

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Fach-Leserreise 20.8.-31.8.

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

Seiten 2

Jetzt als Holding aktiv

Imperial Reederei Gruppe gibt sich eine neue Unternehmensstruktur

Seite 7

ZKR organisierte Treffen

6. Weltwasserforum in Marseille: Binnenschifffahrt sicherer als Landverkehr

Seiten 14



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 





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, Rousse (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 Rousse um 21.30 Uhr
- 5. Tag** Rousse (Bulgarien), Abfahrt ab Rousse 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.





Friedbert Barg
Herausgeber

See- und Flusskreuzfahrtunternehmen unternehmen alles, um ihre Schiffe auf technisch neuestem Stand zu halten und gehen in puncto Sicherheit für die Passagiere keine Kompromisse ein

See- und Flusskreuzfahrten sind beliebt - und die Schiffe sicher

A Iso - die deutschen Kreuzschiffahrtsunternehmen sind hoch zufrieden. Die Geschäfte laufen hervorragend. Die Kölner Viking River Cruises haben sogar sechs weitere Flusskreuzfahrtschiffe bei der Neptun Werft in Rostock in Auftrag gegeben. Dort wiederum ist die Auftragslage so gut, dass sich die Ablieferung eines fast fertigen Flusskreuzers für einen anderen großen deutschen Veranstalter um runde drei Monate verzögert. Schwierigkeiten bei einem Zulieferer sollen der Grund für die spätere Auslieferung sein.

Nachzuvollziehen wäre das auf jeden Fall, denn in der Kreuzfahrtbranche wird gebaut - was das Zeug hält. In der Flusskreuzschiffahrt genauso wie in der Hochseekreuzschiffahrt. Ein Neubau folgt auf den anderen.

Das ist gut. Gut für die Werften und ihre Mitarbeiter, gut für die Kreuzfahrtunternehmen und ihre Mitarbeiter - und letztendlich auch gut für die Passagiere, denn sie kommen aufgrund des hohen Bettenangebotes an Bord der vielen Neubauten und dem dadurch entstehenden Wettbewerb der Reiseveranstalter in den Genuss günstiger Angebote. Trotz oder vielleicht auch gerade wegen der vielen günstigen Angebote ist Deutschland - nach der Anzahl der Passagiere gerechnet - der zweitgrößte Kreuzfahrtmarkt in Europa. 1.849.706 Passagiere hat der Deutsche Reiseverband an Bord der Schiffe deutscher Unternehmen gezählt; davon runde 1,4 Millionen auf See und etwas über 461.000 auf den Flüssen. In beiden Bereichen ist die Tendenz steigend. Und wo wir gerade schon bei den Zahlen sind: Alle Passagiere zusammen haben den Kreuzfahrtunternehmen einen Umsatz in Höhe von knapp 2,9 Milliarden Euro gebracht.

Gute Zahlen hin, gute Zahlen her: Insbesondere für die deutschen Flussstrecken könnte es im laufenden und im kommenden Jahr etwas enger werden. Das hängt mit der seit dem 1.1.2012 geltenden Mehrwertsteuer in Höhe von 19 Prozent zusammen. Vorher galten für diesen Gewerbebereich 7 Prozent. Die Differenz bedingt (natürlich) entsprechend höhere Endpreise. Zwar versuchen die Veranstalter und Kreuzschiffahrtsunternehmen, das irgendwie zu kompensieren, aber das klappt nicht immer.

Auf jeden Fall sieht sich das deutsche Kreuzschiffahrtsgewerbe gegenüber anderen Ländern steuermäßig im Nachteil, denn in Frankreich, den Niederlanden und den Staaten entlang der Donau gelten weiterhin Steuersätze von Null beziehungsweise 7 Prozent. Auf der Binnen-Schiffahrtsseite kämpft der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt für einen Erhalt der bisherigen 7 Prozent, auf der touristischen Seite macht das der Deutsche Reiseverband. Ob sich für eine entsprechende Gesetzesinitiative des Bundesrats zum Erhalt dieses Steuersatzes eine Mehrheit findet, ist fraglich.

Nicht fraglich ist dagegen, dass die See- und Flusskreuzfahrtunternehmen alles unternehmen, ihre Schiffe auf technisch neuestem Stand zu halten und vor allem in puncto Sicherheit für die Passagiere keine Kompromisse eingehen. Das ist aber nicht erst seit dem tragischen Unglück der Costa Concordia so, - die Sicherheit auf Schiffen wurde schon immer großgeschrieben. Die Havarie der Costa Concordia hatte andere als technische Gründe. Im Inneren des gekenterten Schiffes müssen sich schreckliche Dramen abgespielt haben. Szenen, die für die meisten von uns unvorstellbar sind.

Das Geschehen an Bord der Costa Concordia hat auch die mächtigen Reedereichefs tief getroffen. So erzählte Michael Thamm, Präsident der großen AIDA-Flotte, während eines Parlamentarischen Abends seines Unternehmens in Berlin, dass einigen Reederkollegen Tränen in den Augen gestanden haben, als während einer Konferenz über die Bergung der Leichen eines kleinen Mädchens und ihres Vaters berichtet wurde.

Die Havarie der Costa Concordia war und ist schrecklich. Zwar ist sie mit ihrer Ursache ein Einzelfall, sie wird aber trotzdem die Reedereien zu noch größerem Sicherheitsdenken - insbesondere bei der Auswahl des Führungspersonals - anspornen, damit Kreuzfahrtschiffe weiterhin als das gelten, wofür sie gerühmt werden, - die sichersten und komfortabelsten Verkehrsmittel zu sein, um Städte und Länder kennenzulernen. ■

Schifffahrt

- HWG Cuxhaven
Dr. Andreas Schmidt neuer Vorsitzender 6
- Verband Deutscher Reeder
Neues Führungsteam berufen 6
- Fragwürdige Klageschriften
F&M Bunkerbetriebe pleite 6
- Außerordentliche VBW-Mitgliederversammlung
Hans van der Werf Interims-Präsident 6
- Fertiger Beschluss wird ausgelegt
Anpassung der Unterems 7
- Unter der Führung von Carsten Taucke und Robert Baack:
Imperial Reederei gibt sich neue Struktur als Holding 7
- Fördergesellschaft unterstützt das Museum der
Deutschen Binnenschifffahrt
Die Geschichte der Binnenschifffahrt in denkmal-
geschützter Umgebung 8-10
- Beschluss des EU-Verkehrsministerrates
Neue Leitlinien für Transeuropäisches Verkehrsnetz 11
- Vom 2. - 4. Mai 2012 in Leipzig
5. Weltverkehrskonferenz 11
- **Schiffahrts-Magazin**-Serie
Geschichten aus der Schifffahrt (XXX)
WSP-Station Koblenz - Schiffsnotruf 12-13
- ZKR organisierte Treffen globaler Binnenschifffahrts-
akteure im Rahmen des 6. Weltwasserforums
Binnenschifffahrt sicherer als Landverkehr 14
- Kleine, kompakte Geräte mit hervorragender Leistung
Wärmebildkamera ermöglicht das Fahren ohne Scheinwerfer 15

- Donau, Nil und Rhein beliebteste Flüsse der Deutschen
Zuwächse und Umsatzrekorde im Kreuzfahrtgeschäft 16-17
- Vollgepackt mit 40 meist interaktiven Exponaten
MS Jenny geht wieder als MS Wissenschaft auf Tour 18
- Gundelsheim und Guttenbach
Arbeiten an zwei Wehrverschlüssen im Neckar 19
- Umsatz sollte leicht steigen, operatives Ergebnis dürfte
sich moderat erhöhen
- K+S-Gruppe zufrieden: Vielversprechende Aussichten
für Dünger und Salz 20-21
- K+S Kali GmbH, Kassel
Dr. Ulrich Kamp in der Geschäftsführung 21

Schiffstechnik

- Viking River Cruises ordert sechs weitere Neubauten bei
der Neptun Werft
12 Schwesterschiffe nach dem Konzept der
„Viking Longships“ 22-23
- Neue Ruderhausstuhl-Unterteile für die Berufsschifffahrt 23
- Bundesregierung und EU werden aufgefordert, der
Binnenschifffahrt Anpassungshilfen für die Nachrüstung
mit Rußpartikelfiltern oder den Kauf neuer Motoren zu leisten
Dialog-Forum ZLV suchte nach konkreten Lösungen für
feinstaubärmere Binnenschiffe 24
- Gustav Herzog MdB
Motorenförderprogramm für die Binnenschifffahrt 25
- Standort zur Teilefertigung und Entwicklung
Tognum baut neues Werk in Polen für MTU-Motoren 25
- SMM 2012: Top-Event der maritimen Wirtschaft
Über 2.000 Aussteller aus über 60 Ländern 26

Titelbild: Das Flusskreuzfahrtschiff "Switzerland" in der Gebirgsstrawcke des Mittelrheins.

Foto: Stefanie Lehnert

Impressum

Schiffahrts-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 (gesamtverantwortlich)
f.barg@schiffahrts-magazin.de
Stefanie Lehnert (stefi.lehnert@schiffahrts-magazin.de)

Online-Redaktion

Sylvia Arlt (sylvia-arl@schiffahrt-online.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht, Peter Baumgartner, Susanne Ehlerding, Petra Gründendahl, 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, Hafenstraße 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

Häfen / Wasserstraßen

- Die Duisport-Gruppe zieht eine positive Bilanz für das vergangene Jahr
Containerumschlag mit neuer Bestmarke und Rekordzuwachs im Güterumschlag von 18 % 27-29
- Auslieferung im 2. Halbjahr 2012
Liebherr verkauft den 1000. Hafemobilkran 30
- AeroNautiker könnten dem Schwertransport in der Binnenschifffahrt aus der Luft enorme Vorteile bringen
High & Heavy Transport auf der Wasserstraße 31
- Der Hafen an Elbe und Nord-Ostsee-Kanal meldet einen Rekordumschlag von über 10 Millionen Tonnen
Brunsbüttel Ports planen weitere Expansion 32-33
- Rheinhäfen Mulhouse-Rhin mit Ottmarsheim, Ile Napoléon und Huningue planen Managementgesellschaft
Vier Hauptziele für die tri-nationale Kooperation 34
- Düsseldorfer Demag Cranes sichert sich zwei Aufträge von deutschen Häfen, - einen davon am Neckar
Moderner Mobilkran für Hafen Heilbronn 35
- Die bayernhafen Gruppe setzt ihren Erfolgskurs fort 36-37
- 2,1 Mio. Euro Gewinn im Dortmunder Hafen
Manfred Kossack übergibt an Uwe Büscher 38

Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4

Inserentenverzeichnis

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

Atlas Schifffahrt	13
Carl Rehder Gruppe	6
esa-Allianz	Titelseite
F. Barg Verlag Leserreise 2012	2. Umschlagseite
Fördergesellschaft Museum der Deutschen	
Binnenschifffahrt e.V.	4. Umschlagseite
Hafen Mannheim	9
Magnetrol	19
MSG eG	7
RDM Kampen B.V.	15
Sächsische Binnenhäfen Oberelbe	33
Schwarz-Technik GmbH	23
Schulschiff „Rhein“	16
Seestern Xanten	14
SMM Hamburg	29
Trauthoff Infrarot- u. Sicherheitstechnik	27
Wernz GmbH	25
Wittig Schiffsausrüstung	11



Auf der Photovoltaik-Anlage des Mannheimer Hafens - gelegen auf der Landzunge zwischen dem Rhein (links) und dem Mühlauhafen wirbt jetzt der Düsseldorfer F. Barg Verlag für die Fachzeitschrift **Schiffahrts-Magazin**. Den Mannheimer Hafen laufen jährlich über 8.000 Schiffe an. Die Stelle, an der die Photovoltaik-Anlage steht, wird im Jahr von über 12.000 Tank-, Fracht- und Flusskreuzfahrtschiffen passiert.

