bei € 2.149,- pro Person in der Doppelkabine (S-Außen). Dank einer Frühbucher-Ermäßigung in Höhe von € 250,- sinkt der Preis auf € 1.889,- pro Person

(Weitere Kabinenkategorien und den Decksplan finden Sie unter www.schiffahrt-online.de. Wenn Sie keinen Internetzugang haben, senden wir Ihnen die Informationen auch gerne per Post zu.)

Teilnehmerdaten (Ihr Reisepass muss zum Reisebeginn noch mindestens 6 Monate gültig sein!)

Name _____ Vorname _____
Straße _____ PLZ/Ort _____
geb. am _____ geb. in _____
Nationalität _____ Reisepass-Nr. _____
ausgestellt in _____ ausgestellt am _____ gültig bis _____

Name _____ Vorname _____
Straße _____ PLZ/Ort _____
geb. am _____ geb. in _____
Nationalität _____ Reisepass-Nr. _____
ausgestellt in _____ ausgestellt am _____ gültig bis _____

Berechnung des Gesamtpreises

Preis je Reiseteilnehmer: _____ €

Mein Gesamtreisepreis beträgt demnach _____ €

Der Gesamtreisepreis wird 4 Wochen vor Reiseantritt fällig. Die Anzahlung (380,- € pro Person) überweise ich nach dem Erhalt der Teilnahmebestätigung auf das Konto 1005225675, Stadtparkasse Düsseldorf, BLZ 30050110, F. Barg Verlag, Verwendungszweck: Leserreise Donau 2012.

Für Rückfragen erreichen Sie mich unter Festnetzanschluss _____

Fax _____

Mobiltelefon _____

E-Mail _____

Ort/Datum _____ Unterschrift _____



Sonderteil zur ITB Berlin 2012

Tierische Geschäftsidee

Die FlusskreuzfahrtpLANER werden immer kreativer

QUM2 als Arche Noah? Ja und noch viel mehr. Auf dem luxuriösesten Schiff der Meere sind Vierbeiner gleichwertige Gäste, auch wenn ihre Luxuskabine ein Zwinger ist, den sie nur zum Gassi gehen verlassen dürfen. Eingesperrt sind sie deshalb trotzdem nicht, denn ein eigener Steward liest ihnen jeden Wunsch von den Augen ab und Herrchen/Frauchen haben jederzeit Zutritt zum Tier-Deck. Die wärmende Fleesedecke und die frisch geba-

eine Schnapsidee klingt, hat sich inzwischen zu einem richtig gut entwickelten Angebot für Fahrgäste mit Vierbeinern entwickelt. An Bord wird alles versucht, dem Vierbeiner einen schönen Urlaub zu bereiten. Am Sonnendeck gibt es eine Hundewiese und der Fahrplan ist so gestaltet, dass die Tiere regelmäßig einen Landgang machen können. Pro Kabine kann ein Hund mitgenommen werden. Somit werden auch 2012 wieder 200 Pforten auf Kreuzfahrt gehen. Bevor es



Sightseeing auch für Vierbeiner.

Foto: Peter Kohring

ckenen Leckerli gehören zum Standard. Natürlich darf die eigene Laterne zum Beinchen heben nicht fehlen und zwar nicht irgendeine gewöhnliche Laterne, sondern eine von der legendären QE aus dem Jahr 1930. Was für manche nach britischer Dekadenz klingt, ist einfach nur Tradition, von der in Old Britannia auch die vierbeinigen Freunde profitieren dürfen. Auf Flusskreuzfahrtschiffen sind Vierbeiner, mit Ausnahme von Begleithunden (Service Animals) für Menschen mit Behinderung, vom Bordleben ausgeschlossen. Kein Grund zum Winseln. Es gibt doch ein Angebot und das ist die Geschäftsidee des Jahres 2009. Solange gibt es nämlich schon die Hundekreuzfahrt zunächst auf der „Rigoletto“ und jetzt auf dem Kabinenschiff „Normandie“ von **1Avista**. Was zunächst wie

soweit ist, sind jedoch viele Vorbereitungen zu treffen. Genau wie bei Menschen, müssen auch für Tiere Reisebedingungen eingehalten werden. Wenn abgeklärt ist, dass das Tier reisetauglich ist, müssen Versicherung und gesetzliche Bestimmungen beachtet werden. Das Lieblingsfutter wird man auch mitnehmen müssen. Für frische Leckerli, Wasser und sogar ein eigenes Hundebier, sorgt die Reederei. Wie wichtig die Zielgruppe der Tierbesitzer für die Flusskreuzfahrt ist, zeigen ein paar Zahlen eindrucksvoll auf: Einer der weltweit größten Hersteller von Tiernahrung in Holland notiert an der Börse und erwartet heuer eine Kurssteigerung seiner Aktien um 12%. In Europa werden rund 18 Milliarden Euro für Tierfutter ausgegeben und der Umsatz nimmt konstant

zu. In der Bundesrepublik zählt man mehr als 22 Millionen Haustiere (ohne Fische) in Österreich sind 700.000 Hunde und 2 Mio. Katzen zu Hause. Die Tierliebe ist krisenresistent und die Liste der Gebrauchsgegenstände, von speziellen Kleidungsstücken bis hin zu Pfortendusche, ist lang. Umfassend ist auch die Dienstleistung am Tier. Da gibt es Gassi-Geh-Services, Vier-Pfoten-Spa, Dog sitting, Hundetankstelle und noch mehr. Welch hohen Stellenwert das Haustier in der westlichen Welt hat, zeigt eine Studie des Marktforschers GfK in Österreich. Während in Zeiten weltweiter Rezession die Ausgaben für Babinahrung in der Alpenrepublik von 55 Millionen Euro auf 52 Millionen sanken, stiegen von 2008 auf 2009 die Umsätze mit Hunde- und Katzenfutter um zehn auf 294 Millionen Euro. Dieser hochemotionale und krisenfeste Markt sollte doch eigentlich bald noch mehr Termine für Tierkreuzfahrten erwarten lassen. Heinz Rühmann wusste es schon: „Man kann auch ohne Hund leben, aber es lohnt sich nicht.“

Acht Tage shoppen Männer würden fragen, wer hält das durch? Für das weibliche Geschlecht die ultimative Flusskreuzfahrt. Tatsächlich entwickeln sich Einkaufsreisen immer mehr zur neuen Geschäftsidee. Mit ShoppingLust bewirbt **TUI** eine neue Kreuzfahrtidee für alle besten Freundinnen und Freunde. Für alle Mutter-Tochter-Gespanne. Für alle Stadtpflanzen und Kulturinteressierte, Tagträumer und Nachtschwärmer gedacht ist. Versprochen werden pulsierende Metropole kombiniert mit den besten Shoppingmöglichkeiten Österreichs und Ungarns! Im Leistungspaket geht's in die tollsten Designer Outlets mit Träger-Service, Sektempfang im Geschäft und Einkaufsberater. Damit dann auch an Bord richtig die Post abgeht wenn die „Beutestücke“ probiert werden, kann man noch ein Getränkepaket um 199,- Euro zu buchen. Der Markt wächst trotz Sparpaket rasch. Besonders Gäste aus dem arabischen Raum und aus China kommen gerne in den Westen um hier zu shoppen - wenn sie nicht schon in Istanbul abgefangen werden. Das 40-tägige Shopping Festival zieht dort nämlich immer mehr einkaufswütige Touristen an.

Junge komm bald wieder.... Gut, einen Disney Cruise Liner gibt es in der Fluss-schifffahrt noch nicht, aber das ist vielleicht auch gar nicht notwendig. Junge Gäste haben auf und um ein Flusskreuzfahrtschiff auch so viel zu erleben und müssen sich nicht den ganzen Tag auf das Auftauchen eines Piratenschiffes am Meereshorizont



Kinder und Jugendliche können an Bord viel über die Schifffahrt lernen.

Foto: Vodohod

konzentrieren. Langsam setzt sich die Geschäftsidee Jugend und Kinder auf Flusskreuzfahrtschiffen durch.

A-Rosa liebt es zwar windfrei (wie auch **Phoenix**), sonst ist die Reederei durchaus sehr kinderfreundlich. Viele Alleinstellungsmerkmale und kinderfreundliche Ausflugsprogramme locken junges Publikum an.

TUI bietet für jüngeres Publikum eine „Partynacht am Rhein an“ und **UNI-WORLD** hat spezielle kinderfreundliche Kreuzfahrten (Multigenerational Family-Friendly Cruise Program). **SEA CLOUD** hat zwar noch nicht so viele Kinderprogramme, widmet sich aber der Förderung von Kindern durch eine eigene Stiftung und wird auch so später zu neuen Kunden kommen.

Nur **VIKING** stellt noch, in der für die Reederei typisch unmissverständliche Art fest, dass Kinder an Bord nicht erwünscht sind. Sie erklären konkret, dass ihre Angebote für Kinder wenig geeignet und auch keine speziellen Kindereinrichtungen an Bord vorhanden sind. Trotzdem dürfte schon allen Anbietern klar sein, Kinder und Jugendliche

sind schon morgen die vollzahlenden Gäste an Bord. Es lohnt sich, dass man sich rechtzeitig um sie kümmert. Der Wintertourismus geht mit zahlreichen Gratisangeboten als leuchtendes Beispiel voran.

Small is beautyfull. Wo Große draußen bleiben müssen Anders als in der Seefahrt, werden kleinere Kabinenschiffe in der europäischen Binnenschifffahrt noch nicht so wahrgenommen. Dabei belegen Studien, dass kleinere Schiffe mit kürzeren Reisen allgemein gut für das Einsteiger Publikum sind und auch jüngere Gäste an Bord locken. Abgesehen davon, könnten kleine Schiffe die touristischen Trampelpfade (z.B. Passau-Budapest) ein wenig verlassen.

Auch wenn die Wahrnehmung kleiner Kreuzfahrtschiffe noch nicht so erkennbar ist, es gibt nicht wenige und auch sehr spezielle Angebote. Im Wolgadelta, das fünfmal größer ist als das Donaudelta, findet eine Flusskreuzfahrt mit einem kleinen Kabinenschiff statt, auf dem es nur sieben Kabinen gibt. Maximal 14 Passagiere können also den unendlichen Reichtum an Flora und Fauna

bewundern. Ziemlich exklusiv, was da für ein paar Leuten geboten wird – auch wenn das Schiff nicht luxuriös ist.

Ähnlich ist es im Donaudelta, wo sogar ein schwimmendes Hotel mit nur 9 Kabinen durch die Kanäle geschleppt wird. Freunde guter Filmmusik werden sich noch an den Colonel Bogey March erinnern, der in Deutschland zum Top Hit wurde. Die Musik stammt aus dem Film „Die Brücke am Kwai“, der wiederum 1958 gleich sieben Oscars abgeräumt hat. Von den beiden, durch alliierte Kriegsgefangene, errichteten Brücken über den thailändischen Fluss Kwai existiert nur noch eine.

Sie ist für die Gäste des 10-Kabinen Kreuzfahrtschiffes „The River Kwai“ der absolute Höhepunkt einer exklusiven Kreuzfahrt. Das kleine Kreuzfahrtschiff „Serenité“ wurde 2011 zur allgemeinen Überraschung sogar zum Flussschiff des Jahres gekürt (Kreuzfahrt Guide Award). Die Schiffseigner kümmern sich persönlich um ihre Gäste. Klein, persönlich und exklusiv lautet das Konzept und es funktioniert.



Sonderteil zur ITB Berlin 2012

Kleine Kabinenschiffe findet man zunehmend auch auf den asiatischen Flüssen. Hier helfen sie mitunter auch lästige Landwege zu ersparen, weil der Tiefgang und die Abmessungen direkt auf die Fahrstrecke abgestimmt werden. **AVALON** wird heuer erstmals eine Mekong-Tour mit einem speziellen Schiff anbieten. Auch der Mitbewerber **Mekong Waterways**, hat sich ein intimes Schiff für nur 68 Passagiere gebaut.

Solo auf Flusskreuzfahrt - nicht zu verwechseln mit Singlereisen In Zeitreihen über die Lebensformen der Bevölkerung lässt sich auch der demographische Wandel ablesen. Auf Österreich bezogen lebten beispielsweise im Jahr 1971 nur 5,4% der Männer und 12,1% der Frauen allein in Privathaushalten. 2010 waren es bei den Männern bereits 14,3%, bei den Frauen 17,1%.

Im Gegensatz dazu sind die Anteile der Personen, die als Ehemänner bzw. Ehe-

frauen mit Kindern im Haushalt leben stark zurückgegangen. Ein großer Teil dieses Rückganges ist auf den starken Anstieg der Lebensgemeinschaften mit Kindern zurückzuführen; von insgesamt 3,6 Mio. Privathaushalten waren 2010 1,3 Mio. Einzelhaushalte.

In Deutschland gibt es aktuell 40% Single, in Berlin sind es gar 54% und in den USA leben mehr Single als Paare. Hinzu kommen noch Paare, die vielleicht lieber getrennt schlafen, weil einer oder gar beide schnarchen. Die Anbieter in der Flusskreuzfahrt haben noch nicht in dem Maße auf Solisten reagiert, wie man das anhand der eindrucksvollen Zahlen vielleicht erwarten würde. Im Gegenteil. Der Anteil an Einzelkabinen auf den Schiffen ist gering.

Die entsprechende Preispolitik kaum vorhanden. Zum Unterschied vom Single, suchen Solo-Menschen auf Reisen nicht nach neuen Partnern. Lässt man ihnen also nicht

den individuellen Freiraum, werden sie nicht kommen.

Tischreservierung sind in der Flusskreuzfahrt noch nicht überall möglich und wenn, dann gibt es praktisch keine Tische für Einzelreisende. Selbst 2er Tische sind eine Seltenheit.

Eine Untersuchung in den USA besagt, dass 35 Millionen Erwachsene solo Urlaub machen, aber nur fünf Prozent davon fahren mit dem Schiff.

Aber die Angebote wachsen. **TUI** hat 2012 auf vielen Routen Einzelkabinen ohne Zuschlag im Programm. Der neue Mississippi-Dampfer wird 15% der Kabinen für Soloreisende zur Verfügung stellen und damit bewusst auf die wachsende Zielgruppe reagieren. **Feenstra Rijn** fährt mit dem Flussschiff „Salvina“ und hat immerhin sieben Kabinen für Soloreisende. pb ■



Kleine Kapitänin.