HWG Cuxhaven

Dr. Andreas Schmidt neuer Vorsitzender

Die Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven e.V. (HWG) steht unter neuer Führung: Dr. Andreas Schmidt (Rhenus AG) hat den Vorsitz des Verbandes übernommen, sein Stellvertreter wird Cuxhavens Oberbürgermeister Dr. Ulrich Getsch. In den vergangenen vier Jahren hatten Hans-Peter Zint als Vorsitzender und Dr. Joachim Stietzel als Stellvertreter die HWG geleitet. Beide waren bei der Vorstandswahl während der 182. Vorstandssitzung der HWG am 20. März 2012 in dieser Funktion nicht mehr angetreten. Dr. Andreas Schmidt ist Mitglied der Geschäftsleitung Port Logistics bei der Rhenus AG. ■



Dr. Andreas Schmidt



Dr. Dirk Max Johns

Verband Deutscher Reeder Neues Führungsteam berufen

Der Verwaltungsrat des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) hat Dr. Dirk Max Johns zum 1. März 2012 und Dr. Martin Kröger zum 1. Juli 2012 in die Geschäftsführung des Verbandes berufen. Unter Führung des Geschäftsführenden Präsidiumsmitgliedes Senator a.D. Ralf Nagel soll das neue Team die Mitgliederbetreuung ausbauen und dafür sorgen, dass die Interessen des VDR in Berlin, Brüssel und London noch besser gehört werden. ■

Fragwürdige Klageschriften

F&M Bunkerbetriebe pleite

Derzeit erreicht eine Welle von Klageandrohungen mit zypriotischem Absender etliche Reedereien und Partikuliere in Deutschland und Europa. In dieser Klageschrift wird von den Empfängern die Zahlung von Bunkerrechnungen verlangt, obwohl sie diese bereits korrekt beglichen haben, - und zwar durch Überweisung auf das schweizerische Konto der nach unseren Informationen inzwischen pleite gegangenen F&M Bunkerbetriebe GmbH in Regensburg. ■

Außerordentliche VBW-Mitgliederversammlung Hans van der Werf Interims-Präsident

Hans van der Werf, gebürtiger Niederländer und stellvertretender Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt wird den Verband interimistisch bis zum Herbst leiten. Unterstützt wird er durch Prof. Dr. Christoph Heinzelmann, Direktor der Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe; Martin Staats, Vorstand der MSG eG in Würzburg und Heinz-Josef Joeris, Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest in Mainz. Das entschieden die Mitglieder des Vereins für

europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) am 23. März 2012 in einer außerordentlichen Mitgliederversammlung. Eine der Hauptaufgaben des neuen Quartetts wird die Vorbereitung der ordentlichen Präsidiumswahlen am 16. November 2012 sein.

Die Interimswahl war notwendig geworden, weil Dr. Philippe Grulois aus privaten Gründen vom Amt des VBW-Präsidenten zurückgetreten war. Bereits Ende 2011 waren die beiden Vizepräsidenten aus Ihren Ämtern ausgeschieden. Georg Hötte, Rhenus PartnerShip GmbH, Duisburg schied aus, um das Amt des Präsidenten im Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. zu übernehmen, Thomas Menzel, Präsident der WSD-Ost in Magdeburg verließ das Präsidium aus privaten Gründen. ■

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

Geschichte(n) der Seefahrt Band III Seemächte und Seefahrtsrouten

Geschichte verständlich und unterhaltsam zu vermitteln war auch im dritten der auf insgesamt vier Bände konzipierten Reihe „Geschichte(n) der Seefahrt“ das vorrangige Anliegen der Autoren. In den ersten beiden Bänden ging es um Entdecker und Piraten auf der einen sowie um Schiffsschicksale und Schiffstypen auf der anderen Seite - der neue Band III handelt von Seemächten und Seefahrtsrouten.

Im ersten Teil des Buches stehen die Seemächte und Seefahrtsnationen im Vordergrund. Dabei gehen die Autoren u.a. auf das alte Rom als erstes „Weltreich“ der Geschichte ein, berichten über die große Zeit der „Nordmänner“ zur See, der Wikinger, und erzählen von der einzigen noch heute existierenden Seemacht der Welt, den Vereinigten Staaten von Amerika.

Der zweite Teil des Buches handelt von bedeutenden Seefahrtsrouten. Hier darf natürlich das gegenwärtig vielleicht wichtigste und weltpolitisch brisanteste „Nadelöhr“ der Welt, die Straße von Hormus, genauso wenig fehlen wie der spektakuläre Korinth-Kanal. Berichtet wird aber auch über die einzige künstliche Wasserstraße zwischen zwei Ozeanen, den Panamakanal, und über den Nord-Ostsee-Kanal, einen der meist befahrenen Kanäle der Welt.

Norbert Vörding/Andreas Weber
Geschichte(n) der Seefahrt
Band III
Seemächte und Seefahrtsrouten
240 Seiten · 14,8 x 21 cm
zahlr. s/w- und Farb-Abb. · Broschur
EUR (D) 19,90
EUR (A) 20,50 · SFr* 27,80
ISBN 978-3-7822-1043-0
Koehlers Verlagsgesellschaft mbH,
Hamburg

Unter der Führung von Carsten Taucke und Robert Baack Imperial Reederei gibt sich neue Struktur als Holding

Die Imperial Reederei GmbH hat zur Optimierung der Konzernstruktur den Geschäftsbereich der Binnenschifffahrt unter Einbeziehung der neu aus der Lehnkering Gruppe hinzukommenden Aktivitäten umstrukturiert. Die ehemalige Imperial Reederei Gruppe wurde zur Imperial Shipping Group unter Führung der Imperial Shipping Holding GmbH zusammengefasst. Die Geschäftsführung setzt sich aus Carsten Taucke als Chief Executive Officer (CEO) sowie Robert Baack als Chief Operations Officer (COO) zusammen.

Innerhalb der Imperial Shipping Group bündeln sich die operativen Einheiten in der Imperial Shipping Services GmbH mit ihren Sparten Dry Bulk Services, Chartering Ser-

vices und Liquid Cargo Services. Die Imperial Shipping Services GmbH ist die unter neuer Firma handelnde bisherige Imperial Schifffahrt GmbH, Duisburg.

Im Zuge der Bündelung wurde zudem die bisherige Imperial Reederei & Spedition GmbH, Duisburg, mit Wirkung zum 01.03.2012 auf die Imperial Shipping Services verschmolzen und ist damit vollständig erloschen.

Die Geschäftsführung der Imperial Shipping Services wurde um die Personen ergänzt, die bereits als Geschäftsführer der Imperial Reederei & Spedition GmbH tätig waren und umfasst nun Andreas Grzib, Jürgen Helten, Thomas Küpper, Dr. Roland Pütz, Roberto Spranzi und Carsten Taucke. ■



Carsten Taucke



Robert Baack

Anzeige

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

Fördergesellschaft unterstützt das Museum der Deutschen Binnenschifffahrt

Die Geschichte der Binnenschifffahrt in denkmalgeschützter Umgebung

Von Petra Grünendahl

Im Schatten des Kraftwerksturmes von TKS Ruhrort steht die über 100 Jahre alte „Städtische Badeanstalt“. Im Jugendstil/Späthistorismus zwischen 1908 und 1910 errichtet, wurde es bis 1985 als Badeanstalt genutzt. Seit 1998 ist in diesem mittlerweile unter Denkmalschutz stehenden Gebäude das Museum der Deutschen Binnenschifffahrt untergebracht. Das Museum ist Teil der Route der Industriekultur. In einer baulichen Umgebung, die für sich allein schon ein Hingucker ist, präsentiert das Museum auf 2.500 qm Technik-, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Binnenschifffahrt.

„Wir repräsentieren hier die Geschichte und Tradition einer ganzen Branche“, erklärt Frank Wittig, zweiter Vorsitzender der Fördergesellschaft des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt. Wittig ist Geschäftsführer des gleichnamigen Duisburger Schiffsausrüsters, eines Familienunternehmens mit 110-jähriger

Tradition. Gerade in kleinen und Familienunternehmen werden Historie und Traditionen gepflegt. „In großen Unternehmen haben die Manager Verträge für drei bis sechs Jahre und sind danach wieder weg.“

Der Gütertransport zu Wasser hat eine Jahrtausende alte Tradition. Nur wenige Branchen reichen so weit in die Geschichte zurück. Mit der Industrialisierung begann die Binnenschifffahrt im großen Stil. Eisenschiffbau verdrängte Holzschiffe, technischer Fortschritt beschleunigte den Transport und verbesserte seine Wirtschaftlichkeit. „Die Bedeutung der Gegenwart erklärt sich aus der Geschichte, und daraus ergeben sich die Impulse für die Zukunft“, meint Dr. Bernhard Weber, Historiker und Museumsleiter, was Wittig mit „Vergangenheit erkennen, Gegenwart gestalten, Zukunft ableiten“ sehr treffend auf den Punkt bringt. Denn die Binnenschifffahrt hat bei überfüllten Autobahnen bei einem gestiegenen Umweltbewusstsein in der Gesellschaft und freien Kapazitäten

Möglichkeiten, die für die Zukunft der Branche genutzt werden müssen.

Herzstücke des heutigen Museums in der Badeanstalt sind die beiden Flügelbauten. In der riesigen ehemaligen Herrenschwimmhalle steht ein Segellastschiff aus dem Jahr 1913 als Blickfang. Hier dokumentieren Exponate mit Text- und Bildtafeln auf zwei Etagen die verschiedensten Aspekte der sich entwickelnden Binnenschifffahrt. Im Untergeschoss sind Schiffsantriebe und der Arbeitsplatz Maschinenraum thematisiert.

Im zweiten Gebäudeflügel, dem kleineren Damenschwimmbad liegt „Hermann“ vor Anker: ein begehrter Nachbau eines Binnenschiffes, der vor allem jüngeren Besuchern Eindrücke vom Leben an Bord vermitteln soll. Hier werden auch schon mal Kindergeburtstage gefeiert: Spannender als McDonald's – und gesünder sowieso! Eine kleine „Schifferkneipe“ sowie diverse Modelle von Brücken, Hebe- und Hafenanlagen mit entsprechenden Erklärungen ergänzen das Angebot.



Museum der Deutschen Binnenschifffahrt im Schatten des TKS Kraftwerks Ruhrort.

Fotos: Petra Grünendahl

Die Wiege des Museums: die „Oscar Huber“
Im Jahr 1922 wurde der Radschleppdampfer „Oscar Huber“ auf der Werft Ewald Berninghaus in Duisburg-Hochfeld im Außenhafen gebaut. Bis in die 1960er Jahre zog das Räderboot pro Reise bis zu sieben antriebslose Kähne mit ihren Frachten. Als Schubboote mit Dieselmotoren die Radschlepper nach und nach ablösten, entging die „Oscar Huber“ als einziger Radschlepper auf dem Rhein der Verschrottung. Schon 1966 zur letzten Fahrt der „Oscar Huber“ als Schlepper hatte sich ein „Verein zum Erhalt des Radschleppdampfers Oscar Huber“ gegründet, ein Vorläufer der heutigen Fördergesellschaft. Zunächst fuhr die „Oscar Huber“ noch als Fahrgastschiff weiter. Nach einem Ratsbeschluss 1971 baute man die „Oscar Huber“ zum Museumsschiff um, das 1974 nahe des Steigers Schifferbörse im Hafemund als erstes Binnenschiffahrtsmuseum eröffnet wurde. Auf 90 qm Ausstellungsfläche fing man hier an. Seit 1982 liegt die „Minden“ im Ruhrorter Hafenbecken als zweites Museumsschiff vor Anker. Der Eimerketten-Dampfbagger bearbeitete bis in die 1970er Jahre die Fahrinne der Weser zwischen Stolzenau und Hameln. Beide Schiffe können im Sommerhalbjahr – ab Karfreitag, 6. April 2012 bis etwa Anfang

Oktober – besichtigt werden. Als die „Oscar Huber“ für die Exponate des Museums zu klein wurde, zog das Museum 1979 in die Räumlichkeiten an der Dammstraße 11 ein, ins ehemalige Ruhrorter Rathaus. Auf drei Etagen standen dort ca. 1.200 qm Ausstellungsflächen zur Verfügung, weitere 400 qm Magazinflächen und Keller, 120 qm für die Verwaltung sowie darüber hinaus die „Oscar Huber“ mit ihren 90 qm für Wechselausstellungen.

Irgendwann wurde es aber auch im alten Ruhrorter Rathaus zu eng. Und am Standort Dammstraße war keine räumliche Erweiterung möglich. Eine Möglichkeit bot in fußläufiger Entfernung der Umbau des 1986 geschlossenen, unter Denkmalschutz stehenden Stadtbades Ruhrort/Laar. Unterstützt vom Land NRW und der NRW-Stiftung Naturschutz, Heimat- und Kulturpflege entstand hier ein weiteres Schmuckstück in der musealen Landschaft Duisburgs, als das Jugendstil-Bad für den Museumsbetrieb umgebaut wurde. Im Jahr 1998 eröffnete das Museum an seiner neuen Stätte, die nicht nur bessere Parkmöglichkeiten bot als der vorherige Standort. Auf 2.500 m präsentiert sich heute das Museum – mit Bibliothek, Archiv und Museums-Shop. Im angrenzenden alten „Kesselhaus“ hat Mar-



Frank Wittig und Dr. Bernhard Weber in der ehemaligen Herrenschwimmhalle vor dem Segellastschiff Goede Verwachting

kus Dworaczek 2010 das Museumsrestaurant „Schiffchen“ neu eröffnet. Vorher war hier das „Navigare“ ansässig. Das Museumsrestaurant ist während der Museums-Öffnungszeiten sowohl über das Museum als auch über den Parkplatz des Museums oder von der Deichstraße von außen zu erreichen.

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

Der Stadtrat hatte bereits 1977 die Gründung des „Museums der Deutschen Binnenschifffahrt Duisburg-Ruhrort“ beschlossen. Da keine Mittel für einen eigenständigen Etat verfügbar waren, wurde das Museum zunächst dem heutigen Kultur- und Stadthistorischen Museum (damals hieß es noch Niederrheinisches Museum) als Institut angegliedert. Erst 2001 wurde das Binnenschifffahrtsmuseum auch verwaltungsmäßig eigenständig, was sich allerdings bislang weder in der personellen noch in der finanziellen Ausstattung niederschlug. Lagen am alten Standort an der Dammstraße die Schwerpunkte hauptsächlich auf der technischen Entwicklung der Wasserschifffahrt, so hatte man nun im Gebäude der Badeanstalt den nötigen Raum, auch die sozialen und wirtschaftshistorischen Aspekte aufzuarbeiten. „Ein Binnenschifffahrtsmuseum ist keine heilige Kuh, die man nur anschaut und an der man sich erfreut, sondern – auf das Wasser bezogen – ein hungriger Hecht, den man füttert“, schrieb Dr. Friedrich Striepen, der Gründungsvorsitzende der Fördergesellschaft, schon 1981 in den „Veröffentlichungen“ der Gesellschaft. Diese Verpflichtung nahm die Fördergesellschaft immer sehr ernst. Über die Hälfte der Ausstellungsstücke sind von der Fördergesellschaft für das Museum angeschafft worden. Ein sorgfältig aufgebautes Archiv und die umfassende Fachbibliothek des Museum ermöglichen wissenschaftliche Aufarbeitung und Forschungsarbeiten im Bereich der Binnenschifffahrt. „Unser Archiv könnte aber noch fachkundige Ehrenamtler wgebrauchen“, verrät der Museumsleiter, wo seiner personellen Ausstattung Grenzen gesetzt sind. Dank der vielfältigen Unterstützung durch die Fördergesellschaft hat sich das Institut zu seiner heutigen überregionalen Bedeutung entwickelt. Das Museum der Deutschen Binnenschifffahrt ist das größte und bedeutendste Binnenschifffahrtsmuseum Europas. Neben den regulären Ausstellungen finden auch immer wieder Sonderausstellungen statt. Noch bis zum 3. Juni 2012 ist in der Galerie eine Videoinstallation aufgebaut: „Fliozan – German Rivers“ ist eine bildliche Reise entlang der größten deutschen Flüsse, durch Städte und Flusslandschaften. Im Herbst/Winter steht ein technisches Thema an: die Fluss-Navigation im Laufe ihrer historischen Entwicklung.

Das Museum vereint seinen hohen fachlichen Anspruch mit einer Fa-

milienfreundlichkeit, die sich andere Museen dringend abgucken sollten. Kindergeburtstage und Hochzeiten, aber auch Präsentationen oder Seminare sind hier im Haus nach Absprache mit dem Besucherservice möglich. Es gibt einen Seminarraum mit aktueller Technik, der für bis zu 50 Teilnehmer bestuhlt werden kann. Für Recherchen stehen – ebenfalls nach Absprache – eine gut bestückte und sortierte Fachbibliothek sowie ein Archiv zur Verfügung. Diese sind allerdings nicht öffentlich zugänglich. Während der Öffnungszeiten zugänglich sind Buchhandlung und Museums-Shop.

Die Gesellschaft zur Förderung des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt, die das erste Museumsschiff 1974 erworben hatte, wurde 1977 „eingetragener Verein“ und ist als gemeinnützig anerkannt. Entsprechend können Spendenquittungen für Zuwendungen ausgestellt werden. Die Fördergesellschaft mit ihren 200 Mitgliedern (135 Privatpersonen und 65 Unternehmen) unterstützt das Museum in städtischer Trägerschaft finanziell (durch die Anschaffung von Exponaten) ebenso wie fachlich. Da ist natürlich auch persönliches ehrenamtliches Engagement gefragt, sich mit seinem Wissen einzubringen. Auch hier sind Menschen mit dem entsprechenden fachlichen Hintergrund immer gerne gesehen. Erster Vorsitzender der Fördergesellschaft ist

Kontakte:

Museum der
Deutschen Binnenschifffahrt
Apostelstr. 84, 47119 Duisburg,

Tel. 0203 / 80889-0

E-Mail:

info@binnenschifffahrtsmuseum.de

Internet:

www.binnenschifffahrtsmuseum.de

Öffnungszeiten:

Di – So 10 – 17 Uhr (Montags Ruhetag)

Fördergesellschaft
Museum der Deutschen Binnenschifffahrt
e. V.

Caspar Berninghaus

1. Vorsitzender

Tel. 0203 / 8002345,

E-Mail:

redaktion@binnenschifffahrts-museum.de

Internet:

www.binnenschifffahrtsmuseum.com

schon seit vielen Jahren Caspar Berninghaus. Auf der Werft seines Großvaters wurde die „Oscar Huber“ gebaut. ■



Binnenschiff-Nachbau „Hermann“ in der ehemaligen Damenschwimmhalle

Beschluss des EU-Verkehrsministerrates Neue Leitlinien für Transeuropäisches Verkehrsnetz

Die EU-Verkehrsminister haben in Brüssel die neuen Leitlinien für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) beschlossen, die nun dem Europäischen Parlament vorgelegt werden, teilte das Berliner Bundesverkehrsministerium mit. Seit 1996 werden wichtige transeuropäische Verkehrswege durch die EU ko-finanziert. Ziel ist ein leistungsfähiges europaweites Verkehrsnetz.

Die Leitlinien sind ein Orientierungsrahmen für den Auf- und Ausbau der international bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur innerhalb der EU. Die neuen Leitlinien haben den Zielhorizont 2030. Neu ist die Unterscheidung zwischen einem umfassenden Gesamtnetz und einem darauf aufbauenden Kernnetz, das die 30 vorrangigen Vorhaben enthält – Schienenwege, Straßen, Wasserwege, Häfen und Flughäfen. Für beide Netze definieren die Leitlinien Mindestanforderungen, deren Umsetzung mit EU-Mitteln gefördert werden kann.

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer begrüßte den Beschluss: „Deutschland hat als Exportnation und Land in der Mitte Europas ein großes Interesse am Ausbau eines durchgehenden und leistungsfähigen europäischen Verkehrsnetzes. Die Transeuropäischen Netze für Verkehr sind der gemeinschaftliche Ansatz, dieses Ziel zu erreichen.“

Der mit dem Ausbau der Korridore verbundene Finanzbedarf wird von der EU-Kommission auf rund 500 Milliarden Euro bis 2020 geschätzt. Dies stellt eine große Herausforderung für die Mitgliedstaaten dar, da die EU-Zuschüsse gering sind. Deutschland hatte sich deshalb von Beginn an dafür eingesetzt, keine verbindlichen Umsetzungstermine in die Leitlinien aufzunehmen, und die Planungs- und Haushaltshoheit der Mitgliedstaaten bleibt darüber hinaus auch bei Verkehrsprojekten gewahrt.

Der gebilligte Entwurf trägt dem Rechnung und wird noch im Europäischen Parlament behandelt. ■

Vom 2. - 4. Mai 2012 in Leipzig

5. Weltverkehrskonferenz

Nahtloser Verkehr – Verknüpfungen schaffen" ist das Motto des 5. Weltverkehrsforums vom 2. bis 4. Mai 2012 in Leipzig, dessen Programm in Berlin präsentiert wurde. Verkehrsminister aus den 53 Mitgliedstaaten des Weltverkehrsforums nutzen den jährlichen Gipfel in Leipzig, um sich mit Spitzenvertretern aus Wirtschaft und Forschung über wichtige Zukunftsthemen auszutauschen.

Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer: „Für mein Haus, das deutsche Bundesverkehrsministerium, steht der Verkehr der Zukunft in diesem Jahr in Leipzig unter zwei wesentlichen Prämissen: Sicherheit und Innovation. Daher werde ich meine Ministergespräche auch nutzen, um ganz konkrete Initiativen auf diesen Gebieten anzustoßen. Ein wichtiges Thema, das mich und meine Kollegen in diesem Jahr beschäftigen wird, ist die Sicherheit von Kreuzfahrtschiffen. Nach der Havarie der Costa Concordia haben wir ein Maßnahmenpaket vorbereitet. Diese Vorschläge möchte ich auf dem Weltverkehrsforum meinen Ministerkollegen vorstellen, um möglichst schnell zu einem neuen, weltweiten Sicherheitsstandard für Kreuzfahrtschiffe zu kommen.“

Auf der Tagesordnung der Ministergespräche stehen darüber hinaus Strategien gegen Piraterie, das Thema Vulkanasche sowie Zukunftstrends in der Automobilindustrie. Außerdem wählen die Verkehrsminister in Leipzig einen neuen Generalsekretär für das Weltver-

kehrsforum, dessen Sekretariat seinen Sitz bei der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung in Paris hat. Dazu Ramsauer: „Deutschland gibt bei Verkehrsinnovationen in allen Bereichen weltweit wichtige Impulse. Die will ich befördern. Ich bin aber auch gespannt auf neue Ideen und Konzepte, die in anderen Ländern erfolgreich umgesetzt werden.“

Der Bundesverkehrsminister wird das Weltverkehrsforum am 2. Mai auf dem Leipziger Messegelände eröffnen und zum Auftakt mit Vertretern des Transport- und Logistiksektors über eine stärkere Vernetzung von Verkehrssystemen diskutieren: „Nahtlose Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung, um Menschen, Ideen und Märkte über Ländergrenzen und Kontinente hinaus miteinander zu verbinden. Auf diese Weise kann Mobilität zu mehr Wohlstand, Wachstum und Arbeitsplätzen beitragen.“

Für das Bundesverkehrsministerium nehmen an den Expertenrunden neben Ramsauer die Parlamentarischen Staatssekretäre Andreas Scheuer und Jan Mücke teil. Hochrangig vertreten ist auch die EU-Kommission durch ihren für den Verkehrsbereich zuständigen Vizepräsidenten Siim Kallas. Neu in der Runde der Gipfelteilnehmer ist China.

Das Weltverkehrsforum, zu dem rund 100 Teilnehmer erwartet werden, steht in diesem Jahr unter japanischer Präsidentschaft. Deutschland ist seit 2008 mit dem Standort Leipzig ständiges Gastgeberland. ■

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 (XXX)

WSP-Station Koblenz - Schiffsnotruf

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.

Im Jahr 1989 wurde ich, auf meinen Wunsch hin, zur WSP-Station Koblenz versetzt. Ich war zu der Ansicht gelangt, dass der Dienstbezirk der Station Koblenz wesentlich interessanter, weil vielseitiger, sein könnte als der Dienstbezirk der Station St. Goar. Obwohl St. Goar, am Eingang der sog. Gebirgsstrecke, sicher zu den, (sagen wir mal) strategisch wichtigsten Dienststellen der WSP des Landes Rheinland-Pfalz gehört.

Allein die Häufigkeit der Schiffsunfälle also der Havarien im Laufe eines einzigen Jahres auf der Strecke zwischen St. Goar und Oberwesel belegen dies auf nachdrückliche Weise. Die wohl spektakulärste Havarie an der Loreley mit dem TMS Waldhof liegt ja noch nicht sehr lange zurück.

Mich reizte jedoch das Einsatzgebiet der Station Koblenz: Der Rhein von Osterspai bis Bendorf, die Mosel von der Mündung bis Winnigen und die Lahn ebenfalls von der Mündung bis Diez. Hinzu kamen noch andere „Herausforderungen“ die als spezielle Eigenart der Station Koblenz zur damaligen Zeit angesehen werden konnten. Zum einen der zu dieser Zeit noch von den Beamten der WSP zu bedienende Schiffsnotruf, Rufnummer 44 44 44, meist noch über Rheinfunk Koblenz, bzw. „Koblenz Radio“ anzuwählen und zum anderen die Hauptwasserwarnzentrale. Eine Einrichtung des Landes-Umweltministeriums und ausschließlich dem Zweck dienend, Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen, also Gewässerverunreinigungen zu erfassen und an die entsprechenden Stellen per Telex zu steuern bzw. diese zu warnen. Eine bisweilen nervende, weil umfangreiche Arbeit, auch unter Berücksichtigung der, immer dann wenn es gerade überhaupt nicht passte, auftretenden Übertragungstechnischen Schwierigkeiten.

Mitte Dezember 1989 begann mein Dienst auf der Station Koblenz. Im Januar 1990 war ich soweit eingewiesen, dass ich im Nachtdienst alleine am Wachtisch sitzen und die Geschehnisse, die da kommen sollten, erwarten und nach Möglichkeit erfolgreich bearbeiten konnte.

Und von solch einem Ereignis, im Zusammenhang mit der Schiffsnotrufstelle möchte ich in dieser Geschichte berichten.

Entführung einer Minderjährigen ?

Gegen 00:30 Uhr, irgendwann in diesem Januar 1990 klingelte das Schiffsnotruftelefon. Dieses Telefon hatte eine besonders laut schrillende durchdringende Glocke und war somit auch in der Lage, (ich drück's mal so aus) den am Wachtisch vor sich hin träumenden Beamten augenblicklich in einen hellwachen Zustand zu versetzen.

Wasserschutzpolizei Koblenz, Schiffsnotruf, Guten Morgen, - meldete ich mich.

Die Stimme am anderen Ende der Leitung klang sehr professionell: Hier ist Koblenz Radio, ich hab' da was für sie, offenbar ein Notruf; kommt von Bord der DA 2461 * TMS Ellerburg* von Hamburg, stillliegend in Brohl - ich verbinde!

Hallo – hörte ich jemand zaghaft, fast flüsternd in der Leitung: Hallo - äh - ich ...- ich hab' da mal eine Frage. Wenn ich wo bin, wo ich eigentlich nicht sein will, - ich meine - wenn ich so was ähnliches wie entführt worden bin, kommt ihr mich dann holen?

Verdutzt aber nicht sprachlos reagierte ich, indem ich diesem Jemand, - nein, es war wohl eine Jemand antwortete: Natürlich helfen wir ihnen, wenn sie entführt worden sind, aber sagen sie mir aber bitte zunächst einmal wer sie sind, ihren Namen und schildern sie bitte kurz was passiert ist. Hat man sie selbst entführt? Wieder dieses zaghafte Stimmchen: Ich bin hier auf einem Schiff auf dem Rhein und die lassen mich nicht weg - - - aber ich will doch nach Hause. Ich hab' Angst, - ganz viel Angst. Ich merkte, dass meine Gesprächspartnerin noch sehr jung sein musste, jedenfalls glaubte ich dies dem Klang der Stimme entnehmen zu können und fragte deshalb ganz vorsichtig weiter: Wie heißt du denn? Ich darf doch noch „Du“ sagen – oder - wie alt bist du denn? Jetzt kam eine klare Antwort: Ich heiße Melanie Wallmann* und bin schon 11 Jahre alt und ich möchte, dass sie gaaanz gaanz schnell kommen und mich hier wegholen, - schluchz – ich will doch nach Hause.

Nicht weinen, bat ich sie; ich befürchtete, die Kleine würde die Fassung verlieren und versuchte sie zu beruhigen: Bist du auf dem Steuerhaus und bist du alleine dort? Wie hast du denn das Telefon in Gang gekriegt?

Ich bin alleine hier oben (und jetzt wurde ich ein wenig stutzig wegen des Insiderausdruckes, den sie benutzte) „auf der Hütte“. Die anderen pennen alle, sie sind alle so gemein und primitiv und halten mich gegen meinen Willen hier fest; ich will nach Hause zu Oma Marianne nach Oberhausen*.

Wieso kennst du dich mit dem Telefon aus, fragte ich noch?

Ich weiß halt, wie das geht, bin ja nicht doof, entgegnete sie richtig heftig. Und wieder meldete sich eine Alarmklingel bei mir als sie nämlich ganz schiffisch anfügte: Wir liegen hier „auf der Brohl“ und wenn ich den blöden Nachen runter gekriegt hätte, wäre ich schon längst an Land „gerührt“* und bräuchte eure Hilfe nicht.

An dieser Stelle muss ich hinzufügen, dass meine beiden Kollegen, die mit mir Nachtdienst verrichteten, inzwischen zum Wachtisch gekommen waren, das Gespräch über Lautsprecher mitverfolgten und ihrerseits bereits die Kollegen der WSP – Station Neuwied (heute Andernach) verständigt hatten. Die „WSP 11“, das damalige Streifenboot der Station Neuwied war somit schon unterwegs nach Brohl.

Kannst du denn überhaupt Nachen fahren, fragte ich meine Gesprächspartnerin und wenn ja wieso und woher weißt du überhaupt, wo das Schiff vor Anker liegt?

Als Antwort hörte ich „die Kleine“ folgende Durchsage machen: Koblenz Radio, Koblenz Radio, - hier ist die DA 2461* TMS „Ellerburg“ ich beende das Gespräch, sie können trennen! Ich blieb in der Leitung und hörte die Dame von Koblenz Radio sagen: WSP Koblenz? Sind sie noch dran? Ja, ich bin noch da, haben sie unterbrochen? Nein sagte das Rheinfünkchen, ich nicht aber die Teilnehmerin am anderen Ende hat wohl abgeschaltet. Ich überlegte angestrengt, teilte meine Überlegungen auch meinen Kollegen mit, ob ich die Geschichte, die mir die kleine Melanie erzählt hatte uneingeschränkt glauben durfte. Aber es spielte zunächst keine Rolle, ob dies nun eine echter oder ein fingierter Hilferuf oder auch nur ein Kinderstreich, (dann aber ein heftiger) war. Wir, d.h. die Neuwieder Kollegen mussten auf jeden Fall handeln und nachschauen, was da los war. Ein elfjähriges Kind, das um 00:30 Uhr

mitten in der Nacht die Schiffsnotrufstelle in Koblenz anruft . . .

Ich griff nochmals zum Telefon und rief Koblenz Radio an: Rufen sie bitte noch mal die Schiffsfunkstelle DA 2461* das TMS „Ellerburg“. Bleiben sie dran, sagte die Dame von Koblenz Radio, sie können mithören. DA 2461 TMS „Ellerburg“* bitte kommen für Koblenz Radio, Koblenz Radio ruft die DA 2461 TMS „Ellerburg“* bitte kommen. . . . – rausch, rausch – nix keine Rückmeldung. Dann die Stimme eines anderen Teilnehmers auf Kanal 25: Koblenz Radio, hier ist die DA 5623* Schubverband „Willi Wedekind“* zu Berg in Brohl, wir haben das TMS „Ellerburg“ gerade passiert. Der liegt in Brohl vor Anker, alles ruhig da. Okay, sagte Rheinfünkchen, WSP haben sie mitgehört? Ich hatte und gab den Sachverhalt über Polizeifunk an unsere Kollegen an Bord der WSP 11 weiter. Die teilten mit: Verstanden, noch ca. 15 Minuten, dann sind wir vor Ort.