Foto: Vodohod

Sonderteil zur ITB Berlin 2012



„Grüne“ Schiffe

Reeder achten immer mehr auf Umweltverträglichkeit

Reisen mit dem Schiff, ist die umweltfreundlichste Art, sich über längere Strecken fortzubewegen. Durch Fluglärm hingegen erzeugte Gesundheitsschäden gelten inzwischen bereits häufiger als Todesursache als „normale“ Verkehrsunfälle und zumindest in Deutschland ist jede vierte Person von der Lärmentwicklung der Bahn betroffen. Für die Binnenschifffahrt gibt es solche Statistiken gar nicht. Kein Zufall, sondern die frühzeitige Bewusstseinsbildung einer Dienstleistungsgesellschaft, für die eine gesunde Umwelt ein zentrales Verkaufsargument ist. Genau dieses Gut der gesunden Umwelt, gilt es mehr denn je zu pflegen und alle Anstrengungen zu unternehmen, dass es so bleibt. Letztlich wird der Flusskreuzfahrt genau dieses Bemühen auch die Geschäftsgrundlage nachhaltig erhalten, weil immer mehr Menschen Ruhe und Entspannung suchen.

„Wir begreifen die intakte Umwelt als Grundlage des menschlichen Lebens und damit auch als Grundlage für den Fremdenverkehr. Eine als schön empfundene Landschaft, eine saubere Luft und saubere Gewässer, werden künftig noch stärker als bisher im

Mittelpunkt der touristischen Nachfrage stehen. Die Schifffahrt kann dazu einiges beitragen. Zum Schutz des Ökosystems Wasser, wird noch viel zu tun sein. Wer aber nicht auf Lösungen unter Einbeziehung aller Faktoren hinarbeitet, ist selber Teil des Problems.“

Eine klare Analyse, die Dr. Zolles 1986 als Flusskreuzfahrt Reeder und anerkannter Tourismusexperte geäußert hat. Drei Jahre später, waren es als erstes die Schiffsbesatzungen in der Binnenschifffahrt selber, die Vorschläge zum Umweltschutz und zur Abfallentsorgung in der Binnenschifffahrt eingebracht haben. Bis dahin war der Schiffsbetrieb, wie alle anderen Wirtschaftsunternehmen auch, vornehmlich von ökonomischen Überlegungen geprägt und das Thema Umwelt lediglich ein Kostenfaktor.

„Cleanest Ship“

Einige wichtige Ansatzpunkte, wo das Binnenschiff im Interesse der CO₂-Reduktion optimiert werden kann, sind der Propeller, die Schiffsgröße, Baumaterialien, der Schiffsantrieb, die Schiffsform und der Schiffsbetrieb. Daneben ist die Energie- und Abfallvermeidung eine zentrale Herausforderung. Bis zu

den Anfängen des betrieblichen Umweltschutzes in der Binnenschifffahrt herrschte zum Beispiel noch die Meinung vor, eine Geschwindigkeitsreduzierung ist Betrug an der Besatzung. Weiß schäumende Heckwellen galten noch als schick und hoher Treibstoffverbrauch war gleichbedeutend mit hoher Leistung.

Auf dem Weg zum „cleanest ship“ hat sich inzwischen sehr viel bewegt. Es gibt die angepasste Geschwindigkeit, moderne Filteranlagen, Reduktion von Kraftstoffverbrauch, Reduktion der Abgasemissionen, Mülltrennung/Vermeidung und eine schier unübersichtliche Vielzahl an Projekten und Studien zu Schiffsoptimierung. Aktuell wird das Thema alternative Kraftstoffe bereits heftig diskutiert und schon gibt es das erste LNG (verflüssigtes Erdgas) betriebene Cargoschiff. Der Hybridantrieb wird schon länger angewendet.

Auch die neuen Schiffe von **Viking** werden Hybridmotoren anwenden. Sogar die Nutzung der Solarenergie, sparsamere Energieverbraucher und eine Energie reduzierende Wärmedämmung ist bereits Stand der Technik.

In nur ganz wenigen Jahren ist inzwischen jedem Schiffsbetreiber klar, Umweltschutz spart auch Kosten. **TUI** hat dafür sogar eine ausgewiesene Umweltexpertin angestellt und das Engagement macht sich bezahlt.

Inzwischen haben sich im Gefolge der Corporate Social Responsibility-Bemühungen in der Binnenschifffahrt so viele Awards, Auszeichnungen, Prämierungen und Zertifizierungen entwickelt, dass man fast den Überblick verlieren könnte.

Mehr Umweltschutz

Über Sinn und Unsinn dieser Prädikat-Flut ließe es sich vortrefflich streiten. Mit Sicherheit haben aber alle CSR-Aktivitäten nicht nur zur Verbesserung des eigenen Images gedient, sondern enorme Fortschritte im Interesse der Umwelt gebracht. Die Kreuzfahrt-Industrie auf See verfolgt laut Experten derzeit einen "Triple E"-Ansatz bestehend aus Engineering (Einsatz von mehr umweltschonenden Schiffen), Education (Aktivitäten und Reporte) sowie Enforcement (rechtliche Kontrollen). Das wird aber als nicht ausreichend erachtet und zum Beispiel verlangt, dass Umweltschutz mehr Teil des Kreuzfahrt Erlebnisses werden muss. Das soll nicht dazu führen, dass jeder Fahrgast künftig seinen Müll mit nach Hause nehmen muss. Vielmehr geht es darum, Corporate Social Responsibility, wie immer man das umschreiben mag, als Selbstverständnis zu



Müllinsel Schleuse

Foto: via Donau



erachten und gar keiner besonderen Auszeichnung mehr bedarf.

Außerdem, was in der Seeschifffahrt noch diskutiert wird, ist in der Flusskreuzfahrt bereits tägliche Praxis. Die mit dem "Green Globe Certifications" ausgezeichnete **Lüftner**-Flotte, bietet zum Beispiel in Zusammenarbeit mit der Klimaschutzorganisation *atmosfair* seinen Gästen an Bord die Möglichkeit, mit einer Spende den eigenen CO₂-Verbrauch während der Flussreise auszugleichen. Das Unternehmen unterstützt dabei das Projekt mit einer zusätzlichen Spende von 25% des jeweils gezahlten Betrags. Die Passagiere können am Ende ihrer Kreuzfahrt selbst entscheiden, ob sie den Klimaschutzbeitrag von € 2 pro Tag pro Kabine leisten möchten.

Mit dieser Spende werden ausschließlich UN-zertifizierte Umweltprojekte in Entwicklungsländern unterstützt, die denjenigen Menschen zugutekommen, die am wenigsten zur Umweltbelastung und Klimawandel beitragen. Somit werden zum Beispiel CO₂-reduzierende Klimaschutzprojekte in Indien und Nicaragua finanziert oder € 0,5 aller Spenden an Schulprojekte für die Umweltbildung in Deutschland eingesetzt.

A-Rosa, eine Heimat verbundene Reederei,

lässt ihre Flussschiffe nur in Rostock bauen und trägt so zu einer umweltfreundlichen Produktion maßgeblich bei. Der Germanischen Lloyd, überreichte A-Rosa heuer im Jubiläumsjahr die Zertifikats-Urkunde nach der Zertifizierung des Managementsystemen in Qualität, Umwelt, Arbeitsschutz, Energiemanagement und Sicherheit.

Diese Zertifizierung stellt sicher, dass die internen Betriebsabläufe des Qualitätsmanagements den hohen Ansprüchen der ISO-Norm entsprechen.

Im Rahmen der Zertifizierung durch GL Systems Certification wurde bei **A-Rosa**, als Flusskreuzfahrtanbieter im Premium-Segment, besonderes Augenmerk auf hohe Kunden- und Dienstleistungsorientierung, effiziente Prozesse und transparente Abläufe Wert gelegt.

TUI, ebenfalls mit dem Green Globe ausgezeichnet, legt Wert auf eine Unternehmenskultur, die geprägt ist von gegenseitigem Respekt, Teamgeist, Offenheit und Professionalität.

Ebenso wie **Scenic Tours**, investiert **TUI** in das Mitarbeiterkapital und ist sich bewusst, dass nur ein starkes Team, motivierte und zufriedene Mitarbeiter, Außergewöhnliches schaffen können.

Sonderteil zur ITB Berlin 2012



CleanShipping

Clean Shipping Award

Gemeinsam mit dem Anbieter für freiwillige Klima-Kompensationsmaßnahmen *myclimate*, wird in Kürze die Möglichkeit bestehen, dass Gäste ihre Flusskreuzfahrt klimaneutral stellen.

In Zeiten allgemeiner Knappheit an personellen Ressourcen kann die Verantwortung in soziales Kapital nicht hoch genug eingeschätzt werden. Ausbildungsbetriebe in der Flusskreuzfahrt wie zum Beispiel *CroisiEurope* aber auch **A-Rosa**, tragen maßgeblich dazu bei, dass kollektive Herausforderungen besser gelöst werden können.

Immer mehr bemühen sich Anbieter von Flusskreuzfahrten auch, dass durch die bequeme Erreichbarkeit der Anlegestellen die An- und Abreise mit der Bahn bewusst gefördert wird.

Manche Maßnahmen zielen konkret darauf ab, dass die Wege an Land möglichst umweltfreundlich durchgeführt werden. **TUI** beschäftigt 2012 erstmals Umweltaxis, die mit Erdgas betrieben werden.

So wird Verantwortung über den eigentlichen Betriebsablauf hinaus wahrgenommen. Bei den Landausflügen wird darauf Wert gelegt, dass kompetente Mitarbeiter aus der jeweiligen Region, die Wahrnehmung sozialer und kultureller Zusammenhänge entlang der Routen fördern.

All diese Maßnahmen, in Verbindung mit einer verantwortungsvollen Routenplanung, die auch das Landausflugsprogramm inkludiert, haben Flusskreuzfahrten zu dem werden lassen, was sie tatsächlich sind: erholsam, informativ, voller Erlebnisse, erschwinglich und ökologisch. pb ■



Zeichen des Green Globe

Sonderteil zur ITB Berlin 2012



Barrierefreier Urlaub

Flusskreuzen auch mit eingeschränkter Mobilität

Zum Glück hat sich in unserer Gesellschaft ein positiver Wandel im Umgang mit Menschen vollzogen, die mit einer gesundheitlichen Beeinträchtigung oder körperlichen Behinderung leben müssen. Gerade dieser Personenkreis, zu dem jeder von uns durch ein unbekanntes Schicksal zählen kann, bedarf einer Veränderung seiner täglichen Umgebung um neue Eindrücke und Anregungen gewinnen zu können. Das Zitat stammt von Peter Deilmann, der Zeit seines Lebens in der Flusskreuzfahrt Fakten geschaffen hat, die über seinen Tod hinaus nachhaltig wirken. Auf dem Kreuzfahrtschiff „Dresden“ hat Deilmann bereits 1993 ganz bewusst bauliche Maßnahmen getroffen, um auch Gästen mit eingeschränkter Mobilität das Leben auf einer Flusskreuzfahrt zu erleichtern. Auch andere Reeder haben früh erkannt, dass behinderte und „normale“ Menschen sich nicht voneinander unterscheiden, wenn es darum geht, ihr Bedürfnis nach Erholung und Entspannung genießen zu wollen. Die Wirtschaft geht davon aus, dass es in Europa 134 Millionen Menschen gibt, die bereit sind, viel Geld für einen barrierefreien Urlaub auszugeben. Obwohl, nicht alle haben es notwendig, aber alle wollen es. Barrierefreiheit ist nämlich ein Qualitätsmerkmal und kommt auch Menschen zugute, die nicht

im Rollstuhl sitzen müssen. Betrachtet man einen barrierefreien Tourismus nicht als soziale Leistung, sondern als Unternehmensziel, dann lässt sich damit auch gutes Geld verdienen, belegen einschlägige Studien.

Man erinnert sich gerne an das beliebte Behinderten-Kreuzfahrtschiff „Der kleine Prinz“ und an andere Bemühungen um den Rollstuhl-Gast vor mehr als zehn Jahren. Mediziner haben sich sogar ehrenamtlich engagiert, um Flusskreuzfahrten mit behinderten Menschen kompetent zu begleiten. 2010 hat **Runa Reisen** den Goldenen Rollstuhl vom Zentrum für selbstbestimmtes Leben behinderter Menschen in Stuttgart/ABS verliehen bekommen. Ein entspannter Urlaub für alle ist das erklärte Ziel des Anbieters. Auch 2012 hat der Veranstalter wieder entsprechende Angebote im Programm und die verfügbaren Termine reichen kaum aus, um die Nachfrage zu decken.

2011 wurde das Flusskreuzfahrtschiff MS „Alegria“ (ex The Sunflower) mit dem Goldenen Rollstuhl ausgezeichnet. Das 1985 gebaute Schiff wurde im Winter 2009/2010 umgebaut und ist seither auch für Gäste mit einer Behinderung geeignet. An Bord des Schiffes befinden sich auf dem Oberdeck zehn rollstuhlgerechte Zweibettzimmer, mit

separatem WC und Badezimmer. Ein Aufzug, welcher die rollstuhlgerechten Zimmer mit dem Panorama- und dem Sonnendeck verbindet, rundet das gelungene Bild der MS Alegria ab.

Die Reederei **Feenstra Rijn** bietet auf allen Schiffen im Programm Rollstühle an, die um einen geringen Preis für die Dauer der Reise gemietet werden können. A-Rosa hat 2010 bei einer Studie von n-tv als bestes Flussschiff überzeugt und dabei auch mit seiner behindertengerechten Ausstattung gepunktet.

Lange Tradition

Ein niederländischer Verein für Behinderte, hält für seine Gäste ein eigenes Flusskreuzfahrtschiff bereit („De Zonnenbloem). 2005 von Königin Beatrix getauft, hat das 115 Meter Schiff 69 Kabinen und der Lift ist sogar für Betten geeignet. Bereits eine lange Tradition in der Flusskreuzfahrt für Behinderte hat das niederländische Rote Kreuz. 1996 wurde das dritte Kabinenschiff mit dem Namen „J. Henry Dunant“ in Fahrt gebracht. Mehrheitlich aus Spendengeldern finanziert, kann das 21 Mio. teure Schiff 68 Fahrgäste an Bord nehmen. Rund fünfzig ehrenamtliche Mitarbeiter, Ärzte und Krankenschwestern, betreuen die Gäste.

Andere Reedereien nehmen weniger Rücksicht auf Gäste mit Behinderung. Manche machen in ihren Bordinformationen unmissverständlich klar, dass Menschen mit eingeschränkter Mobilität nicht erwünscht sind, weil es keine entsprechende Infrastruktur gibt. Es geht sogar so weit, dass die Botschaft lautet: vom Bordpersonal kann keine persönliche Hilfe erwartet werden. Zumindest sollen hilfsbedürftige Gäste eine Begleitperson dabei haben, wenn sie eine Flusskreuzfahrt buchen. Dennoch haben die meisten Anbieter wenigstens eine Kabine auf dem Schiff, die auch für Rollstühle geeignet ist und einen Lift haben neue Schiffe generell.