Auf der Dienststelle hatte sich unterdessen einer meiner Kollegen mit dem Schiffsadressbuch, welches wir immer auf dem neuesten Stand auf der Wache vorhielten, beschäftigt und meinte plötzlich erstaunt: Was hat die Kleine gesagt, wie sie heißt? Melanie Wallmann*, sagte ich. He, - meinte er, weißt du wie der Eigner des Schiffes heißt? Walter Wallmann*, das is'n Ding!

Diese Erkenntnis teilten wir mal eben schnell den Kollegen, die ja bald vor Ort sein mussten, mit.

Und dann geschah Folgendes: 01:05 Uhr Funkspruch der Neuwieder Kollegen: Sind jetzt da, alles ruhig auf den ersten Blick, - gehen jetzt längsseits.

Die Kollegen, zwei Mann, gingen gemeinsam an Bord und klopfen zunächst an der Wohnungstür . . . einmal, zweimal . . . mehrmals und versuchten sich außerdem rufend bemerkbar zu machen. Es erfolgte erst mal keine Reaktion. Einer der Kollegen hörte ein leises Geräusch. Er drehte sich um und erkannte schemenhaft eine kleine Gestalt, die die Tür des Steuerhauses halb geöffnet hatte. Langsam näherte sich der Kollege dem Mädchen. Es war Melanie, mit der ich gesprochen

hatte. Sie hatte einen Schlafanzug an und eine Decke über ihre schmalen Schultern gelegt. An ihren Füßen trug sie Pantoffel. Nur zur Erinnerung, - es war Anfang Januar und die Außentemperatur befand sich im Minusgradbereich. Sie bibberte vor Kälte. Vorsichtig ging der Kollege auf die Kleine zu: Bist du Melanie? Jaaah – aber ich hab nix gemacht, - mir ist saukalt!? Lass uns mal ins Steuerhaus gehen, du frierst ja erbärmlich. Im Steuerhaus war's zwar angenehmer aber auch nicht gerade sehr warm für ein kleines Mädchen im Schlafanzug. Gerade als der Kollege im Steuerhaus weitere Fragen an das Kind richten wollte, öffnete sich die Tür der Kapitänswohnung und es erschien dem gespannt wartenden Kollegen vor der Tür ein, vorsichtig ausgedrückt, etwas ungehaltener und sichtlich aufgebrachter Schiffsführer mit den Worten: Habt ihr nix Besseres zu tun, als friedliebende, hart arbeitende und absolut schlafbedürftige Schifffahrtstreibende in ihrer wohlverdienten Nachtruhe zu stören, - was ist denn so wichtig und dringend, wo brennt denn, dass ihr uns heimsucht?

Das war, für einen friedliebenden, hart arbeitenden und absolut schlafbedürftigen Schifffahrtstreibenden, den man gegen 00:10 Uhr aus seinem Bett holt, eine recht ausführliche Ansage.

Der Kollege holte Luft und dann sagte er dem aufgebrachten Herrn: Guten Morgen, Herr Wallmann*, ich freue mich, genauso wie sie auch, sie um diese Zeit besuchen zu dürfen. Ich darf ihnen den Grund meines Besuches erläutern . . .

Um das Ganze nun ein wenig zu straffen und um diese Geschichte zum Abschluss zu bringen, zitiere ich nun sinngemäß aus dem Abschlussbericht der Neuwieder Kollegen: Herr Wallmann* wurde der Grund unseres Erscheinens an Bord erläutert. Völlig überrascht gaben er und seine inzwischen erschienene Ehefrau Margarethe Wallmann* zum Sachverhalt an.

Melanie ist unsere Tochter; wie haben sie mit Beginn der Weihnachtsferien an Bord geholt, weil wir in diesem Jahr nicht nach Hause, nach Oberhausen* kommen konnten um Weihnachten gemeinsam zu feiern. Sie wohnt sonst bei ihrer Oma und ihrem Opa in Oberhausen*

und geht auch da zur Schule. Seit sie an Bord ist haben wir allerdings Stress mit ihr, sie benimmt sich sehr bockig und wirft uns vor, dass wir uns nicht genug um sie kümmern. Sie kennen das doch, - bei Oma ist's viel besser – da darf ich das und jenes. Gestern hatten wir einen sehr heftigen Streit, bei dem selbst mein Mann und ich uns nicht einig waren, gab Frau Wallmann* weiter an, weil sie versucht hatte meine Schwiegermutter gegen uns auszuspielen. Folge war, dass mein Mann ihr drohte, sie ins Schifferkinderheim nach Duisburg zu geben um, wie er meinte, ihr ein paar Alternativen aufzuzeigen. Daraufhin reagierte Melanie sehr heftig und sehr trotzig und schrie ihren Vater an: Wenn ihr das macht passiert was Schlimmes.

Als sie gestern Abend zu Bett ging, war sie allerdings auffallend still. Vielleicht hatte sie da bereits den Plan gefasst . . . Mit dem Telefon kann sie umgehen, meinte ihr Vater, das habe ich ihr beigebracht und auf dem Schiff und dem Rhein an sich kennt sie sich bereits gut aus. Das sagte er nicht ohne Stolz. Aber wie sie auf die Idee kommt, sie anzurufen und was sie sich dabei gedacht hatte, das müssen wir noch klären.

In einer kurzen Befragung der kleinen Melanie, bezüglich des Sachverhaltes, hieß es weiter in Amtsdeutsch: Melanie gab an, ihren Eltern klar machen zu wollen, dass sie sich nicht unterkriegen lassen wollte, aber sie hätte nicht gedacht, dass die Polizei so schnell kommen würde. Was sie denn mit dem Anruf sonst erreichen wollte, wurde sie gefragt, worauf sie weinend antwortete: Ich wollte, dass sie hier anrufen und dass sie meine Eltern ausschimpfen sollten. ■

* Die Namen der in dieser Geschichte vorkommenden Personen, sowie die Schiffsnamen und die Ortsbezeichnungen sind aus Gründen des Datenschutzes verändert. Evtl. auftretende Namensgleichungen sind unbeabsichtigt.

* gerührt = gerudert (mit den Riemen)

* Hütte = sehr salopper Ausdruck für Steuerhaus

Anzeige

Schulungskurse



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

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

ATLAS Schifffahrt

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



Vertreter zahlreicher wichtiger Strombecken (Mississippi, Mekong, Jangtse, Amazonas, Ganges, Donau, Paraná-Paraguay, Mosel, Rhein) haben an dem Treffen in Marseille teilgenommen. Foto: ZKR

ZKR organisierte Treffen globaler Binnenschifffahrtsakteure im Rahmen des 6. Weltwasserforums

Binnenschifffahrt sicherer als Landverkehr

Anlässlich des 6. Weltwasserforums, das vom 12. bis 17. März 2012 in Marseille (Frankreich) stattfand, hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt am Dienstag, dem 13. März 2012, im Rahmen eines parallel veranstalteten Side Events ein Treffen globaler Binnenschifffahrtsakteure organisiert. Im Mittelpunkt dieses Treffens standen der Aufbau von Kontakten und der Austausch von Informationen, Erfahrungen und Best Practices zwischen den weltweit wichtigsten Wasserstraßenverwaltungen zu zahlreichen Fragestellungen, die für die moderne Binnenschifffahrt relevant sind, auf internationaler Ebene jedoch noch nicht ausreichend berücksichtigt werden. Fast 15 verschiedene Nationen nahmen an dem Treffen teil. So waren Vertreter zahlreicher wichtiger Strombecken (Mississippi, Mekong, Jangtse, Amazonas, Ganges, Donau, Paraná-Paraguay, Mosel, Rhein) anwesend.

Am Vormittag fand im Grand Port Maritime de

Marseille zunächst eine Arbeitssitzung statt, die den verschiedenen Veranstaltungsteilnehmern die Gelegenheit bot, die Situation in der jeweiligen Region vorzustellen und sich über die Abfassung einer gemeinsamen Erklärung zu einigen. Die Erklärung wurde anschließend, zu Beginn des Nachmittags, im Parc Chanot des Expositions, wo das Weltwasserforum stattfindet, von der Präsidentin der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Edwige Belliard, vorgestellt.

In der Erklärung wird auf die zunehmende Bedeutung der Binnenschifffahrt hingewiesen, die international als besonders nachhaltig und deutlich sicherer als die anderen Landverkehrsträger gilt. Die anwesenden Vertreter betonten, dass zur Förderung dieses Verkehrsträgers, der weltweit noch nicht ausreichend genutzt wird und in den internationalen Debatten noch zu wenig Beachtung findet, gemeinsame Anstrengungen erforderlich seien.

Die Teilnehmer stellten fest, dass sie trotz der Besonderheiten der einzelnen Wasserstraßen weltweit mit ähnlichen Fragen konfrontiert seien und die denkbaren Lösungsansätze insbesondere im Technologiebereich oftmals vergleichbar seien. Sie betonten, dass eine integrierte Bewirtschaftung der Wasserressourcen und die Antizipation von Klimaänderungen für ihre Behörden wichtige gemeinsame Anliegen seien, und hoben die gesellschaftliche Dimension der Fahrgastschifffahrt in einigen vertretenen Strombecken hervor.

Ogleich es bereits Organisationen und Veranstaltungen für die Begegnung von Binnenschifffahrtsakteuren gibt, bestand zwischen den in Marseille vertretenen Behörden Einvernehmen darüber, dass die Bedingungen für den Austausch zwischen den verschiedenen Strombecken der Welt verbessert werden müssen. Um dies zu erreichen, werden effizientere Kommunikationsinstrumente für den gegenseitigen Austausch von Informationen und Erfahrungen benötigt, damit die Verbreitung technologischer Innovationen sowie der Kenntnisse und Erfahrungen der Schifffahrtstreibenden verbessert und die Nutzung der Binnenschifffahrt gemeinsam weltweit vorangetrieben werden kann. Zur konkreten Umsetzung dieser Anliegen soll im Internet eine Informations- und Dialogplattform zur Förderung dieses Verkehrsträgers geschaffen werden. Die Zentralkommission hat vorgeschlagen, für die Betreuung dieser Plattform ein Sekretariat bereitzustellen und die Organisation weiterer Treffen zu übernehmen.

Denn dieses erste Treffen globaler Binnenschifffahrtsakteure im Rahmen des Weltwasserforums soll nur der Auftakt sein für eine Reihe ähnlicher Veranstaltungen in den kommenden Jahren; ein zweites Treffen könnte bereits im Rahmen der von PIANC veranstalteten SMART Rivers Konferenz im September 2013 stattfinden. ■

Anzeige

Personenschifffahrtsbetrieb zu verkaufen



Kleiner, gut eingeführter und konkurrenzloser Personenschifffahrtsbetrieb am linken Niederrhein mit einem Schiff (SUK bis 2017) aus Altersgründen zu verkaufen.

Tel.-Nr. 0171 64 76 355 oder info@seestern-xanten.de

Kleine, kompakte Geräte mit hervorragender Leistung

Wärmebildkamera ermöglicht das Fahren ohne Scheinwerfer

Seitdem die ersten Wärmebildkameras für den Gebrauch im zivilen Bereich auf den Markt gekommen sind - der erste Hersteller für diesen Markt war die Firma FLIR, die heute 60% des Weltmarktes abdeckt - wurden diese stetig weiter entwickelt.

Heute sehen wir dort kleine, kompakte Geräte, die hervorragende Leistungen bringen und deren Bild in tiefschwarzer Nacht ebenso gut ist, wie das einer Schwarz/Weißkamera am Tage. Im günstigsten Preissegment handelt es sich um ungekühlte Wärmebildkameras, die auch noch den Vorteil haben, dass sie wartungsfrei sind.

Wärmebildkameras „sehen“ anders als das menschliche Auge. Sie „sehen“ Wärme, also im Infraroten Bereich und sind in der Lage aus Temperaturunterschieden Bilder zu machen. Wobei der Begriff „Wärme“ sich auf alle Temperaturen bezieht, die oberhalb des absoluten Nullpunktes (- 273°C) liegen. Das heißt also, dass man mit der Wärmebildkamera auf einem Schiff auch treibende Eisschollen und die Eiskante sehr gut erkennen kann. Und das alles nicht nur am Tage, sondern auch in tiefdunkler Nacht. Wärmebildkameras sind auf Schiffen immer häufiger zu sehen. Dies trifft zu für Hochseeschiffe aber auch für Binnenschiffe und genauso für Yachten und Sportboote.

In der Hochseeschifffahrt unterstützen die Wärmebildkameras den Kapitän bei allen Manövern und sind eine hervorragende Ergänzung der durch das Radar gelieferten Informationen. Statt eines einfachen Signales zeigen sie dem Schiffsführer ein reales Bild. Sie helfen damit auch bei der frühzeitigen Erkennung und Identifizierung von allem, was sich dem Schiff nähert (Piraterie). So können nötigenfalls rechtzeitig Maßnahmen eingeleitet werden, die einen Verlust des Schiffes verhindern. Verhindert werden durch Wärmebildkameras aber in jedem Fall Fehlalarme, die ansonsten auch wegen harmloser Annäherungen ausgelöst werden können. Besonders beliebt sind Wärmebildkameras auch auf Schiffen, die Schwergut transportieren, welches dem Steuermann den Blick nach vorne verwehrt. Eine Wärmebildkamera am Bug ersetzt hier einen zusätzlichen Ausguck und das bei Tag und bei Nacht.

In der Binnenschifffahrt erlauben die Wärmebildkameras den Steuermännern das Fahren auch in der Nacht ohne Scheinwerfer und damit ohne Blendung Anderer und auch die

eigene Blendung durch entgegenkommende Schiffe oder die tief stehende Sonne wird bei dem Blick auf das von der Wärmebildkamera gelieferte Bild verhindert. Durch die verbesserte Möglichkeit des Fahrens bei Nacht können Zeitgewinne entstehen. Zum einen kann die tägliche Fahrzeit ausgedehnt werden und außerdem entfallen in der Nacht die

sonst üblichen Wartezeiten beim Schleusen. Bei Yachten sind die Vorteile analog zu den Hochseeschiffen zu sehen und die Führer von Sportbooten möchten auf die Vorteile einer Wärmebildkamera nicht mehr verzichten, wenn sie diese einmal genutzt haben.

Es muss allerdings immer beachtet werden, dass Schiffe, für die eine Radaranlage vorgeschrieben ist, diese auch bei Einsatz einer Wärmebildkamera besitzen müssen. Die Wärmebildkamera ersetzt das Radar also (noch) nicht, sondern ergänzt dieses lediglich.

Weitere Informationen und Terminabsprache für eine Vorführung unter www.trauthoff.de ■



Eine Wärmebildkamera kann als Ergänzung des Radargerätes dienen. Foto: Trauthoff Anzeige



RDM KAMPEN B.V.
recycling drijvend materieel

RDM Kampen B.V. ist als Abwrackbetrieb auf die Verschrottung von Schiffen, Pontons und schwimmenden Anlagen spezialisiert.

Wir suchen ständig:

- Binnenschiffe
- Seegängige Schiffe
- Schwimmende Anlagen
- Pontons

Für mehr Informationen rufen Sie uns bitte an oder mailen Sie uns.

Ihr Ansprechpartner ist Jan Willem Kemp.

Büro:

RDM Kampen
Veldweg 1, 9334 TM Peest

Abwrackbetrieb:

RDM Kampen
Oslokade 1, 8263 CH Kampen

Tel. 0031-592-612727 · E-Mail: info@rdmkampen.com

Donau, Nil und Rhein beliebteste Flüsse der Deutschen Zuwächse und Umsatzrekorde im Kreuzfahrtgeschäft

Schiffsreisen erfreuen sich weiter steigendem Zuspruch: Erneut konnten die Veranstalter von Hochsee- und Flusskreuzfahrten auf dem deutschen Markt mehr Gäste als jemals zuvor an Bord ihrer Schiffe begrüßen. Im Jahr 2011 verbrachten insgesamt über 1,8 Millionen Bundesbürger ihren Urlaub auf einem Hochsee- oder Flusskreuzfahrtschiff. Das entspricht einem deutlichen Plus von 12 Prozent gegenüber dem Vorjahr (2010: 1,6 Millionen Kreuzfahrtgäste). Dieses Ergebnis der DRV-Studie für den gesamten deutschen Kreuzfahrtenmarkt teilt sich wie folgt auf: Für Hochseekreuzfahrten entschieden sich im vergangenen Jahr rund 1,4 Millionen Urlauber. Die Anbieter erzielten damit ein Gästeplus von 13,8 Prozent. Der durchschnittliche Reisepreis erhöhte sich nach einem leichten Rückgang im vergangenen Jahr wieder. Flusskreuzfahrten-Veranstalter verzeichneten einen Passagier-Zuwachs von 6,7 Prozent und zählten somit knapp 462.000 Gäste.

Diese Ergebnisse seiner exklusiven Branchenanalyse „Der Kreuzfahrtenmarkt Deutschland 2011“ präsentierte der Deutsche Reiseverband (DRV) auf der weltweit größten Reisemesse ITB Berlin 2012. Die DRV-Kreuzfahrtenmarktstudie 2011 kann für 199 Euro erworben werden; DRV-Mitglieder erhalten die Studie zum Sonderpreis von 99 Euro. Bestellt werden kann sie über die DRV-Homepage www.driv.de in der Rubrik Buchhandlung, unter dem Stichwort DRV-Publikationen.

„Kreuzfahrten sind ein unverzichtbarer Bestandteil des touristischen Angebotes und zugleich ein entscheidender Wachstumsmotor des deutschen Touristikmarktes“, hob Sebastian Ahrens, Vorsitzender des DRV-Ausschusses Schiff, die Bedeutung des Segmentes hervor.

Der Kreuzfahrtenmarkt hat 2011 mit 12,4 Prozent zum Gesamtumsatz des Veranstaltermarktes in Deutschland beigetragen – eine

Steigerung um 0,7 Prozentpunkte. Vor zehn Jahren betrug der Anteil erst fünf Prozent. Im europäischen Vergleich rangiert der deutsche Hochseekreuzfahrtenmarkt in Bezug auf die Passagierzahl an zweiter Stelle nach dem britischen. Der deutsche Flussreisenmarkt ist bezogen auf die Anzahl der Gäste weltweit die Nummer 1. „Dabei wächst sowohl die Nachfrage als auch das Angebot mit einer zunehmenden Vielfalt an Schiffen und der Angebote an Bord im Hochsee- und Flusskreuzfahrtenmarkt kontinuierlich.“

Allein 2012 werden weitere sieben Schiffsneubauten im Hochsee- und 16 im Flusskreuzfahrtenmarkt in den Dienst gestellt. „Das klassische Kreuzfahrtangebot wird mit immer mehr speziellen Zielgruppenangeboten ergänzt, so dass sich noch mehr Urlauber für diese unvergleichliche Reiseart entscheiden“, ergänzte der stellvertretende Vorsitzende des DRV-Ausschusses Schiff, Guido Laukamp. Zudem generiert der boomende Hochseekreuzfahrtenmarkt eine wachsende Zahl an Arbeitsplätzen in der deutschen Kreuzfahrtindustrie. Dort sind über 36.000 Menschen beschäftigt, 45 Prozent davon direkt bei Reedereien, Reiseunternehmen etc.

Hochseekreuzfahrten: Rekordergebnis von 2,4 Milliarden Euro Umsatz

Die Anbieter von Hochsee-Kreuzfahrten profitierten im Jahr 2011 erneut von einem deutlichen Passagier- und Umsatzplus. Insgesamt erwirtschafteten die Veranstalter rund 2,4 Milliarden Euro Umsatz (2010: knapp 2,1 Milliarden Euro). Das entspricht einem Plus von 14,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Anzahl der Gäste stieg von 1.219.473 im Jahr 2010 um 13,8 Prozent auf 1.388.199. Der durchschnittliche Reisepreis für eine Hochseekreuzfahrt betrug 1.710 Euro (2010: 1.696 Euro) und stieg damit um 14 Euro gegenüber dem Vorjahr wieder leicht an. Die Reisedauer lag bei 9,2 Tagen und damit um 0,1 Tage unter dem Vorjahreswert. Das beliebteste Fahrtgebiet war mit Abstand das westliche Mittelmeer gefolgt von der Region Nordland (Norwegen, Island, Spitzbergen, Grönland), dem östlichen Mittelmeer, den Kanarischen Inseln, der Karibik sowie der Ostsee.

Flusskreuzfahrten: Umsatzzuwachs von über fünf Prozent

Die Anbieter von Flusskreuzfahrten konnten ihre Passagierzahlen um 6,7 Prozent auf 461.695 Gäste steigern (2010: 432.766 Passagiere). Der Gesamtumsatz stieg um 5,2 Prozent auf 496 Millionen Euro (2010: 471,6 Millionen Euro). Der durchschnittliche Reisepreis betrug 1.075 Euro und lag somit um 15 Euro – das entspricht 1,4 Prozent – unter dem

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

Hochseekreuzfahrten	2010	2011
Umsätze	2,1 Mrd. €	2,4 Mrd. €
Passagierzahlen	1.219.473	1.388.199
Ø Reisepreis	1.696 €	1.710 €
Ø Reisedauer	9,3 Tage	9,2 Tage
Flusskreuzfahrten	2010	2011
Umsätze	472 Mio. €	496 Mio. €
Passagierzahlen	432.766	461.695
Ø Reisepreis	1.090 €	1.075 €
Ø Reisedauer	7,3 Tage	7,6 Tage

Die wichtigsten Kreuzfahrtzahlen im Überblick. Quelle DRV

des Vorjahres (2010: 1.090 Euro). Die Donau gefolgt vom Nil sowie dem Rhein und seinen Nebenflüssen waren im vergangenen Jahr mit deutlichem Abstand die beliebtesten Flüsse der Deutschen.