Ein zentrales Problem bei Flusskreuzfahrten für behinderte Menschen stellen die Landausflüge dar, die meist nur für mobile Gäste geplant sind. Aber auch hier gibt es Ausnahmen, wie zum Beispiel in Nürnberg, wo es besondere Besichtigungsprogramme nur für Menschen mit Behinderung gibt. Problematisch ist die Infrastruktur in den Häfen und Anlegestellen. Fehlende Normierungen und die Abhängigkeit vom jeweiligen Wasserstand, machen Anlegestellen für Rollstühle leider oft unpassierbar oder sind nur in Begleitung einer Hilfskraft zu schaffen. pb ■



Ein gutes Beispiel: die Henry Dunant

Foto: Rotes Kreuz-NL



Sonderteil zur ITB Berlin 2012

Häufige Engpässe beim anlegen

Die Kreuzschifffahrt braucht zusätzliche Anlegestellen

Was ist für einen Flusskreuzfahrt-Passagier wichtiger, das Ankommen oder das Abfahren? Eine Frage, die ganz wesentlich zum positiven Reiseerlebnis beiträgt. Michel de Montaigne philosophiert im 15. Jhdt. über das Reisen: „Die meisten Leute reisen nur, um wieder heimzukehren“. Eine Wahrnehmung, die Reisende aber eher unbewusst realisieren. In der unmittelbaren Wahrnehmung auf Flussreisen rangiert meist das Kapitänsdinner, ein bestimmter Landausflug oder vielleicht eine neue Bekanntschaft an erster Stelle. Trotzdem, auch wenn die Reise noch so schön war, erst mit dem nach Hause kommen, findet eine erfolgreiche Reise seinen krönenden Abschluss. Man berichtet den Daheimgebliebenen von seinen Reiseerlebnissen, ordnet Erinnerungen und freut sich über eine hoffentlich gesunde Heimkehr.

Besonders nachhaltig in Erinnerung bleibt der Abschluss einer Flusskreuzfahrt. Die Ankunft im Zielhafen und die letzte Anlegestelle ist deshalb für jeden Flusstouristen eine oft unterschwellige Reisewahrnehmung, die ihm vermittelt kann, hier bin ich nicht Tourist non grata, sondern herzlich willkommen oder liebevoll verabschiedet. Ganz ausgezeichnet wird dieses Gefühl in Hamburg mit dem Anleger am „Willkomm-Höft“ zelebriert. Auch wenn die Konstruktionsfirma selber sagt, dass der neue Anleger wie eine überdimensionale Busstation wirkt, das Bestreben der Stadt, die Gäste gebührend zu begrüßen und zu verabschieden, ist jedoch auf der

ganzen Welt bekannt und ein nachhaltiges Markenzeichen der Stadt. Natürlich kann nicht jede Kommune ein Willkomm-Höft bauen, aber mit ein wenig Mühe gelangen überraschende Erfolge. Die meisten Tourismusgemeinden entlang der Flüsse und Kanäle haben längst erkannt, wie wichtig es ist, der Kabinenschifffahrt eine gute Infrastruktur zu bieten.

Schließlich profitiert nicht nur der Gast davon, sondern auch nahezu die gesamte Wirtschaft einer Kommune vom Schiffsgast. Ob das der örtliche Museumswärter, Taxidienst, Stadtführer, Restaurant oder Handwerker ist. Jeder hat die gleiche Chance, seine Dienstleistung an den Gast des Schiffes zu verkaufen. Natürlich ist die Investition in eine Schiffsinfrastruktur nicht gerade billig. Gilt es doch viele Auflagen zu erfüllen, damit der Betrieb reibungslos funktioniert. Trinkwasser, Müllinsel, Beleuchtung, eine moderne Powerlock-Stromversorgung soll es womöglich auch geben, Kanal, Zufahrt und natürlich die ansprechende Anlegestelle selbst. Ein hoher sechs stelliger Betrag ist da schnell einmal verbaut.

Ein großes und kostspieliges Thema ist die Kanalversorgung oder die intelligente Stromversorgung. Schließlich sollten stehende Schiffe nicht die Häuser der Anrainer mit den Abgasen der Hilfsmaschinen anfüllen. Ältere Anlegestellen müssen nachgerüstet werden, denn bei der Errichtung älterer Anleger hat niemand daran gedacht, wie rasch das 135-Meter-Schiff kommen würde. Damit verbunden ist auch das Problem, dass an

der Anlegestelle möglichst immer ausreichend Wassertiefe vorhanden sein muss. Ein- und Ausschiffungen mit dem Tenderboot sind in der Flussschifffahrt leider noch nicht so gebräuchlich.

Höchstens vereinzelt im Donaudelta oder am Jenissei, wo viele Taiga Dörfer gar keine Anlegestelle haben. Weniger mobile oder amerikanische Gäste erwarten aber, dass sie zwischen Schiff und Bus keine langen Fußmärsche machen müssen.

Hundert Meter können da besonders bei Schlechtwetter schon als sehr unangenehm empfunden werden. Schließlich geht es auch um die Bordversorgung, die eine direkte Zufahrt zum Schiff erforderlich macht. Manchmal sind selbst modernere Anlegestellen nicht geeignet, normale Gewichtslastungen bei der Beladung aufnehmen zu können.

Genauso wichtig sind Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten, die an Bord durchgeführt werden müssen. Trotzdem untersagen manche Kommunen eine Schiffsreinigung an der Anlegestelle. Dabei wird grundsätzlich ohnehin nur mehr abbaubares Reinigungsmaterial verwendet und auf ein notwendiges Maß beschränkt. Ein generelles Verbot kann daher wohl nicht im Interesse einer touristischen Infrastruktur sein. Manche Reedereien tun sich da etwas leichter. Sie verfügen über eigene Schiffsanlegestellen (Lüftner, Viking, Dunav Tours, A-Rosa). Sie haben insbesondere dann einen beträchtlichen Vorteil, wenn es um das Problem der Überbelegung an den Anlegestellen geht.

Unterschiedliche Qualität

Nicht selten müssen nämlich vier Kreuzfahrtschiffe nebeneinander liegen, weil nicht genug Anlegestellen vorhanden sind. Darauf werden die Gäste zwar aufmerksam gemacht und die Reedereien bedauern dies auch, für die Passagiere heißt das aber, Aussicht ist nicht die Zitadelle in Budapest, sondern die Fensterfront vom Nachbarschiff – womöglich den ganzen Tag. Wenn ein- und aussteigende Gäste durch „fremde“ Schiffe hindurch latschen müssen, wird da schnell einmal als Wildwechsel empfunden. Auf für die Besatzungen sind Versorgungsarbeiten vielleicht über drei Schiffe hinweg kein Unterhaltungsprogramm. Insgesamt für manche Anbieter, die hohe Ansprüche an ihre Qualitätsangebote legen, ein unangenehmes Problem.

Ausbau der Anlegestellen

Leider ist die Qualität der Routen sehr unterschiedlich. Bei exotischen Destinationen ist die Erwartungshaltung gering. Auf den euro-



Private Anlegestelle der Dunav Tours



Sonderteil zur ITB Berlin 2012

päischen Hauptwasserstraßen wird jedoch durchwegs eine gute Infrastruktur erwartet. Ein negatives Beispiel ist Rudesheim, wo sich die Stadtverwalter jetzt zwangsläufig dazu entschlossen haben, einen hohen sechsstelligen Betrag zu investieren, damit sich die schlechte Lage entspannt. Ist die Drosselgasse dem Touristenansturm schon längst nicht mehr gewachsen, so drängen sich auch am Ufer schon zehn und mehr Kabinenschiffe am Tag. 1559 Schiffe waren es insgesamt im letzten Jahr. Nicht viel besser ist es oft in der Moselregion. Aber auch dort geht man daran, die Situation nachhaltig zu verbessern. Auch wenn es manche Touristiker noch nicht bemerkt haben, seit der Kanaleröffnung 1992 wächst der Flusstourismus entlang des Main/Main-Donau-Kanals stetig. Zahlreiche Anlegestellen wurden seither errichtet und viele stehen schon in Planung. In Würzburg ist die Zahl der anlegenden Flusskreuzfahrtschiffe zwischen 2001 und 2010 von 80 auf 536 im Jahr gestiegen. Nürnberg (2011 - 640 Anlegungen) gibt jetzt 10 Mio. Euro für den modernen Ausbau der Schiffsanlegestellen aus. Die Fertigstellung ist 2013 geplant.

Zusätzliche Liegestelle

Viel Lob erntet das neue Donau-Länden-Konzept in Regensburg, wo 700 Schiffe jährlich anlegen. Durch Neubauten und Neuordnung wird das Potential künftig besser ausgeschöpft.

Vilshofen, ursprünglich eine Ausweichstelle für Passau, entwickelt sich dank persönlichem Einsatz der Verantwortlichen gut. Die Gäste werden sogar mit Freibier begrüßt. Ein Sonderfall in der internationalen Flusskreuzfahrt ist Passau. 2100 Kreuzfahrtschiffe werden 2012 in der Drei-Flüsse-Stadt anlegen. 200 mal öfter als noch 2011. Mit 17 Anlegestellen und 29 Liegeplätzen, ist die reibungslose Organisation eine Herkulesaufgabe. Dazu kommen noch rund 500.000 Ausflugsgäste, die auf kleineren Schiffen die Stadt frequentieren. Trotz beträchtlicher Investitionen seitens der Stadt, ist es bei den begrenzten Platzverhältnissen nahezu unmöglich, jedes Schiff optimal zu versorgen. Daher plant die Stadt für 2013 wieder eine zusätzliche Liegestelle. Linz an der Donau will seinen Kreuzfahrtgästen schon bald deutlich mehr als bisher bieten. Sogar Hostessen an Land sollen die Gäste persönlich empfangen. Die Promenade entlang der Anlegestellen soll verschönert werden. Bereits 2012 werden die Pläne für eine neue Aqua City an der Donau inklusive Anlegestellen abgeschlossen sein. Ein positives Beispiel guter Schiffsinfrastruktur

sind die Anlegestellen in der Wachau. Viele Jahre sind sie still vor sich hin gerostet. Ein wenig Farbe da, ein dekorativer Anker dort, viel Information für die Gäste und schon ist aus ehemaligen Schrottplätzen in wenigen Jahren ein ansprechender Blickfang für Touristen und Anrainer entstanden. Mit 38 Anlegestellen zwischen Linz und Budapest, zählt der Betreiber zu den größten Anbietern in der Branche (zum Vergleich: Köln Düsseldorf-43 Anlegestellen).

Schiffsinfrastruktur

In Dürnstein/Wachau – das österreichische Rudesheim – war die Kabinenschifffahrt lange Zeit nicht sehr willkommen. Diese Situation hat sich jetzt etwas entspannt. Die Verantwortlichen dürften wohl nachgerechnet und die Wertschöpfung aus dem Kreuzfahrtgeschäft realisiert haben.

Viel Geld hat die Winzerstadt Krems in die Neugestaltung der Schiffsinfrastruktur investiert. Abgesehen davon, dass noch immer zu wenig Kapazität vorhanden ist, lässt es sich über die optisch futuristische Architektur inmitten der Weinberge vortrefflich streiten. Klosterneuburg, die alte Babenbergerstadt und Zentrum des Weinanbaues vor den Toren Wiens, erinnert sich seiner Geschichte, die eng mit der Donauschifffahrt verbunden ist. Rechtzeitig zum 900-Jahr Jubiläum des Augustiner-Chorherrenstiftes, soll bis 2014 wieder eine Schiffsanlegestelle errichtet werden.

Damit gelingt es vielleicht auch, das mangelhafte Angebot in Wien/Nußdorf zu verbessern. Immerhin ist man mit dem Bus auch von Klosterneuburg aus in wenigen Minuten direkt im Zentrum von Wien. In der Bundeshauptstadt Wien gibt es noch erheblichen Nachholbedarf. Verschärft durch die unberechenbaren Schleusenwartezeiten an der Stadteinfahrt aus Bratislava kommend, kommt es zu unangenehmen Situationen für die Passagiere, die bis hin zur Absage bereits gebuchter Landausflüge führen.

Obwohl die Stadt über ausreichend Uferflächen verfügt, kommt es auch hier regelmäßig vor, dass mehrere Schiffe nebeneinander liegen müssen. Zudem vermittelt die Ufergestaltung den Eindruck von „East-side“ und die Donau ist noch immer nicht in Wien angekommen, obwohl das Projekt Waterfront schon seit 2006 am Tisch liegt. Abgesehen von der dauernden Überbelegung der Schiffsanlegestellen in Budapest, ist die Infrastruktur unterhalb von Wien gar nicht so schlecht. Das liegt vielleicht auch daran, dass der Flusstourismus unterhalb von Budapest noch gar nicht angekommen

ist und Mängel erst mit zunehmender Frequenz sichtbar werden. Aber es gibt auch in diesem Bereich bereits Zukunftsprojekte zur Verbesserung der Infrastruktur. Die serbische Stadt Kladovo wird bereits 2012 eine neue Anlegestelle bekommen und damit den Kreuzfahrtgästen auch neue Destinationen eröffnen. Vor dem Hintergrund einer optimalen Ausnutzung der vorhandenen Möglichkeiten, Schiffsinfrastruktur dort zu schaffen, wo es wirtschaftlich sinnvoll erscheint, wird es vielleicht auch zweckmäßig sein, einmal die monopolistische Verwaltung von Schiffsanlegestellen zu hinterfragen und deren Sinnhaftigkeit zu überprüfen.

Möglicherweise verhindert ein erschwerter Zugang zum privaten Betrieb von Liegeplätzen entlang der Flüsse und Kanäle die gute Entwicklung des Schifftourismus. Es sollte aber auch mehr Innovation im Hinblick auf die Schiffsinfrastruktur gefördert und zugelassen werden.

London könnte hier Beispiel gebend sein. Insbesondere die Vereinfachung der praktischen Nutzung von Infrastrukturreinrichtungen, sollte im Einklang mit den personellen Ressourcen auf den Flusskreuzfahrtschiffen in Einklang gebracht werden. Behörden, Produktionsfirmen, Betreiber und Nutzer von Schiffsanlegestellen hätten gemeinsam die Möglichkeit, jetzt die Infrastruktur für die nächsten zwanzig Jahre zu planen, um den rasch wachsenden Bedarf zu befriedigen.