DRV-Studie: Wichtige Kennziffern zum deutschen Kreuzfahrtmarkt

Die DRV-Studie enthält neben detaillierten Ergebnissen sowie Kennziffern zu Anbietern, Passagierzahlen, Preisen, Reisedauer, Umsätzen und Zielen auch Daten zur Bedeutung des Segmentes Kreuzfahrten im deutschen Touristikmarkt. Sie gibt zudem einen Überblick über die geplanten Schiffsneubauten im Kreuzfahrtmarkt. Am Beispiel der Hochseekreuzfahrten werden zudem die ökonomischen Effekte dieser Branche unter anderem auf den Arbeitsmarkt detailliert darge-

stellt und erläutert. Ein eigenes Kapitel ist den wichtigsten deutschen und europäischen Häfen gewidmet und informiert über die Anzahl der Kreuzfahrtschiffe, die Anläufe sowie die Passagierzahlen pro Hafen.

Die DRV-Studie zum Kreuzfahrtmarkt wird seit 1993 erstellt und alljährlich während der ITB Berlin präsentiert. Verfasser der DRV-Studie „Der Kreuzfahrtmarkt Deutschland 2011“ ist Schifffahrtsexperte Otto Schübler. In der DRV-Studie werden die von Kreuzfahrtschiffen als Schiffseigner, Charterer oder Generalagenten (GSA) erzielten Ergebnisse erfasst.

Für die Erhebung 2011 wurden neun nationale und 23 internationale Unternehmen befragt, die Hochseekreuzfahrten veranstalten, sowie 22 Anbieter von Flusskreuzfahrten. ■



Präsentierten die Rekordzahlen der See- und Flusskreuzfahrtunternehmen auf der ITB 2012 in Berlin: Guido Laukamp, Geschäftsführer Viking River Cruises, (l.) und Sebastian Ahrens, Deutscher Reiseverband. Fotos: Friedbert Barg

Kreuzfahrtbranche setzt auf Nachhaltigkeit Spritverbrauch verringern und Emissionen vermeiden

Die deutsche Kreuzfahrtbranche stellt sich dem Thema Nachhaltigkeit und nimmt ihre Verantwortung ernst: „Bei Neubauten wird einerseits auf Effizienz geachtet, beispielsweise indem der Treibstoffverbrauch reduziert wird, weil immer mehr Schiffe über einen hydrodynamisch optimierten Rumpf verfügen. Andererseits legen wir Wert auf eine moderne Abgastechnik, bei der Emissionen gereinigt werden, wo immer entsprechende Technologien serienreif einsetzbar sind – hier ist unter anderem zu berücksichtigen, dass eine Entschwefelung und Rußfilter derzeit nicht einsetzbar sind. Es geht aber auch um eine effiziente Fahrplangestaltung und eine angemessene ökologische Durchschnittsgeschwindigkeit, um den Treibstoffverbrauch zu optimieren und nicht unnötig zu steigern. Allein der Verzicht auf die letzten Knoten bei der Geschwindigkeit reduziert den Verbrauch um rund einen Drittel“, erläutert Sebastian Ahrens, Vorsitzender des Ausschusses Schiff im Deutschen Reiseverband (DRV), die unterschiedlichen Maßnahmen der Kreuzfahrtbranche. Vor allem im Neubaubereich erwartet Ahrens eine ganze Reihe technischer Neuerungen. Im Emissionsbereich liege, so der Ausschussvorsitzende, der Schwerpunkt auf einer Kombina-

tion der drei Faktoren Vermeidung und Verringerung des Treibstoffverbrauchs, Verbesserung der Treibstoffqualität und Abgasbehandlung.

Am Beispiel Brauchwasser erläutert Ahrens die Herausforderungen für Kreuzfahrtunternehmen und ihre Erfolge: „Bei der Frage, wie viel Liter Wasser ein Schiff pro Gast und Tag verbraucht, schneiden wir oft deutlich besser ab als etwa ein Hotel auf dem Land. Brauchwasser wird auf Kreuzfahrtschiffen heute zudem nach modernsten Standards gereinigt, bevor es wieder in die Gewässer eingeleitet wird. Teilweise sind die Anlagen sogar fortschrittlicher als die auf dem Land.“

Kreuzfahrten sind, so Ahrens ein sehr komplexes Produkt. Dabei handelt es sich nicht nur um ein Transportprodukt, sondern um die Kopplung von Transport, Hotel und Unterhaltung. „Ein Kreuzfahrtschiff ist wie eine kleine Stadt. Wenn man diese Faktoren berücksichtigt und sich anschaut, was die Branche in den letzten Jahren und Jahrzehnten im Umweltschutz verwirklicht hat, dann sind wir für meine Begriffe vorbildlich.“ Die Unternehmen der Kreuzfahrtbranche investieren und engagieren sich seit Jahren im Bereich Nachhaltigkeit in der Regel freiwillig und nicht aufgrund von rechtlichen Auflagen, ergänzt Ahrens. ■

Anzeige

Donaukilometer 2228

Wir kommen mit Energie!

Schmierstoffe · Gasöl
Beratung · Service · Verkauf

MAIER | KORDULETSCH
WIR KOMMEN MIT ENERGIE

94036 Passau Telefon 08541 9605 12
Bunkerservice 1 Mobil 0171/7209648

www.maierkorduletsch.de
info@maierkorduletsch.de

Vollgepackt mit 40 meist interaktiven Exponaten

MS Jenny geht wieder als MS Wissenschaft auf Tour

Das MS Jenny der Würzburger Partikuliere Karin und Albrecht Scheubner wird für dreieinhalb Monate wieder zum MS Wissenschaft. Und für dieses Zeit wird

das 105 m lange Binnenschiff weder Kohle noch Container transportieren. Es ist voll mit Wissenschaft. Mit einer Ausstellung, passend zum Thema des jeweiligen Wissenschafts-

jahres, besucht es 36 Städte und lädt ein zum Ausprobieren und Mitmachen. Thema der Ausstellung 2012: Nachhaltigkeit. Wie wollen wir leben? Wie müssen wir wirtschaften? Wie können wir unsere Umwelt bewahren? Um diese Leitfragen des Wissenschaftsjahres 2012 geht es auch an Bord der MS Wissenschaft. Von Ende Mai bis Mitte Oktober 2012 ist das Schiff mit einer Ausstellung zum Thema Nachhaltigkeit unterwegs. Rund 40 – meist interaktive – Exponate zeigen, woran Wissenschaftler forschen, damit unsere Kinder und Enkelkinder in einer intakten Umwelt und einer gerechten Gesellschaft mit einer funktionierenden Ökonomie leben können.

Rathaus, Spielplatz, Park

Die Ausstellung nimmt die Besucher mit auf einen Rundgang durch die Stadt, ins Rathaus und auf den Spielplatz, ins Kaufhaus, ins Kino oder in den Park. An typischen Orten einer Stadt kann der Besucher erleben und erkunden, woran die Nachhaltigkeitsforschung arbeitet. Er findet Nachhaltigkeit in der Waschmaschine und im Einkaufskorb, kann Rohstoffe im Müll entdecken und Nahrung im Hochhaus. Lichtverschmutzung und Wassermanagement sind ebenso Themen der Ausstellung wie Biodiversität, Klimawandel und nachhaltige Energieversorgung. Die Exponate laden Kinder, Jugendliche und Erwachsene ein, Themen und Ergebnisse der Nachhaltigkeitsforschung selbst zu entdecken und sich ein Urteil darüber zu bilden, welche Auswirkungen unser Handeln heute für künftige Generationen haben kann.

Dialog an Deck

Die Ausstellung wird ergänzt durch die Veranstaltungsreihe „Dialog an Deck“, bei der Besucherinnen und Besucher selbst zu Wort kommen. Mit Experten aus Wissenschaft und Politik können sie über unterschiedliche Aspekte der Nachhaltigkeit diskutieren. Brauchen wir Kohle zum Atomausstieg? Welchen Preis zahlen wir für die Massenproduktion in der Landwirtschaft? Dies sind zwei der Themen, die dabei zur Sprache kommen. Geplant sind acht Veranstaltungen in unterschiedlichen Städten. Den Auftakt bildet eine Diskussion im Juni 2012 in Berlin.

Unterwegs in Deutschland und Österreich

Die Tour der MS Wissenschaft 2012 – Zukunftsprojekt Erde beginnt am 30. Mai 2012 in Berlin. Bis Mitte Oktober besucht das Schiff 36 Städte, darunter drei in Österreich. Während die Ausstellung für Besucherinnen und Besucher ab zehn Jahren geeignet ist, spricht der „Dialog an Deck“ Jugendliche und Erwachsene an. ■



Tourplan MS Wissenschaft 2012 – Zukunftsprojekt Erde

Stand 23.03.2012, Änderungen vorbehalten

Datum	Ort	Anlegestelle
30.05.-01.06.	Berlin-Mitte	Washingtonplatz/Rahel-Hirsch-Straße, am Hauptbahnhof [30.05. erst ab 11.30 Uhr]
02.-03.06.	Berlin-Tegel	Greenwichpromenade, Anleger für Flußkreuzfahrtschiffe
04.-07.06.	Berlin-Mitte	Washingtonplatz/Rahel-Hirsch-Straße, am Hauptbahnhof
08.-10.06.	Potsdam	Yachthafen Potsdam, Kastanienallee, Höhe "Zeppelin Apotheke"
11.-12.06.	Brandenburg	Neustädtisches Wassertor
14.-17.06.	Magdeburg	Am Petriförder, Nähe Schleinstraße, Weiße Flotte, Anleger 4
21.-24.06.	Kiel	Ostufer, Wischhofstraße/Am Seefischmarkt
26.-29.06.	Hamburg	Traditionsschiffhafen, Am Sandtorkai, Nähe Magellan-Terrassen
30.06.-01.07.	Geesthacht	Menzer-Werft-Platz
03.-04.07.	Tangermünde	Liegestelle am Bleichenberg
06.-08.07.	Braunschweig	Hafen Braunschweig-Veltenhof, Hafenstraße
09.-11.07.	Hannover	Mittellandkanal, Höhe Vahrenwalder Straße/Wasserschutzpolizei
13.-15.07.	Münster	Stadthafen, Höhe "Pierhouse"
17.-18.07.	Meppen	Hafen Schützenhof
20.-22.07.	Oldenburg	Alter Stadthafen, Hafepromenade, Höhe Agentur für Arbeit
23.-25.07.	Bremen	Liegestelle "Tiefer"
26.-29.07.	Bremerhaven	Neuer Hafen, Ostseite
31.07.-02.08.	Lingen	Alter Hafen/Lindenstraße
04.-05.08.	Hamm	Hafenstraße, Höhe "Aktivita"
06.-08.08.	Dortmund	Anleger "Santa Monika" am Südufer des Stadthafens
10.-12.08.	Düsseldorf	Tonhallenufer, Viking River Cruises Anleger 2, Rheinterrassen
13.-15.08.	Wesseling	Uferstraße, KD-Anleger
16.-19.08.	Bonn	Brassertufer, Höhe Oper, Kennedybrücke, KD-Anleger 2
21.-23.08.	Wiesbaden	Wiesbaden-Biebrich, Rheingaustraße, KD-Anleger [21.08. erst ab 13.00 Uhr]
24.-26.08.	Frankfurt	Untermainkai, Nizza-Werft, Höhe Jüdisches Museum, Liegestelle 5
27.-30.08.	Mainz	Adenauerufer, KD-Anleger
01.-03.09.	Aschaffenburg	Floßhafen
05.-06.09.	Karlstadt	Mainpromenade, Höhe "Hotel Mainpromenade" [05.09. erst ab 13 Uhr]
07.-08.09.	Kitzingen	Unterer Mainkai, Anleger Personenschifffahrt
13.-17.09.	Wien	Millennium Tower, Handelskai
18.-19.09.	Krems	Schiffsstation Krems-Stein, Franz-Zeller-Platz, Donaustation Nr. 23
21.-24.09.	Linz	Donaulände "Linz-Donaupark", Höhe Brucknerhaus
26.-27.09.	Passau	Römerplatz, Liegestelle A4
29.-30.09.	Regensburg	Donaulände, gegenüber Wochenmarkt
02.-04.10.	Nürnberg	Anlegestelle Eibach/Hafenstraße
05.-07.10.	Forchheim	Main-Donau-Kanal, an der Austraße
08.-10.10.	Bamberg	Schleuse Bamberg
12.-15.10.	Würzburg	voraus.: Viehmarkt, Dreikronenstraße, südlich der Friedensbrücke