Entwicklungsländer

Vergleicht man jedoch das Angebot der „westlichen“ Schiffsinfrastruktur mit anderen Destinationen, wie zum Beispiel Mekong oder auf indischen Wasserstraßen, dann relativiert sich jede kritische Anmerkung über europäische Verhältnisse. Aber auch in den „Entwicklungsländern“ werden, was den Flusstourismus betrifft, bereits zahlreiche Projekte zur Verbesserung in Angriff genommen. Für den Donautourist endet die Donau derzeit in Budapest. Tatsächlich befindet sich aber weiter Donau abwärts eine Tourismuswirtschaft im Aufbau, die vom Potential her eine europäische Dimension hat. Bereits in wenigen Jahren, wird das touristische Angebot in dieser Region und damit verbunden der Infrastrukturbedarf, sprunghaft ansteigen.

Ob die jetzt noch herrschende Dominanz der Donau in der Flusskreuzfahrt erhalten werden kann und ob neue Angebote entlang der unteren Donau aufgebaut werden können, wird nicht zuletzt von einer perfekten Schiffsinfrastruktur abhängig sein. pb ■



Sonderteil zur ITB Berlin 2012

Der Dampfer „Schönbrunn“

Vor 100 Jahren Vorbild für zahlreiche Neubauten

Als der Dampfer Schönbrunn vor genau 100 Jahren in Budapest gebaut wurde, ahnte wahrscheinlich niemand, welch großer Wurf dem Schiffskonstrukteur gelungen war. Noch Jahrzehnte später galt die Rumpfform als Vorbild für zahlreiche Neubauten. Das Schiff war und ist ob des gelungenen Design besonders schnell, elegant und ein Individualist. Generell hat das Schiffdesign in früheren Jahren sehr stark zur Wiedererkennung des jeweiligen Schiffes geführt. Lange bevor man mehr als die Umrisse des Schiffes erkennen konnte, wusste man bereits, welches Schiff genau das ist und konnte es beim Namen nennen. Schiffe wie die Schönbrunn, sind deshalb nicht nur bei Dampfer-Freunden besonders beliebt, sondern auch bei Menschen, die Individualität schätzen. Diesem Trend folgend, werden heute wieder kleinere Schiffe gebaut, die entweder eine bestimmte Stilrichtung (Kolonialstil) verkörpern wollen, örtliche Besonderheiten berücksichtigen oder historische Vorbilder kopieren. Wie die Schönbrunn, die nur 15 Kabinen hat, haben auch die neuen Stilbauten wenige Kabinen, setzen mit Erfolg auf Individualität und Authentizität.

Funktionalität

Größere Kabinenschiffe, die vor 20 Jahren oder noch früher gebaut wurden, haben neben der Funktionalität alle auch eine persönliche Note und ein bestimmtes Alleinstellungsmerkmal im Design. Beispielgebend dafür sind die ehemaligen Deilmann-Schiffe, die nicht nur wegen ihres Innendesign als besonders geschmackvoll gelten und noch heute sehr beliebt sind. „Normale“ Kreuzfahrtschiffe der jüngeren Generation setzen zuerst auf Funktionalität und die volle Ausnutzung der räumlichen Vorgaben auf ihrer Destination. Das führt nicht immer zu besonders schönen Formen, auch wenn sich die Designer alle Mühe geben. Unangenehm bemerkbar macht sich die eingeschränkte Nutzbarkeit des Sonnendecks, wenn sich die Schiffe außerhalb der Hauptfahrwasserstraßen bewegen. Half man sich bei älteren Typschiffen mit einem rundum laufenden Gangbord am Oberdeck, um den Passagieren jederzeit einen Auslauf zu gewähren, so muss auf modernen Schiffen das Sonnendeck – als einzig begehbarer Luftraum

– oft lange Zeit gesperrt bleiben. Schiffe der neuen Generation versuchen dieses Manko durch Freigabe des Bug- und Heckbereiches zu kompensieren. Dadurch entstehen auch wieder eigenwillige Designformen, die dem Gesamtbild zugutekommen. Einen eigenen Balkon für jede Kabine, haben schon viele neue Kreuzfahrtschiffe. Dadurch bekommen die Gäste zwar wieder mehr Freiraum, das Schiffdesign ähnelt aber mehr einem Hotelkomplex. Große Kabinenschiffe sind auch angehalten, ihr Steuerhaus für Brückenpassagen absenkbar zu bauen. Zwangsläufig ist daher aus der ehemaligen Kommandobrücke ein Besenkammerl geworden, in welchem der Kapitän einsam seinen Dienst verrichtet.

Schiffsdesign

Entsprechend unproportioniert schaut das auch auf einem stattlichen 135-Meter-Schiff aus. Am besten sieht man den Unterschied bei den westlichen und russischen Kabinenschiffen. Kein echter russischer Flussadmiral würde jemals so ein „Häusl“ betreten, geschweige denn das Kommando draußen im Regen stehend führen. Schiffdesigner stehen vor neuen Herausforderungen. Umweltfreundlichkeit, Funktionalität, Optimierung der Rumpfform, neue Baustoffe und neue Antriebstechniken, bieten neben den wirtschaftlichen Aspekten und Sachzwängen zunehmend auch neue Chancen für das Schiffdesign.

So hat sich zum Beispiel recht positiv die Trennung zwischen Antriebstechnik und Fahrgastraum ausgewirkt. Anders hingegen vereinzelt Bemühungen, die eingeschränkten Schiffsabmessungen durch technische Raffinesse zu

umgehen. Damit erlangte das Schiffdesign schnell den Charme eines Schubleichters. Auch manche Zusatznamen wie „Space Ship“ haben wenig mit Schiffdesign und schon gar nichts mit einem Raumschiff zu tun. Was in Ansätzen seit drei/vier Jahren für Flusskreuzfahrer versucht wurde zu bauen, ist mit der neuen Generation von Longships zum Durchbruch gekommen. Durch die Schiffsverlängerung auf 135 Meter wird nun wieder Schiffdesign möglich. Es bleibt wieder mehr Raum für den öffentlichen Bereich. Die Schiffsumgebung kann wieder besser wahrgenommen werden. Die Kabinen und das Innendesign können wieder großzügig geplant werden und dem Schiffdesigner bleiben wieder Ecken übrig, die er für seine Kreativität nützen kann. Die völlig neue Aquavit Terrasse mit dem vom Wetter unabhängigen indoor/outdoor Bereich, ist für Flussschiffe wie geschaffen und geeignet, das nicht nutzbare Sonnendeck vollständig zu ersetzen. Viel mehr noch, die neue Terrasse an Bord ist geeignet, den schönsten See-Ufer-Terrassen ernsthafte Konkurrenz zu machen. In Verbindung mit den innovativen Tour Planungen, sollte sich nun auch wieder die Chance ergeben, kleineren Kreuzfahrtschiffen mehr Individualität einzuhauchen.

Ideenvielfalt

Die zunehmende Ideenvielfalt, Wahrnehmung des Verkaufswertes Schiff und das Zulassen neuer Formen, hat auf Binnenseen schon erfolgreiche Beispiele gebracht.

Es ist unwahrscheinlich, dass die begonnene Rückführung auf das „Erlebnisschiff“, nicht auch in der Flusskreuzfahrt weiter fortgesetzt wird. In Verbindung mit neuen Materialien, Techniken und innovativen Lichtdesign Lösungen sollte es gelingen, weniger Hotelschiff und mehr Flusskreuzfahrtschiff zu bauen. Bleibt noch die Frage, ob die Schiffsinfrastruktur an Land der Entwicklung rasch genug wird folgen können. pb ■



Der Dampfer „Schönbrunn“.

Foto: Kapt. Otto Steindl

Sonderteil zur ITB Berlin 2012



Jubiläumsjahr 2012

Die Highlights in der Flusskreuzschifffahrt

Schade dass es vorbei ist, werden heuer sicher wieder unzählige Flusskreuzfahrtgäste am Ende einer Reise mit Bedauern feststellen, denn die Anbieter auf den Flüssen und Kanälen in Europa und in anderen Ländern wollen sich verstärkt auf die individuellen Bedürfnisse der Gäste einstellen. Wie ein Feuerwerk, haben die Reedereien und Veranstalter viele Highlights, Innovationen und neue Ideen steigen lassen. Noch nie war das Angebot für reisewillige Gäste, die einen individuellen Urlaub am Fluss gestalten wollen so groß.

Seit es die Reederei **Viking River Cruises** gibt und das ist im Jubiläumsjahr 2012 auch schon 15 Jahre her, schreibt man Flusskreuzfahrten mit V - sagt zumindest das Unternehmen. Tatsächlich war die Köln-Düsseldorfer Kabinienschifffahrt, die seit 2000 unter der Wikinger-Flagge schwimmt, mit dem Luxus-Kreuzfahrtschiff „Europa“ schon 1960 ein Pionier in der Flusskreuzfahrt. Die „Europa“ gibt es

zwar noch immer (neuer Heimathafen ist Belgrad), die Qualität der Viking-Flotte hat sich jedoch wesentlich gesteigert und wurde schon bisher mit hohen Auszeichnungen geradezu überhäuft.

Sechs Neubauten

Das Jubiläumsjahr wird für **Viking**-Gäste unvergleichliche Angebote bringen, die in der Menge und Qualität innerhalb nur eines einzigen Jahres, in Zukunft von keiner Reederei mehr übertroffen werden kann. Unter dem Namen „Longship“ wurde ein neuer 135 Meter-Schiffstyp entwickelt, der den Gästen neben Luxus pur insbesondere wesentlich mehr privaten Freiraum geben wird. Darüber hinaus, werden die Schiffe auch im öffentlichen Bereich neue Nutzungsmöglichkeiten aufweisen, die besonders dann ihre einzigartigen Vorteile entfalten können, wenn das Sonnendeck nicht nutzbar ist. Gleich vier (!) dieser Schiffe werden erstmals in der Geschichte der Flusskreuzfahrt gleichzeitig getauft und in Dienst gestellt (21. März in Amsterdam). Damit nicht genug, bringt die Reederei wenige Monate später noch zwei

weitere Neubauten in Fahrt und vervielfacht mit diesen sechs Schiffen das Angebot in der europäischen Flusskreuzfahrt auf eindrucksvolle Weise. 250 Millionen Dollar schwer ist das Viking-Investitionsprogramm insgesamt bis zum Jahre 2014.

Thurgau Travel hat mit der ersten Kreuzfahrt nach Kaliningrad bereits 2011 seine Pioniermission eindrucksvoll unterstrichen.



Die Zambesi Queen

Foto: African River Safari

2012 setzt das Unternehmen seine Philosophie fort und bietet eine einzigartige Küsten/Flusskreuzfahrt in Dalmatien an. Zrmanja, Cetina und Neretva, bisher völlig unbekannte Flusslandschaften, sowie die einmalige Küstenlandschaft rund um die Kornaten Inselwelt, versprechen spannende und entspannende Erlebnisse. Außerdem bietet **Thurgau Travel** ganz neu ein Seeschiff an, das in England zum Flusskreuzfahrer umgebaut wurde und dort durch den Caledonian Canal auf den unergründlichen Seen kreuzt. AmaWaterways erobert den schwarzen Kontinent und bietet den Gästen eine Foto-Safari per Schiff an. Auf dem Luxussschiff „Zambesi Queen“ in unmittelbarer Nachbarschaft mit wilden Tieren schwimmen, das hat es bisher noch nicht gegeben.

Kombinationsreisen

Nach vielen Jahren, werden 2012 erstmals wieder Umsteigemöglichkeiten und Kombinationsreisen von Fluss- und Seekreuzfahrten angeboten. **TransOcean** bietet damit direkte Vergleichsmöglichkeiten zwischen Süß- und Salzwasser auf einer Reise. Südfrankreich am Flusskreuzfahrtschiff und das

Mittelmeer auf dem Seeschiff. Ein ähnliches Kombiangebot hat Phoenix Reisen mit Dnepr und Schwarzes Meer im Programm. Großartige Kombinationsmöglichkeiten ergeben sich auch mit den Umsteigemöglichkeiten zwischen zwei Flussschiffen und unterschiedlichen Reiserouten ebenfalls bei TransOcean.

Quer durch Europa

Auf diese Art kann man zum Beispiel auf einem Schiff den Rhein und auf einem anderen Schiff die Donau erkunden. Quer durch Europa, ohne einmal den Koffer tragen zu müssen. Auch wenn Flusskreuzfahrten vom Rückgang der Urlaubsdauer noch nicht so betroffen sind wie Anbieter an Land. Minikreuzfahrten oder Schnupperkreuzfahrten liegen absolut im Trend. Zum Kennenlernen oder für Einsteiger eignen sich kurze Flusskreuzfahrten auch um neue Gästeschichten zu gewinnen. Bereits ab zwei Tagen kann man dieses Jahr Flusskreuzfahrten ausprobieren. Als Urlaub zwischendurch eignen sich die Tage in der Vorweihnachtszeit oder um Silvester besonders gut. Man ankert praktisch direkt am Christkindlmarkt oder entflieht dem hektischen Treiben zum Jahreswechsel. Buchbar zum Beispiel bei **Nicko Tours**. Eine gute Möglichkeit junges Publikum zu gewinnen bietet

TUI auf der 2-tägigen Partynacht inklusive DJ und Halbpension schon um weniger als 100 Euro.

Eine schöne Landschaft, interessante Bauwerke entlang des Flusses, geographische Besonderheiten. All das sind wichtige Entscheidungsfaktoren für eine Flusskreuzfahrt. Sehen kann man als Passagier das alles aber nur, wenn das Schiff bei Tag und nicht in der Nacht fährt. Manchmal wurden schon reizvolle Landschaften beworben, die der Gast nur auf Bildern zu sehen bekam. Das wird jetzt entschieden anders. Der Ausbau der Tagesfahrzeiten wurde zum Programm erklärt und die Chancen auf eine „Seh“-Reise steigen damit erheblich.

Rolling on the river. Das Highlight des Jahres 2012 außerhalb Europas wird wohl in Amerika geboten werden. The „American Queen“ is back. Rechtzeitig, zweihundert Jahre nach Capt. Nicholas Roosevelt, der erstmals mit dem Dampfer New Orleans (10.1.1812) erreichte, wird die Mississippi Dampfschiffahrt neu belebt. Sogar die legendäre live Bordmusik, mit der Jazzlegenden wie Luis



„Satchmo“ Armstrong groß geworden sind, wird wieder zum Leben erweckt. Mit an Bord natürlich die Calliope (Dampforgel), dessen unvergleichliche Musik man in Europa nur auf einem einzigen historischen Dampfer in Holland hören kann. Überhaupt, die Konkurrenz für die etablierten Angebote in Europa wächst weltweit rasant. Auf dem River Murry in Australien erlebt das legendäre Schiff „Proud Mary“ wieder eine Renaissance. Wer erinnert sich bei diesem Schiff nicht an den berühmten Songtext von Creedence Clearwater Revival? Die Fahrt mit diesem Schiff wird 2012 sicher zum Mekka für Fans der Rockmusik aus den 1960er.

Indien hat sich 2012 vorgenommen, die inländische Flusskreuzfahrt zu fördern, das internationale Bewusstsein zu schärfen und kräftig in die Infrastruktur zu investieren. Tatsächlich liegt im Land der unerforschten Flüsse für Kreuzfahrer ein Schatz verborgen, der sich mit dem neuen Luxusangebot auf dem Brahmaputra nur erahnen lässt. Einmalig exotisch wird es auf einer Kreuzfahrt in der unberührten Wildnis auf dem Rajang River in Borneo (**Thurgau Travel**). Der koloniale Luxusdampfer bildet einen extremen Kontrast zur wilden Natur. Iban ist dort kein Bankbegriff, sondern ein einst gefürchtetes

Inselvolk, das zum Glück nicht mehr der Kopffjagd nachgeht.

Raddampfer

Freunde von Raddampfern haben viele Möglichkeiten Tagesausflüge auf den Seen und Flüssen zu machen, aber nur ganz wenigen bietet sich die einmalige Chance eine Flusskreuzfahrt unter Dampf. Wer noch nie mit einem Raddampfer gefahren ist und die stampfende Bewegung dieser Schiffe kennt, wird sich kaum vorstellen können, was das für ein Gefühl ist, auf so einem Schiff zu schlafen. Der 100-jährige Dampfer „Gogol“ wird noch auf dem Fluss Dwina in Russland eingesetzt. Noch nostalgischer geht es auf dem Murry River zu. Wer dort mit dem Dampfer fährt, wird sich wie Tom Sawyer und Huckleberry Finn fühlen.

Mit dem Rad ohne Aquaplaning durch den Fluss. Ungebrochen ist die Sehnsucht der Flusskreuzfahrer nach der sportlichen Kombination Rad & Schiff. Kein Wunder, wiegt der dominierende Reisevorteil einer Kreuzfahrt – keine lästigen Koffer packen zu müssen – für Radtouristen noch viel mehr als bei Reisenden ohne Bike. Die Tagestour kann entspannt geplant werden, das Hotel

mit Koffer fährt einfach mit. Einfacher geht es nicht. Wenn der Puls hämmert, die Wadler brennen und der Gummi raucht, lässt einen das schwimmende Hotel nicht allein. Man bleibt einfach einmal an Bord, genießt die Entspannung und tankt Energie für die nächste Etappe. In diesem Angebotssegment gibt es viele neue Angebote in Europa, die wirklich für jede Kondition geeignet sind. Auch abseits der Radautobahnen wie Weser, Rhein und Donau, finden sich kleine, feine Routen mit hohem Erinnerungsfaktor. Zum Beispiel auf dem Lustweg der Dogen zwischen Venedig und Mantua, den einst die feine Gesellschaft der Stadt nutzte, um mit dem „Burchielli“ auf das Land zu fahren. In Mantua startet das gemütliche 41-Meter-Kabinenschiff (14 Kabinen). Entlang der Flüsse Mincio, Po und Canal Bianco geht die Reise per Schiff und Rad Venedig entgegen. Man besucht Städte wie Governolo, Ferrara, Chioggia – das „kleinen Venedig“ und radelt durch das Labyrinth des Podeltas bevor man am sechsten Tag Venedig erreicht und dort noch zwei Nächte an Bord verbringen kann.

Wer lieber einmal mit einem richtigen Flusskreuzfahrtschiff Rafting fahren möchte, kann das 2012 auf dem Jenissei Fluss machen.

Anzeige



INITIATIVE ZUR FÖRDERUNG DER KAPITÄNS-HOCHZEIT

Wir setzen uns für die rechtliche Anerkennung der Kapitäns-Hochzeit auf Flusskreuzfahrtschiffen und Tagesausflugschiffen in der europäischen Binnenschifffahrt ein.

Haben Sie Interesse, oder möchten Sie uns unterstützen, dann freuen wir uns auf Ihre Anfrage.

Kennwort: Kapitäns-Hochzeit

Email: IBBS@A1.NET

Sonderteil zur ITB Berlin 2012



Frachtschiff-Mitfahrer. Foto: Butenhof

Das riesige, in Deutschland gebaute 3-Deckschiff fährt durch eine vier Kilometer lange Raftingstrecke, die Kazatschinski Stromschnellen. Allein auf einem Kilometer hat der Fluss dort ein Gefälle von einem Meter und die Fließgeschwindigkeit beträgt 20 Km/h. Sicher wird es auch für solche exotischen Reiseabenteuer eine Zielgruppe geben. "Nimm mich mit Kapitän auf die Reise....." Noch ist es eine Nische in der Flusskreuzfahrt. Aber die Nachfrage steigt und es ist nur eine Frage der Zeit, bis die Branche entsprechend darauf reagiert. Die Rede ist von der Frachtschiffsreise auf dem Fluss und es gibt sie tatsächlich, auch wenn sie noch in keinem Katalog steht. Frachtschiffreisen bedeutet nicht mehr Hand für Koje, denn

Reisende sind keine Mitarbeiter, sondern Menschen, die einfach eine hautnahe Urlaubserfahrung suchen. Frachtschiffreisen hat auch nichts (mehr) mit Seefahrerromantik zu tun – am Binnenschiff schon gar nicht. Aber garantiert neu und intensiv wird so ein Reiseerlebnis auf alle Fälle. Ein echtes Frachtkreuzfahrtschiff ist das GMS "Baye-rischer Wald". Kapitän Butenhof verspricht, dass jeder Gast bereits nach kurzer Zeit vergisst, welcher Tag gerade ist.

Frachtschiffkreuzfahrt

Fast schon als Jack London kann man sich als Gast auf einem Arbeitsschiff in British Columbia fühlen. Die 41 Meter lange "Aurora Explorer" hat 8 Besatzungsmitglieder und 12 Passagiere an Bord, wenn sie schwer beladen ein Holzfällerlager am Campell River ansteuert. Der Lachs, der zu Mittag serviert wird, schwimmt praktisch mit dem Schiff mit.

Das dürfte für so manchen Passagier die übliche Zeremonie beim gewohnten Kapitänsdinner ersetzen. Wer offen für rustikale Urlaubserfahrungen ist, nicht unbedingt eine Luxuskabine sucht oder auf ständige Lautsprecherdurchsagen lauschen will, der wird sich auf einer Frachtschiffkreuzfahrt bestimmt schnell einleben. Ein Highlight gibt es 2012 auch aus dem Bereich der Wasserstraßen zu berichten und bestimmt rauchen schon die Köpfe bei den Routenplanern, die sich womöglich schon eine durchgehende Kreuzfahrt von Budapest nach Paris in den schönsten Bildern ausmalen. Die Planungsarbeiten, am aktuell für Europa wichtigsten Kanalprojekt seit dem Rhein-Main-Donau-



Rad-Dampfer .. Foto: P. Baumgartner

Kanal, sind abgeschlossen. Der Bau für den 106 Kilometer langen Kanal Seine-Nord-Europe, der das deutsche Wasserstraßennetz mit Frankreich verbinden wird, kann beginnen. Bauabschluss und Inbetriebnahme ist für das Jahr 2017 geplant. Was das schon in naher Zukunft für die Flusskreuzfahrt bedeuten wird, welche Fülle an neuen Destinationen sich dadurch ergeben, zeigt schon ein kurzer Blick auf die Landkarte.

Insgesamt kann man mit Fug und Recht sagen, mehr Kundenorientierung, Innovation in Programmgestaltung und Schiffsdesign, mehr erschwingliche Angebot und Luxus hat es bisher noch nicht gegeben. 2012 wird ein tolles Jahr für die Flusskreuzfahrt. pb ■



Brahmaputra River Cruises

Foto: Brahmaputra River Cruises

ZKR genehmigt LNG: Meilenstein für eine sichere, umweltfreundliche und wirtschaftliche Binnenschifffahrt

Nutzung von Flüssigerdgas wird als sicher erachtet

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) genehmigt im Rahmen ihrer Empfehlungen nach der Rheinschiffsuntersuchung erstmals Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) in der Binnenschifffahrt: Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat mit einer detaillierten



TMS „Argonon“ nutzt Flüssigerdgas.

Foto: Deen Shipping

Empfehlung die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff für Verbrennungsmotoren auf Binnenschiffen für den Betrieb des Motortankschiffs „Argonon“ von der niederländischen Reederei Deen Shipping genehmigt.

Die Verfahren für die Entscheidungen, welche die ZKR aufgrund ihrer Kompetenzen zu treffen hat, um LNG als Brennstoff in der Rheinschifffahrt zuzulassen, waren mit der Ankündigung des Projekts „Argonon“ im Februar 2011 eingeleitet worden. Demnächst sollen weitere LNG-betriebene Binnenschiffe in Betrieb genommen werden.

Das besondere Gefahrenpotential, das von diesem Brennstoff ausgeht, und die enormen Fortschritte, die sich mit dieser „sauberen“ Technologie aus Sicht der Umweltpolitik erzielen lassen, wurden in den letzten Monaten von der Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung der ZKR eingehend geprüft. In enger Zusammenarbeit mit dem Schifffahrtsgewerbe, der Schiffbauindustrie und den Klassifikationsgesellschaften ist es der ZKR gelungen, zu einer Entscheidung zu gelangen, welche die Entwicklung der Binnenschifffahrt fördert, dabei aber ihre Sicherheit und Leichtigkeit nicht beeinträchtigt.

Das TMS „Argonon“ erhielt auf Basis einer Empfehlung nach § 2.19 Nr. 3 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) die Genehmigung, von den Vorschriften der §§ 8.01 Nr. 3 und 8.05 Nr. 1, 6, 9, 11 und 12 bis zum 30. Juni 2017 abzuweichen. Die Nutzung von Flüssigerdgas wird als sicher erachtet, so-

fern die in der Empfehlung der ZKR gestellten Bedingungen jederzeit erfüllt werden. Mit diesen Bedingungen wurden bezüglich der Besonderheiten, die sich aus der Nutzung dieses Brennstoffs z. B. im Hinblick auf die Bauweise und Klassifizierung des Fahrzeugs, die regelmäßige Inspektion und Wartung des LNG-Antriebssystems, das Bunkerverfahren und die Schulung der Besatzung ergeben, strikte Regelungen getroffen.

Die Reederei wurde verpflichtet, dem Sekretariat der Zentralkommission einen jährlichen Evaluierungsbericht zur Weiterleitung an die Mitgliedstaaten der ZKR zu übermitteln. ■

Umsatz und bereinigtes EBIT lagen im Jahr 2011 leicht über der Prognose Tognum wächst zweistellig

Der Antriebssystem- und Energieanlagen spezialist Tognum AG hat seine Umsatz- und Gewinn-Prognose auf Basis vorläufiger Zahlen für das abgelaufene Geschäftsjahr 2011 leicht übertroffen.

Der Umsatz stieg im vergangenen Jahr um 16 Prozent auf rund 2,97 Mrd. Euro (2010: 2,56 Mrd. Euro); bei einem bereinigten EBIT von rund 345 Mio. Euro erreichte die bereinigte EBIT-Marge rund 11,6 Prozent (2010: 9,4 Prozent).

Das Unternehmen hatte im November des vergangenen Jahres bekannt gegeben, für das Gesamtjahr 2011 mit einem Umsatz von rund 2,9 Mrd. Euro und einer bereinigten EBIT-Marge von rund 11 Prozent zu rechnen.

„Durch einen gelungenen Jahresendspurt liegen Umsatz und Ergebnis leicht über unserer Erwartung“, erklärt Joachim Coers, Vorstandsvorsitzender der Tognum AG. „Neben einem ertragsstarken Produktmix unterstützte uns auch der stärker als erwartete US-Dollar.“ ■

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

Alle wichtigen Informationen sind für den Schiffsführer auf einem Bildschirm zentral verfügbar

Precision Navigator II von Swiss Radar auf dem Markt

Manch einer der älteren Schiffsführer wird sich noch an die Zeit erinnern, als Radargeräte nur bei Nacht oder schlechter Sicht benutzt wurden. Diese Generation von analogen Radargeräten mit ihren nachleuchtenden Phosphorröhren waren große sperrige Kisten, bei denen man zum Bildbetrachten umständlich in einen Sichttubus gucken musste. Lange Zeit waren diese Radargeräte zusammen mit Wendeanzeigern die einzigen Navigationshilfsmittel für den Schiffsführer.

Ein erster Meilenstein wurde Anfang der 1990-er Jahre mit der Einführung der neuen Radargeräte mit digitaler Raster-Scan-Technologie gesetzt. Eines der ersten Geräte dieses Typs war die Radaranlage JFS 364 von Swiss Radar. Ohne nachleuchtende Phosphorröhre wurde das Betrachten des Radarbildes deutlich vereinfacht. Doch nicht allein nur die Bilddarstellung machte Fortschritte, auch die Möglichkeiten zur Bildauswertung nahmen stetig zu. Eine Reihe von digitalen Filtermöglichkeiten führte zu deutlicheren Bildern und weniger Störeinflüssen. Navigationslinien und andere Objekte konnten ab jetzt ins Bild eingezeichnet werden. Mit der Zeit wurden die Radargeräte zu

Precision Navigator II von Swiss Radar.
Foto:
Schwarz-Technik



Christian Briewig und Günter Baumbach (r.) von der Schwarz-Technik GmbH bei der Montage eines Swiss-Radar-Gerätes.
Foto: Susanne Horn

einem immer wichtigeren Instrument für den Schiffsführer. Allerdings waren die Geräte noch immer mit schwarz/weiß Bildröhren ausgerüstet. Als erster Hersteller brachte Swiss Radar die Radaranlage JFS 364C mit flachem TFT Bildschirm auf den Markt. Nebst dem flachen platzsparenden Bildschirm ermöglichte das Gerät auch eine farbige Darstellung des Radarbildes. Durch das hohe Kontrastverhältnis verbesserte sich die Bilddarstellung bei Tageslicht enorm, weshalb diese Geräte auch „Tageslicht-Sichtgeräte“ genannt wurden. Der rasante Fortschritt in der Informationstechnologie machte auch vor den Navigationsanlagen für die Schifffahrt nicht Halt. Bald tauchten auf dem Markt die ersten elektronischen Karten für die Binnenschifffahrt und damit einhergehend auch die ersten PC-basierten Kartenviewer auf. Nach rudimentären Anfängen nahm die Genauigkeit und Detaillierung der elektronischen Karten laufend zu. Auch der Funktionsumfang der Viewer stieg stetig.

Medienpartner der SMM 2012 in Hamburg

www.schiffahrt-online.de

Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Nutzen Sie unsere Verbreitung auf der größten Schiffbaumesse der Welt für Ihre Werbung!

Michael Spahn, Tel. 06131 / 62 74 626 (für Deutschland) und Peter Baumgartner, Tel. +43 (0)664 263 43 62 (für Österreich) beraten Sie gerne.

Nun konnte der Schiffsführer nicht nur ein abstraktes Radarbild für die Navigation benutzen, sondern es standen ihm simultan dazu auch noch genaue Karteninformationen zur Verfügung. Um eine einheitliche genormte Darstellung von Flusskarten, Bojen und Signalen zu erreichen, wurde der Inland ECDIS Standard eingeführt. Der nächste logische Schritt war die Überlagerung von Radarechos und Karteninformationen auf einem Bildschirm. Es zeigte sich, dass dies alles einen echten Fortschritt für die Navigation darstellte. Allerdings bestand immer noch der Makel, dass zwei unterschiedliche Geräte bedient werden mussten. Es waren nämlich für diese Art der Darstellung immer noch zwei separate Geräte nötig: ein Radargerät und ein separater Karten PC. Mit der Einführung von AIS in der Binnenschifffahrt nahm die Anzahl anzuzeigender Informationen für den Kapitän weiter zu. Die Entwicklung bei den Radargeräten ging ebenfalls weiter, so dass die AIS Informationen ebenfalls ins Radarbild eingeblendet werden konnten.

Seit kurzem ist das erste Radargerät auf dem Markt erhältlich, der Precision Navigator II von Swiss Radar, der in der Lage ist, alle Funktionen, von Radar über ECDIS bis AIS, in einem einzigen Gerät zu vereinigen. Zum ersten Mal ist neben dem normalen Radarbetrieb die Darstellung von Karten mit überlagerten Radarechos in einem Gerät möglich. Damit vollzieht sich jetzt der Wandel von vielen einzelnen Navigationsgeräten zum voll integrierten Navigationsgerät für alle Funktionen. Die zahlreichen vorhandenen Schnittstellen erlauben eine Vernetzung mit den anderen Navigationsgeräten im Steuerhaus. Weitere hilfreiche Funktionen wie z.B. eine Aufnahme Funktion, die es erlaubt, Screenshots des Bildschirms zu machen, oder eine Blackbox Funktion, die es ermöglicht, bei einer Havarie den Unfallhergang zu rekonstruieren sind neu hinzu gekommen.

Natürlich ist es, neben dem bloßen Anzeigen der AIS Daten, auch möglich, den AIS Transponder vom Precision Navigator II aus zu steuern. Somit sind nicht nur sämtliche wichtigen Informationen auf einem Bildschirm zentral verfügbar, sondern auch die Bedienung erfolgt zentral von einem Ort aus. Der Schiffsführer wird dadurch nicht unnötig abgelenkt, was beim heutigen dichten Verkehrsaufkommen und den immer grösser werdenden Schiffen einen unschätzbaren Vorteil darstellt. Ein solch multifunktionales Radargerät ist heute zu einem wichtigen und zentralen Bestandteil der Navigation in der Binnenschifffahrt geworden. ■

Mit eigens designten Trophäen und Urkunden Papenburger Meyer-Werft ehrte „Partner des Jahres“



Die Preisträger mit Bernhard Meyer (ganz links)

In einer gelungenen Veranstaltung in der festlich dekorierten Stadthalle von Papenburg ehrte die Meyer Werft bereits zum sechsten Mal in Folge ihre Partner des Jahres. In launigen Laudatien würdigten Mitarbeiter aus Einkauf und Technik die herausragenden Leistungen der diesjährigen Preisträger. Die im Auftrage der Meyer Werft eigens designten Trophäen und Urkunden wurden den Preisträgern von den beiden Geschäftsführern der Werft, Bernhard Meyer und Lambert Kruse sowie dem Leiter Einkauf/Materialwirtschaft, Ralf Sempf, überreicht.

Die Grundlage für diese Auszeichnung bildet die im Rahmen des Lieferantenmanagements der Werft regelmäßig durchgeführte Lieferantenbeurteilung.

Mehr als 320 geladene Gäste verfolgten die Preisverleihung an die Firmen

GEA Ecoflex, Sastedt Bereich Maschinenbau;

KK GmbH, Hatten Bereich Schiffbau;

marine glazing Brombach & Gess, Balingen Bereich Ausrüstung;

Kaefer Schiffsinnenausbau GmbH, Bremerhaven Bereich Einrichtung;

SAM Electronics GmbH, Hamburg Bereich Elektrotechnik;

Blücher Metal A/S, Vildbjerg (DK) Sonderpreis.

In ihren Dankesworten hoben die Preisträger insbesondere die sehr gute partnerschaftliche Zusammenarbeit der Werft mit ihren Lieferanten hervor. In der Nachmittagsveranstaltung im „Kleinen Theater“ informierten Bernhard Meyer und Lambert Kruse über die aktuelle Situation im Kreuzfahrtmarkt und die Maßnahmen der Werft zur Steigerung der Produktivität und Qualität durch den eingeleiteten kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Ralf Sempf, Mitglied der Geschäftsleitung, und Klaus Lübbers, Einkaufsleiter Projekte, informierten im Detail über die Maßnahmen zur Bewältigung der Herausforderungen in der Beschaffung. ■

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

68623 Lampertheim

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

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

E-Mail: Wernz@Wernz-GmbH.de

Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik)

www.Wernz-GmbH.de

Erweiterte Gleisanlagen, Kaimauern und Ausbau des Containerterminals haben den Ennshafen gestärkt

277.023 TEU umgeschlagen

In den vergangenen drei Jahren wurden im österreichischen Ennshafen an der Donau rund 11 Millionen Euro in den Ausbau der trimodalen Infrastruktur investiert. Die Erweiterung der Gleisanlagen, der Kaimauern sowie der Ausbau des Containerterminals stärken die Funktion des Ennshafens als regionaler Wirtschaftsstandort. Auch für die Jahre 2012-2014 sind weitere Investitionen von bis zu 4 Mio. Euro geplant, die insbesondere der Weiterentwicklung des Containerterminals und der nachhaltigen Steigerung des Wasser-/Landumschlags zugute kommen sollen.

Im Containerumschlag wurden 277.023 TEU erreicht, plus 23 % gegenüber 2010 (225.561 TEU) und plus 45 % zu 2008 (191.153 TEU). Im Wasser-/Landumschlag wurde ein Ergebnis von 608.082 to erreicht. Das bedeutet ein Plus von 13 % zu 2008 und ein leichtes Minus von 8 % im Vergleich zu 2010.

Leistungsstarke Infrastruktur

Der Ennshafen fungiert in vielerlei Hinsicht als Räderwerk – wichtigste Exportdrehscheibe Oberösterreichs, Gateway zu allen wichtigen Seehäfen, erfolgreicher Wirtschaftsstandort für Produktions- und Dienstleistungsbetriebe und wichtiger Jobmotor für die Region Linz -

Enns - Amstetten. Technische Innovationen wie die voll automatisierte und elektrifizierte Anschlussbahn inklusive Übergabe-Bahnhof, der trimodal ausgerichtete Containerterminal und eine leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur stehen allen Unternehmen offen.

Umweltfreundlicher Gütertransport

Im Ennshafen haben alle Unternehmen freien Zugang zur trimodal ausgerichteten Infrastruktur und somit auch zu alternativen Transportwegen.

Das Binnenschiff als umweltfreundliche Transportalternative muss besser in die Transportketten eingebunden werden. Hier sind einerseits flussbauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur notwendig und andererseits ein wirtschaftliches Umdenken der Unternehmen in Richtung Ökologie. Die Straße sollte möglichst nur mehr für die sogenannte „Last Mile“ also die letzten Kilometer bis zum Kunden eine Rolle spielen.

Der Start des letzten Pilotprojekts Bad Deutsch-Altenburg im Rahmen des flussbaulichen Gesamtprojekts ist ein entscheidender Schritt, um eine Win-win-Situation zwischen Schifffahrt und Ökologie zu schaffen.



Präsentierten die Umschlagresultate des österreichischen Ennshafens (v.l.): Mag. Christian Steindl, Geschäftsführer der Ennshafen OÖ GmbH; KommR Viktor Sigl, Wirtschaftslandesrat; und Bundesrat Gottfried Kneifel, Aufsichtsratsvorsitzender Ennshafen OÖ GmbH. Foto: Ennshafen

WSA Heidelberg

Mehr Schiffe - weniger Ladung über den Neckar

8010 Frachtschiffe passierten im letzten Jahr die Zählstelle in Mannheim-Feudenheim. Dies sind rund 400 Schiffseinheiten mehr als im Jahr 2010. Damit ist das Verkehrsaufkommen um 5,1 % gestiegen. Insgesamt wurden dabei rd. 6,905 Mio. Tonnen an Gütern transportiert, was einem Ladungsrückgang von 5,5 % entspricht.

„Für die Neckarschifffahrt war 2011 ein durchwachsenes Jahr“ so der Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Heidelberg, Jörg Huber. „Die Randbedingungen waren schwierig. Positiv ist die Steigerung des Verkehrsaufkommens zu sehen, was zu deutlich mehr Berieb auf der Wasserstraße beigetragen hat. Leider wurden aber rd. 300.000 Tonnen weniger Ladung als 2010 in den Schiffen transportiert“.

Die Gründe hierfür liegen auf der Hand: Die Schifffahrtssperre am Rhein von fast 4 Wochen wegen der Havarie des TMS Waldhof auf Höhe der Loreley Anfang des Jahres 2011 hat die Neckarschifffahrt geschätzte 200.000 Tonnen gekostet. Dazu kamen die lang anhaltenden Niedrigwasserperioden am Rhein in den Monaten Mai und November, in denen die Schiffe nur ein Drittel ihrer normalen Ladung transportieren konnten. „Berücksichtigt man diese Randbedingungen, muss man mit dem Verkehrsaufkommen und der Transportmenge auf dem Neckar 2011 dennoch zufrieden sein“, kommentiert Huber die Bilanz.

Die Wasserstraße Neckar hat damit wieder die völlig überfüllten Autobahnen A6, A8 und A81 um rd. 1760 (900 geladen und 860 leer) LKW pro Tag entlastet und trägt somit erheblich zu einer Reduzierung des CO₂-Ausstosses im Transportwesen bei. Ein Frachtschiff benötigt nur ¼ des spezifischen Energiebedarfes zum Transport von einer Tonne Ladung gegenüber einem LKW. ■

Nach DeCeTe Duisburg und Neuss Trimodal Terminal

Containerterminal Dortmund ist neuer Partner bei „European Gateway Services“

Die Container Terminal Dortmund GmbH (CTD), ist das neunte „extended gate“ im europäischen Containernetzwerk von Europe Container Terminals B.V. (ECT) und wird unter dem Namen „European Gateway Services“ im Markt angeboten. In diesem Netzwerk können Container, nach der Entladung aus dem Seeschiff, mit einem täglichen Bahnshuttle direkt, schnell, wirtschaftlich und nachhaltig zum CTD (und vice versa) transportiert werden. Zu den zukünftigen Möglichkeiten zählen „papierlose“ Containertransporte mit vereinfachter Zollabwicklung.

Hier bietet sich für den Dortmunder Hafen und CTD die gemeinsame Chance, ein Brückenkopf des größten Containerhafens und Partner eines der leistungsstärksten Terminals

in Europa zu werden. „Mit einer Fläche von ca. 90.000 m², einer Depotstellfläche von 6.000 TEU, drei Containerkränen und einer Gleislänge von 1.800 m sind wir bestens für die neuen Aufgaben gerüstet.“, sagte Torsten Schütte, Geschäftsführer der CTD. Manfred Kossack, Vorstand der Dortmunder Hafen AG, bestätigte: „Jetzt zeigt sich, dass das umsichtig aufgebaute Leistungsportfolio des Dortmunder Hafens internationalen Ansprüchen genügt und sich der Hafen mit seinem Containerterminal als wichtiger Partner der europäischen Seehäfen etabliert hat.“ Mit einer breiten Produktpalette, flexiblen Transportkonzepten sowie der Bereitschaft, gemeinsam mit Kunden auch ungewöhnliche Wege zu beschreiten, hat CTD Erfolg im Markt. Das zeigt sich deutlich in den Umschlagzahlen für 2011 (175.004 Ladeeinheiten + 3,8 %). „Der

Kooperationsvertrag ist eine Entscheidung für die Zukunft des logistischen Knotenpunktes Dortmunder Hafen.“, so Kossack weiter.

Mit European Gateway Services entwickelt ECT und seine Partner effiziente, zuverlässige und nachhaltige Bahn- und Binnenschiffsverbindungen zwischen dem Hafen Rotterdam und einem ständig wachsenden Netzwerk von Binnenterminals im Europäischen Hinterland. Diese Terminals sind ebenfalls miteinander vernetzt und bieten dadurch weitere Verbindungen innerhalb Europas an. Im European Gateway Services Network ist das Container Terminal Dortmund (CTD) das dritte extended Gate in Deutschland. Die beiden anderen sind DeCeTe, Duisburg und Neuss Trimodal Terminal. ■



Vertragsunterzeichnung (v.l.): Torsten Schütte, Manfred Kossack, Wando Boevé, Paul Ham. Foto: DCT

Ihr Multiplikator für die Binnenschifffahrt

www.schifffahrt-online.de

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Durch die Vernetzung der drei Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und LKW konnten die Binnenhäfen der verladenden Wirtschaft zuverlässige Transportketten anbieten

Binnenhäfen an der Oberelbe bleiben auf Kurs

Trotz widriger Transportbedingungen mit einer Folge von Hoch- und Niedrigwasser konnten die sechs Elbehäfen 2,7 Millionen Tonnen Güter umschlagen. „Das zeigt, welche leistungsfähigen Schnittstellen die Häfen zwischen den Verkehrswegen Wasserstraße, Schiene und Straße darstellen. Diese Aufstellung macht die Häfen unabhängig von den Schwankungen des Wasserstandes und sie bieten damit zuverlässige Transportketten an.“ Zum Hafenverbund der SBO gehören die sechs Binnenhäfen in Dresden, Riesa, Torgau, Decín, Lovosice und Dessau-Roßlau. „Die Investitionen in die trimodale Aufstellung der Elbehäfen lohnen sich“, hatte zuvor Sachsens Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Sven Morlok (FDP) bei anderer Gelegenheit zur Bilanz der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) für 2011 gesagt. Die Häfen hatten mit den wechselnden Wasserständen der Elbe zu kämpfen, die eine ökonomische Auslastung der Binnenschiffe

teilweise verhinderten. Der Binnenschiffsanteil am Güterumschlag des Hafenverbundes betrug im Jahr 2011 458.000 Tonnen. Dabei konnte vor allem der tschechische Binnenhafen Decín eine deutliche Steigerung des Schiffsumschlages um 21 % erzielen. Zu den im Hafenverbund transportierten Gütern gehörten Schrott, Getreide, Sojaschrot, Flussspat, Düngemittel, Stahlbleche, Anlagen und Container.

Der Güterumschlag per Eisenbahn des Hafenverbundes betrug im Jahr 2011 711.000 Tonnen. Besonders die Häfen Roßlau und Lovosice (CZ) konnten beim Eisenbahngüterverkehr mit Zuwächsen von 31 % und 29 % kräftig zulegen. Hier wurden zum Beispiel Schrott, Stabstahl, Düngemittel, Container, Salz, Getreide und Mais umgeschlagen. Durch die Vernetzung der drei Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und LKW konnten die Binnenhäfen der verladenden Wirtschaft auch im Jahr 2011 zuverlässige Transportketten anbieten.

Immer mehr Unternehmen erkennen die Bedeutung der Häfen und nutzen sie für den Transport ihrer Güter.

Ein zweifellos erfolgreiches Projekt auf der Elbe ist der Transport von Containern mit der 1995 ins Leben gerufenen Elbe-Containerlinie (ECL2000), die zweimal wöchentlich zwischen Riesa, Aken, Magdeburg und dem Seehafen Hamburg verkehrt. Im Jahr 2007 wurde die Verbindung mit der Binnenschiffslinie ETS Elbe (Ecological Transport Service) unter Nutzung des Marco Polo-Programms mit Unterstützung der Europäischen Kommission in Richtung Tschechische Republik erweitert. Die SBO GmbH hat in diesem Zusammenhang Schiffe gechartert, die auf der Strecke Lovosice – Decín – Dresden – Riesa – Torgau – Dessau-Roßlau im Pendel eingesetzt werden. Die mit der ECL2000, der ETS Elbe, aber auch mit der Ganzzugverbindung Albatros-Express ab dem Hafen Riesa (5 Abfahrten pro Woche) transportierten Container



Großes Interesse hatte die Jahrespressekonferenz der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe bei der regionalen und überregionalen sowie der Fachpresse gefunden. Hafenchef Detlef Bütow (kl. Foto) erläuterte die Zahlen.

Fotos: Friedbert Barg

trugen im Jahr 2011 wesentlich zum Erfolg des Hafenverbundes bei. Insgesamt wurden über 37.000 TEU (Containereinheiten) in den Binnenhäfen umgeschlagen.

Neben den Häfen Dresden und Lovosice hat sich auch der Industriehafen Roßlau zu einem hervorragenden Dienstleistungsstandort für den Umschlag von Schwerlast- und Projektladungen entwickelt. Eine Vielzahl von Anlagen wie Turbinen, Trafos, Rotoren, Motoren, Modulen, Kisten, Generatoren und Maschinenteilen wurden 2011 in diesen Häfen umgeschlagen. Zu den Bestimmungsändern der Ladungen gehörten zum Beispiel Indien, Israel, das Emirat Katar, Kuwait, Saudi-Arabien und Belgien. Die seit 2008 zusammen mit der Deutschen Binnenreederei AG, der Hafenbetrieb Aken GmbH sowie der Magdeburger Hafen GmbH entwickelte Binnenschiffslinie EPL Elbe (Elbe Project Line) verkehrt mehrmals wöchentlich zwischen den Stationen Dresden, Aken, Schönebeck, Magdeburg und Hamburg. Der Anschlussverkehr von und nach Tschechien ist durch die ETS Elbe gewährleistet.

Zur besseren Verknüpfung der Leistungsangebote unterhält die SBO GmbH mehrere Kooperationen. Mit den Untereibe-Hafengruppen Brunsbüttel Ports GmbH und Glückstadt Port GmbH & Co. KG steht neben der Optimierung bestehender Logistikketten, wie z.B. dem Transport von Windkraftanlagen, der Aufbau neuer Dienstleistungen, vor allem durch die Verknüpfung von Short-Sea-Verkehren mit der Binnenschifffahrt, im Vordergrund. Mit dem Seehafen Hamburg wird die Vernetzung der Binnen- und Seehäfen forciert und somit die Elbe als bedeutender Hinterlandverkehrsweg bestärkt. Durch die Kooperationen rücken die Industrie- und Wirtschaftsräume Sachsen, Sachsen-Anhalt und Tschechische Republik näher an die Küste und profitieren von den Leistungen der Spezialterminals der Seehäfen.

Für den Ausbau des Dienstleistungsangebotes investierte der Hafenverbund im Jahr 2011 in drei wichtige Projekte, die aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert werden:

Im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt wurde die Gleisanlage auf dem Nordufer ausgebaut und ertüchtigt. Durch die Verlängerung eines Gleises von 650 auf über 1.000 Meter wurden zusätzliche Flächen auf dem nördlichen Hafengelände erschlossen. Die Investition der SBO GmbH ging mit der Errichtung des neuen 3.000 m² großen Logistikzentrums durch die Sachsenland Transport & Logistik GmbH Dresden einher. Neben LKW-Verkehren kann Sachsenland nun auch die schienengebundenen Transporte ausbauen. Damit wird ein-

mal mehr der trimodale Vorteil des Hafens bestärkt.

Um den innerbetrieblichen LKW-Transport von schweren Transformatoren, Dampfturbinen und Maschinenteilen im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt zu erleichtern, wurde mit dem Ausbau der südlichen Hafenstraße begonnen. Die Straße dient als Zuführung von der Schwerlastmontagehalle zur Roll on / Roll off-Anlage (RoRo-Anlage), die sich vor der Hafeneinfahrt befindet. Um der gestiegenen Anzahl an Schwertransporten und den damit einhergehenden Anforderungen an die innerbetrieblichen Verkehrswege gerecht zu werden, wird die Straße auf einer Länge von etwa 680 Metern um 2,80 Meter auf 6,80 Meter verbreitert. Damit können zukünftig im Lichtraumprofil der Straße Güter mit einer Gesamtbreite von mindestens 6,80 Meter ohne Einschränkungen in der Breite transportiert werden.

Im Hafen Riesa wurde mit dem Bau der neuen Kaimauer begonnen. Im Hafenteil „Alter Hafen“, der seit über 120 Jahren besteht, wird auf einer Länge von etwa 540 Metern eine neue Stahlspundwand vor die bestehende Schwergewichtsmauer gerammt. Mit dem

Bau der neuen Kaimauer wird die umfassende hafentechnische Erschließung des südlichen Hafengebietes „Alter Hafen“ ermöglicht. Damit sind die Voraussetzungen gegeben, um die vorhandenen wertvollen Umschlags-, Lager- und Ansiedlungsflächen einer hafentypischen Nutzung zuzuführen. Um dem prognostizierten Containerwachstum im Seehafen hinterland zu entsprechen, ist die Verlagerung und Erweiterung des bestehenden trimodalen Containerterminals geplant.

Das seit Juni 2010 bestehende EU-geförderte Projekt zur Stärkung der Binnenschifffahrt auf der Elbe – das Elbe Promotion Center (Elb-Pro) – wurde auch im Jahr 2011 rege genutzt. Über die Online-Plattform www.elbpro.com werden kostenfreie Informationen für Verladende, Transportwirtschaft, Behörden und andere Interessierte über die Binnenschifffahrt und zu den Schifffahrtsbedingungen auf der Elbe bereitgestellt. Auch Leistungen für die Schifffahrt auf der Elbe, z.B. Lotsendienste und Schleppleistungen, werden vermittelt. Das Konzept beschränkt sich nicht nur auf den deutschen Teil der Elbe, sondern die Informationen reichen von der ersten Staustufe in Tschechien bis nach Cuxhaven. ■



Eisgang in der Elbe vor der Dresdner Stadtkulisse.

Foto: F. Barg

Positive Jahresbilanz im Seegüterumschlag

Hamburger Hafen gewinnt Marktanteile zurück

Deutschlands größter Universalhafen erreicht 2011 im Seegüterumschlag ein Ergebnis von 132,2 Millionen Tonnen und damit ein Plus von 9,1 Prozent. Im Containerumschlag wurden 2011 insgesamt 9 Millionen TEU (20 Fuß-Standardcontainer) umgeschlagen. Das sind 1,12 Millionen TEU mehr als im Jahr 2010. Hamburg erreicht damit in 2011 das stärkste absolute Wachstum im Containerumschlag in der gesamten nordeuropäischen Hafenrange.

Nach einem erfolgreichen Jahr 2011 ist der Hamburger Hafen mit insgesamt 9 Millionen TEU wieder der zweitgrößte europäische Containerhafen vor Antwerpen und erreicht ein Plus von 14,2 Prozent. Im Gesamtumschlag legt der Hamburger Hafen um 9,1 Prozent zu und kommt auf ein Volumen von 132 Millionen Tonnen, die in den vergangenen zwölf Monaten über die Kaikanten gingen. Somit wurden über 11 Millionen Tonnen mehr umgeschlagen als in 2010.

Claudia Roller, Vorstandsvorsitzende von Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM), präsentierte heute auf der Hafen Hamburg Jahrespressekonferenz das Umschlagergebnis

2011: „Wir freuen uns, dass der Hamburger Hafen im Jahr 2011 sowohl im Gesamtumschlag als auch im Containerverkehr ein überdurchschnittliches Wachstum erzielen konnte. Durch das stärkste absolute Wachstum im Containerumschlag gewinnt Hamburg Marktanteile in der Größenordnung von 1,3 Prozentpunkten gegenüber den Wettbewerbshäfen zurück.“ Die positive Entwicklung in 2011 lässt Claudia Roller auch einen Zuwachs für das kommende Berichtsjahr prognostizieren: „Für 2012 rechnen wir ebenfalls mit einem Anstieg der Umschlagzahlen, der sich im Vergleich zu 2011 jedoch verlangsamen und zum Ende des Jahres ein moderates Plus im Seegüterumschlag erreichen dürfte. Mit den vorhandenen Kapazitäten, der gut ausgebauten Infrastruktur und den leistungsstarken und zum Teil international ausgezeichneten Hafendienstleistungsunternehmen ist Hamburg in der Lage die steigenden Mengen wie gewohnt zuverlässig, schnell und mit hohem Qualitätsstandard abzufertigen. Die anstehende Fahr-

rinnenanpassung der Unter- und Außenelbe wird Hamburgs Attraktivität als europäischer Hubport für Großschiffe im Wettbewerb der Nordrangehäfen noch weiter stärken. Die Entwicklung des Containerumschlags ist indes durch die zum Teil noch nicht vollzogenen Veränderungen großer Liniendienste für 2012 zu diesem Zeitpunkt schwer zu kalkulieren.“ Der IMF (International Monetary Fund) rechnet nach einem Anstieg des Welthandels um 6,9 Prozent im Jahr 2011 für das Jahr 2012 mit ei-



Beantworteten Journalistenfragen: HPA-Chef Jens Meier und Claudia Roller, Hafen Hamburg Marketing (HHM). Foto: F. Barg

ner Verlangsamung des Wachstums im Welt-handel auf 3,8 Prozent. Die IMF Einschätzung der Wachstumsaussichten für die Weltwirtschaft bezieht auch ein, dass die Staaten der Eurozone 2012 durch die Auswirkungen der Schuldenkrise im Bereich der Realwirtschaft in eine leichte Abschwächung geraten werden.

Der Hamburger Hafen blickt auf ein durchweg positives Jahresergebnis sowohl bei den Ein- als auch bei den Ausfuhren: Auf der Importseite ermittelt Hafen Hamburg Marketing e.V., die Marketingorganisation des Hamburger Hafens, ein Umschlagergebnis von 76,2 Millionen Tonnen (+ 8,2 Prozent). Der Export via Hamburg verzeichnet mit 56 Millionen Tonnen sogar ein Wachstum von 10,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Der in Hamburg dominierende Stückgutumschlag erreicht mit 92,6 Millionen Tonnen ein Plus von 14,4 Prozent. Im Containerumschlag des Hamburger Hafens wurden im Berichts-

jahr 2011 insgesamt 90,1 Millionen Tonnen (+ 15 Prozent) abgefertigt. Mit 4,6 Millionen TEU im Import kommt der Hamburger Hafen auf ein Plus von 13,8 Prozent, der Export bringt mit 4,4 Millionen TEU ein Plus von 14,5 Prozent hervor. Am meisten verantwortlich für den Zuwachs im Containerumschlag sind die Fahrtgebiete des Ostseeraums, Ostasien sowie Nord- und Südamerika: Ihr Anteil am Anstieg des Umschlagvolumens liegt bei rund 82 Prozent. Im Containerverkehr behält Asien auch 2011 die Spitzenposition unter den Fahrtgebieten für den Hamburger Hafen bei. Von und nach Asien wurden im vergangenen Jahr insgesamt 5,2 Millionen TEU umgeschlagen. Das sind rund 419.000 TEU mehr als im Vorjahreszeitraum (+ 8,8 Prozent). Den größten Anstieg im Containerverkehr verzeichnet der Hamburger Hafen 2011 indes im Umschlag mit

den USA: Mit einem Zuwachs von 81,6 Prozent klettern die USA von Rang zwölf auf Rang sechs der wichtigsten Außenhandelspartner des Hamburger Hafens. Auch die übrigen Fahrtgebiete, Amerika insgesamt (+ 28 Prozent), Afrika (+ 5,3 Prozent) und Australien/Pazifik (+ 0,1 Prozent) erreichen im Containerumschlag des Hamburger Hafens 2011 ein Wachstum.

Ebenso erfreulich entwickelte sich der Containerumschlag im Ostseeverkehr. Mit einem Plus von rund 27 Prozent hat der Transshipmentverkehr per Feeder 2011 überdurchschnittlich stark zugenommen. Russland ver-

zeichnet im Containerumschlag mit Hamburg ein enormes Wachstum von 35,7 Prozent und ist mit 596.000 TEU inzwischen zweitwichtigster Außenhandelspartner des Hamburger Hafens im Containerverkehr. Mit insgesamt 238.000 TEU weisen auch die Feederverkehre mit polnischen Häfen für 2011 ein überdurchschnittliches Wachstum von 33,3 Prozent auf. Insgesamt sind im vergangenen Jahr rund 3,3 Millionen TEU im Transshipmentverkehr in Hamburg abgefertigt worden. Hamburg ist in Nordeuropa unverändert mit mehr als 150 Abfahrten pro Woche der bedeutendste Feeder-Hafen für den gesamten Ostseeraum. Der Nord-Ostsee-Kanal bringt im Verkehr mit dem Ostseeraum für Hamburg und die deutschen Nordseehäfen eine Wegersparnis und damit kürzere Reisezeiten. Dies ist ein wichtiger Standortvorteil im Wettbewerb mit den weiter westlich gelegenen Seehäfen.

Beim konventionellen Stückgut, zu dem im Hamburger Hafen auch die RoRo-Güter zählen, gehen für das Jahr 2011 insgesamt

2,5 Millionen Tonnen (- 3,8 Prozent) in die Umschlagbilanz des Hamburger Hafens ein. Ausschlaggebend für das Ergebnis in diesem Umschlagsegment ist der Rückgang beim Import der konventionell verladenen Südfrüchte, der sich um 17,8 Prozent auf 497.000 Tonnen veränderte. Erfreulich ist die Zunahme beim Import konventionell verladerer Metalle, die mit 185.000 Tonnen ein sattes Plus von knapp 26 Prozent erreichten. Auch der Import von Fahrzeugen, die als RoRo-Ladung in Hamburg umgeschlagen werden, ist mit 96.000 Tonnen und einem Plus von 12,3 Prozent positiv zu erwähnen. Der Import von Papier als konventionelle Ladung bleibt mit 133.000 Tonnen (- 4 Prozent) nur knapp unter Vorjahresniveau. Auf der Exportseite ist mit einer Umschlagmenge von 1,4 Millionen Tonnen im konventionellen Stückgut ein Plus von 2,5 Prozent zu verzeichnen: Haupt-Exportgüter sind mit 543.000 Tonnen (- 8 Prozent) vor allem Schwergut- und Projektladung, mit 517.000 Tonnen (+ 9,5 Prozent) Fahrzeuge und mit 281.000 Tonnen (+ 17,1 Prozent) Eisen und Stahl, die an den Spezialterminals des Hamburger Hafens umgeschlagen werden.

der Massengutumschlag, der in Hamburg rund 30 Prozent Anteil am Gesamtumschlag des Hafens hat, bleibt 2011 mit insgesamt 39,6 Millionen Tonnen knapp unter dem Vorjahresergebnis (- 1,6 Prozent). Zum Massengutumschlag zählen die drei Hauptbereiche Greifergut, Sauggut und Flüssiglading, die im Universalhafen Hamburg umgeschlagen und gelagert werden. Der Umschlag von Greifergut ist mit über 19 Millionen Tonnen und einem Anteil von 49 Prozent am gesamten Massengutumschlag im Jahr 2011 der dominierende Umschlagbereich. Zum Greifergut gehören vor allem der Erz- und Kohleumschlag sowie der Umschlag von Düngemitteln und Schrott. Mit 8,5 Millionen Tonnen führt der Erzimport trotz Rückgang von 8,8 Prozent in Hamburg die Umschlagstatistik in diesem Segment an. Der Kohleimport verzeichnet mit rund 6 Millionen Tonnen ein Plus von 12,6 Prozent. Auf der Exportseite ist der Umschlag von Düngemitteln mit 2,3 Millionen Tonnen um 2,7 Prozent gewachsen. Der Umschlag von Schrott ist im Export mit 943.000 Tonnen rund 7 Prozent unter dem Vorjahresergebnis geblieben. Der Sauggutumschlag erzielt nach zwei sehr umschlagstarken Jahren in 2011 ein Ergebnis von 6,2 Millionen Tonnen und bleibt damit 6 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Trotz einer sehr starken Zunahme der Importe von Ölrüchten von 21 Prozent, die im vergangenen Jahr eine Umschlagmenge von 3 Millionen Tonnen erreichten, konnte der Rückgang beim Export von Sauggut (- 24,4 Prozent) nicht aufgefangen werden. Die schwache Getreide-

deerte und dessen geringe Weltmarkttauglichkeit sind im Berichtsjahr 2011 Ursache für den Rückgang beim Getreideexport um fast 36 Prozent auf 1,5 Millionen Tonnen.

„Auf die Abfertigung wachsender Seegüter- und Transportmengen ist Hamburg bereits heute durch umfangreiche Investitionen in den Hafen- und Infrastrukturausbau sowie neue IT-Systeme gut vorbereitet. Wir gehen den eingeschlagenen Weg für einen modernen Hafen der Zukunft konsequent weiter“, so Jens Meier, Geschäftsführer der Hamburg Port Authority (HPA), die für die Hafinfrastruktur verantwortlich ist. Die geplante Anpassung von Unter- und Außenelbe ist vor dem Hintergrund der im Jahr 2011 in Hamburg abgefertigten 894 Großschiffsanläufe aus Sicht der Hafewirtschaft und der internationalen Hafenkunden unbedingt zu realisieren. Der Hamburger Hafen übernimmt mit seinem dichten Netz an mehr als einhundert weltweiten Liniendiensten und seiner hervorragenden Verkehrsanbindung für die bundesdeutsche Wirtschaft und die Außenwirtschaft der europäischen Nachbarn eine wichtige Funktion im weltweiten Außenhandel. Im Jahr 2011 führen ab Hamburg im Durchschnitt über 100 regelmäßig verkehrende Liniendienste. Ein Großteil der weltweiten Seehäfen wurde direkt, die übrigen indirekt (via Umladung) angefahren. Einer der Hauptmärkte für den Hamburger Hafen sind die Fernost-Verkehre. Hamburg wurde 2011 im Fernost-Verkehr durchschnittlich von 26 wöchentlichen Vollcontainer-Diensten angefahren. Dazu kamen neun Liniendienste in Richtung Nordamerika sowie elf nach Südamerika und 20 nach Afrika. Fast 50 Feederdienste bedienen die Nord- und Ostsee-Region. In 2011 verzeichnete der Hamburger Hafen insgesamt 17 neue Liniendienste. Vier Dienste davon gingen in das Fahrtgebiet Fernost, drei nach Nordamerika, zwei nach Westafrika und je einer nach Südamerika und den indischen Subkontinent. Weitere Sechs nahmen ihren Dienst im Fahrtgebiet Ostsee neu auf. Für 2012 haben verschiedene Linienreedere neue Zusammenschlüsse und Kooperationen angekündigt. So werden CMA CGM und MSC gemeinsame Liniendienste betreiben, ebenso wie CHKY – The Green Alliance und Evergreen Line. Auch die Schifffahrtsallianzen Grand Alliance (Hapag-Lloyd, NYK, OOCL) und New World Alliance (APL, MOL, HMM) haben ihre Zusammenarbeit im Rahmen der G6 Alliance auf eine neue Grundlage gestellt. Der Hamburger Hafen wird auch im laufenden Jahr seine Rolle als Verkehrsknoten für weltweite Ladungsströme und als europäische Drehscheibe behalten, wie die ersten Veränderungen und Planungen neuer Liniendienste zeigen. ■

Gesamtgüterumschlag von 125,6 Mio. Tonnen

Container-Rekordumschlag im Duisport

Der Gesamtgüterumschlag in den Duisburger Häfen wuchs 2011 um 10 Prozent auf 125,6 Mio. Tonnen (Vorjahr: 114 Mio. Tonnen). Dabei erzielte Duisport mit



Erich Staake

64 Mio. Tonnen eine neue Bestmarke. Das Wachstum gegenüber 2010 betrug rund 10 Mio. Tonnen beziehungsweise 18 Prozent.

Der Containerumschlag stieg auf 2,5 Mio TEU, ein Wachstum von 10 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Damit wurde das Vorjahresniveau um 20 Prozent übertroffen.

Maßgebliche Wachstumstreiber waren neben dem Containerumschlag insbesondere Kohle, Mineralöle und chemische Erzeugnisse. So konnte allein die Duisport-Gruppe beim Kohleumschlag ein Plus von 42 Prozent auf fast 9 Mio. Tonnen verbuchen. Auch der Eisen- und Stahlumschlag erhöhte sich 2011 signifikant zweistellig.

Vom Gesamtumschlag entfielen 51 Mio. Tonnen (Vorjahr: 49) auf den Umschlag per Schiff und 28 Mio. Tonnen (Vorjahr: 27) auf den Bahnumschlag.

„Natürlich freuen wir uns über die sehr guten Umschlagszahlen und die dynamische Entwicklung des Standortes in den vergangenen Jahren“, sagt Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG. „Die erkennbare Abschwächung der Weltwirtschaft wird es allerdings schwieriger machen, dieses hohe Niveau zu bestätigen“, sagt er weiter. ■

Ein Schönebecker Wasserbau-Experte hat eine neue Variante für den Saale-Seitenkanal erarbeitet

Weniger Kanal bedeutet auch weniger Kosten

Der geplante Saale-Seitenkanal sollte nach Ansicht des Schönebecker Wasserbau-Experten Christian Jung einen völlig neuen Verlauf bekommen. Der Diplomingenieur hat jetzt eine kürzere Trasse für den Kanalbau erarbeitet, und dabei vor allem die infrastrukturellen und natürlichen Gegebenheiten im Elbe-Saale-Winkel in seine Planungen einfließen lassen.

Sein Kanal ist mehrere Kilometer kürzer als die ursprünglich etwa acht Kilometer lange Variante, deren Bau gerade vom Bund auf seine Wirtschaftlichkeit geprüft wird. Jung ist überzeugt, dass seine Variante nur etwa die Hälfte der kalkulierten 100 Millionen Euro kosten wird. Das Saale-Bündnis unterstützt den Vorschlag des Experten, der eine 40-jährige Erfahrung in der Wasserwirtschaft vorweisen kann und seit Jahrzehnten im Elbe-Saale-Winkel arbeitet. Und Jung ist dort bereits auf viele offene Ohren gestoßen. Mehrere Bürgermeister unterstützen seinen Plan, sich in einem offenen Brief an die entscheidenden Landesministerien für Verkehr, Wirtschaft und Umwelt für diese Form des Saale-Seitenkanals stark zu machen – viele von ihnen engagieren sich auch im Saale-Bündnis für die Vollendung des

Flussausbaus.

Jungs As im Ärmel: Mehrere Kiesseen bei Barby und Tornitz. „Ich schlage vor, die Seen mit Stichkanälen zu verbinden, saaleseits eine Schleuse zu bauen und diese Wasserwege als Saale-Seitenkanal zu nutzen.“ Vorbild ist die Havelregion, wo die Schiffe ebenfalls auf Kanalstücken und Seebereichen fahren. Ein Kanal aus Seen und Teilstücken – für Experte Jung aus mehreren Gründen die bessere Variante. So könne man sich mit den Betreibern der Kiesseen an einen Tisch setzen, um beim Bau der Kanaltassen Geld zu sparen. Es müssten keine Deiche gebaut werden und die flachen Ufer würden ökologisch und touristisch aufgewertet. „Wichtig ist auch, dass wir durch die Großzügigkeit mehrere Schiffe fahren lassen können. Die Seen wirken wie Ausweichstrecken“, sagte Jung. Auf einem klassischen Kanal ist faktisch viel weniger Platz und die Binnenschiffer in ihrer Fahrt eingeschränkt. Und Jungs Liste der Vorteile ist noch länger: „Die Unternehmen, die dort Kies abbauen, könnten das Material direkt auf Schiffe verladen und abtransportieren“, sagte er. Und auch der Tourismus würde profitieren. „Die Seen werden durch die Stichkanäle an das Wasser-



Wasserbau-Experte Christian Jung

straßennetz angeschlossen. Ein Paradies für Wassertouristen entsteht, ähnlich wie man es aus der Havelregion oder der Mecklenburger Seenplatte kennt.“ Und Jung hat sich schon einen Namen für die neue Tourismusregion Magdeburg-Dessau-Halle überlegt: Barbyer Seenland.

Jung hat in seinen Kanalplänen auch das Grundwasserproblem in der Region bedacht. Die im Jahr 2010 durch hohe Niederschlagsmengen stark angestiegenen

Saale-Bündnis | c/o Landrat Ulrich Gerstner (V.i.S.d.P.) | Karlsplatz 37 | 06406 Bernburg

(Saale) Telefon: 03471-6840 | E-Mail: kontakt@saale-buendnis.de

Grundwasserstände, welche durch Drängwasser des Elbe-Saale Hochwassers im Januar 2011 noch zusätzlich gestiegen sind, können seiner Ansicht nach wirksam gemanagt werden, indem ein leistungsfähiges Abschlagbauwerk zur Elbe hin bei Bedarf große Mengen an Überschusswasser abführen könnte.

Der geplante Saale-Seitenkanal soll die Lücke von der Schleuse Calbe bis zur Elbe schließen. In diesem Bereich fließt die Saale stark kurvig und damit vor allem für große Transportschiffe kaum nutzbar. Im September 2011 hat die Bundesregierung auf Drängen der sachsen-anhaltischen Landesregierung ein neues Gutachten über den Schiffsverkehr auf der Saale in Auftrag gegeben, mit dem der Sinn des Saale-Seitenkanals abgeklöpft werden soll. Erste Ergebnisse sollen in Kürze vorliegen. ■



Nach der Planung von Christian Jung würde der Kanal kürzer als ursprünglich acht Kilometer

12-mal jährlich

www.schifffahrt-online.de

ISSN 1867-8831

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Abonnement Printausgabe

Bestellung per Fax +49 (0)211-383684

Telefon +49 (0)211-383683 www.schifffahrt-online.de

Jetzt ausfüllen und direkt bestellen: F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Jahresabo **Schifffahrts-Magazin** zum Vorzugspreis von € 54,- (Ausland € 69,-)
Ja, ich möchte das *Schifffahrts-Magazin* als Printausgabe im Jahresabonnement 12 x jährlich zum Vorzugspreis von € 54,- inkl. MwSt. und Versand (Ausland € 69,- inkl. Versand) beziehen. (Mindestbezugszeitraum ist ein Jahr. Kündigungen sind schriftlich möglich zum Ende eines Berechnungszeitraumes mit einer Frist von 6 Wochen.)

Firma Privat

Firma/Name _____ Vorname _____

Beruf/Funktion/Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

Telefon _____ Fax _____ Mobil _____

E-Mail _____

Datum, Unterschrift _____

Diese Bestellung kann innerhalb von zwei Wochen ohne Angabe von Gründen bei dem F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf, schriftlich widerrufen werden. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung.

Rechnungsanschrift (falls abweichend von Lieferanschrift)

Name _____ Vorname _____

Firma _____

Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

Mindestbezugszeitraum ist ein Jahr. Kündigungen sind schriftlich möglich zum Ende eines Berechnungszeitraumes mit einer Frist von 6 Wochen.

Ich habe den neuen Abonnenten geworben. Die Prämie in Höhe von € 10,- schicken Sie bitte an folgende Adresse:

Name _____ Vorname _____ Geb.datum _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

(Die Prämie wird nach Eingang der ersten Abo-Gebühr gezahlt.)

Datum, Unterschrift _____

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 20,00 Euro für Personen und 60,00 Euro für Vereine und Unternehmen können Sie bereits Mitglied werden.

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.



**Fördergesellschaft
Museum der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V.**

Kommen Sie an Bord!

Apostelstraße 84 • 47119 Duisburg
Telefon (02 03) 8 08 89-0
www.binnenschifffahrtsmuseum.de