Gundelsheim und Guttenbach

Arbeiten an zwei Wehrverschlüssen im Neckar

Bauingenieur Uwe Müller ist in seinem Fach ein Exot. Er ist der Experte im Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg, der die bis zu 80 Jahre alten Wehrwalzen, mit denen der Stau für die Schifffahrt und die Wasserkraftnutzung gewährleistet wird, wieder ertüchtigt. Dabei greift er auf die Jahrzehnte lange Erfahrung des sogenannten Wehrreparaturprogramms im Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg zurück. Davon ausgehend, dass bei insgesamt 41 Wehrverschlüssen und Antrieben zwischen Mannheim und Heilbronn ein präventiver Unterhaltungsansatz verfolgt werden muss, werden in der Regel zwischen 2 und 3 Wehrverschlusskörper im Jahr einer stahlwasserbaulichen Grundinstandsetzung, einhergehend mit der Erneuerung des Korrosionsschutzes, unterzogen. Diese Unterhaltungsmaßnahmen führen dazu, dass ein Wehrverschluss alle 15 bis 20 Jahre Grund instandgesetzt wird.

„Durch die Praxis bestätigt sich dieser Turnus“ erläutert Uwe Müller. „Nach einem 20 jährigen Betrieb müssen bei einer Wehrwalze mit einem Gewicht von 100 to rd. 10 to an tragendem Stahl ausgebaut und erneuert werden. Die Reparaturarbeiten werden durch Spezialfirmen durchgeführt. Die Maßnahmen werden als Bauleistung ausgeschrieben und vergeben“.

Aktuell wurden die Aufträge an Spezialstahlbaufirmen im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung für die Wehre in Gundelsheim und Guttenbach erteilt. Da die Maßnahmen sehr umfangreich sind und viele Randbedingungen beachtet werden müssen, rechnet Müller mit einer Bauzeit von Anfang April bis Ende Oktober. Besonders auf den Neckar muss bei den Maßnahmen geachtet werden, da durch die Baumaßnahmen der Abflussquerschnitt um ein Drittel reduziert wird. „Deshalb wird die

Bauzeit immer in Perioden mit relativ geringen Neckarabflüssen gelegt, damit keine Gefahr für die Anliegerkommunen besteht“ berichtet Müller weiter. Die Altanstriche auf den Wehrwalzen enthalten toxische Substanzen und Asbest, so dass ein „schwarz-weiß-Bereich“ mittels Unterdruck in einer Einhausung eingerichtet werden muss und strenge Auflagen bei der Entsorgung einzuhalten sind.

In Guttenbach hat die Firma Industriebanstriche und Malerwerkstätten Arenshausen GmbH aus Arenshausen und in Gundelsheim die Firma Bekor GmbH aus Hamburg den Auftrag erhalten.

Die Betriebssicherheit der Wehre ist für die Neckaranlieger von hoher Bedeutung. Ein Versagen einer Wehranlage z.B. im Hochwasserfall kann zu Überschwemmungen im engen Neckartal führen.

Eine ordnungsgemäße Instandhaltung hat bei Wehren eine besondere Bedeutung, da das Versagen technischer Systeme hohes Schadenspotenzial oder Gefahr für Menschenleben hervorrufen kann. Im Bereich der Wasserstraße ist dies bei den Stauanlagen möglich, also auch besonders am Neckar mit der Vielzahl an alten Anlagen. ■

Anzeige



ECLIPSE® 705

Der Eclipse® 705 ist ein mit 24 V Gleichstrom arbeitender Füllstandmessumformer für Flüssigkeiten, der auf der revolutionären GWR-Technologie (Guided Wave Radar) beruht. Der 705 wurde für den Einsatz mit GWR-Koaxial- oder Doppelstabsonden entwickelt. Dieser hochmoderne Füllstandmessumformer zeichnet sich durch eine Messleistung aus, die die zahlreicher herkömmlicher Technologien überragt.

Konzentration auf das Wesentliche

Logos: DNV, Lloyd's Register, STI, EX, HART, PROFIBUS, IMA, Fickel, PROFIL, IBS

Magnetrol®
WELTWEIT LÖSUNGEN FÜR FÜLLSTAND UND DURCHFLUSS

Alte Ziegelei 2-4,
D-51491 Overath
Tel: 02204 / 9536-0
vertrieb@magnetrol.de
www.magnetrol.de

Umsatz sollte leicht steigen, operatives Ergebnis dürfte sich moderat erhöhen

K+S-Gruppe zufrieden: Vielversprechende Aussichten für Dünger und Salz

Die K+S Gruppe blickt auf ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr 2011 zurück. „Trotz der allgemeinen Unsicherheit im Zusammenhang mit der Staatsschuldenkrise in Europa ist es uns gelungen, im abgelaufenen Geschäftsjahr das bislang zweitbeste Ergebnis der Unternehmensgeschichte zu erzielen“, sagt Norbert Steiner, Vorstandsvorsitzender der K+S Aktiengesellschaft anlässlich der Bilanzpressekonferenz des Unternehmens.

Hohe Düngemittelnachfrage

Das Düngemittelgeschäft war besonders in den ersten neun Monaten von einer starken Nachfrage geprägt, bevor es im vierten Quartal zu einer vorsichtigeren Disposition der Vereinlagerungen auf Seiten des Handels kam. Die Preise wichtiger Agrarprodukte lagen im Verlauf des Jahres durchweg auf einem attrak-

tiven Niveau, das für Landwirte weltweit einen deutlichen Anreiz bot, den Ertrag je Hektar durch einen höheren Düngemiteleinsatz zu steigern.

Salzgeschäft erreicht Rekordniveau

Im Geschäftsbereich Salz führte die winterliche Witterung im ersten Quartal 2011 sowohl in Nordamerika als auch in Europa zu einer sehr starken Nachfrage. Daher konnten die Rekordabsatzmengen des Vorjahres trotz des milden Winters im vierten Quartal wieder erreicht werden. Das Salzgeschäft des Jahres 2011 war daher erneut überdurchschnittlich.

Umsatz steigt um 11% auf 5,2 Mrd. €

Im Geschäftsjahr 2011 erzielte die K+S Gruppe einen Umsatz von 5.150,9 Mio. €, dieser lag um 11% über dem Wert des Vorjahres. Der Umsatzanstieg ist insbesondere auf po-

sitive Preiseffekte zurückzuführen, die leicht negative Währungs- und Mengeneffekte mehr als ausgleichen konnten. Während die Geschäftsbereiche Kali- und Magnesiumprodukte sowie Stickstoffdüngemittel deutliche Umsatzzuwächse verbuchten, konnte der Geschäftsbereich Salz den Umsatz annähernd auf dem hohen Niveau des Vorjahres halten.

In Europa wurde ein Umsatz von 2,6 Mrd. € (+11%) erzielt. Damit wurde die Hälfte des Gesamtumsatzes in dieser Region erzielt. Nordamerika erreichte einen Umsatzanteil von 23%, gefolgt von Südamerika mit 12% und Asien mit 11% des Gesamtumsatzes.

Operative Ergebnisse deutlich gestiegen

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) betrug im Berichtsjahr 1.217,7 Mio. € (2010: 953,0 Mio. €) und



Bis zu 17 Tonnen Rohsalz kann dieser Lader auf einmal transportieren. Die wertvollen Rohstoffe werden auf den Standorten der K+S KALI GmbH zu hochwertigen Düngemitteln und Industrieprodukten verarbeitet. Foto: KS AG

verbesserte sich damit um 28%. Der Anstieg wurde insbesondere von den deutlichen Ergebnisverbesserungen in den Geschäftsbereichen Kali- und Magnesiumprodukte sowie Stickstoffdüngemittel getragen. Auch die EBITDA-Marge erreichte mit 23,6% ein sehr erfreuliches Niveau (2010: 20,6%).

Die Steuerungsgröße der K+S Gruppe, das operative Ergebnis EBIT I, stieg um 261,2 Mio. € bzw. 37% auf 975,7 Mio. € (2010: 714,5 Mio. €). Die EBIT-Marge erreichte mit 18,9% ebenfalls einen sehr guten Wert (2010: 15,4%).

Die Geschäftsbereiche Kali- und Magnesiumprodukte sowie Stickstoffdüngemittel steigerten ihre Ergebnisse vor allem aufgrund der im Jahresverlauf gestiegenen Düngemittelpreise. Das Ergebnis des Geschäftsbereichs Salz lag unter dem Wert des Vorjahres, da das Auftausalzgeschäft zwar überdurchschnittlich verlief, aufgrund eines anderen Regionalmixes aber nicht ganz das Rekordniveau des Vorjahres erreichte.

Das bereinigte Ergebnis vor Ertragsteuern betrug 911,8 Mio. €; es ist damit gegenüber dem Vorjahreswert um 317,3 Mio. € bzw. 53% gestiegen. Das bereinigte Konzernergebnis aus fortgeführter Geschäftstätigkeit lag mit 673,6 Mio. € um 219,8 Mio. € bzw. rund 50% über dem Wert des Vorjahres (2010: 453,8 Mio. €). Wesentliche Ursachen hierfür waren das stark gestiegene operative Ergebnis sowie ein deutlich verbessertes Finanzergebnis.

Das bereinigte Ergebnis je Aktie aus fortgeführter Geschäftstätigkeit erreichte im Berichtsjahr 3,52 € und hat sich gegenüber dem Vorjahreswert von 2,37 € um rund 50% erhöht. Das bereinigte Ergebnis je Aktie einschließlich nicht fortgeführter Geschäftstätigkeit betrug 3,04 € (2010: 2,33 €).

Eingetrübte Rahmenbedingungen

Die Folgen der Staatsschuldenkrise machten sich gegen Ende des Jahres auch im Düngemittelgeschäft bemerkbar. Die Finanzkrise 2008/09 noch vor Augen, zeigte sich der Handel zum Jahresende verunsichert und stellte sonst übliche Voreinlagerungen an Düngemitteln vorerst zurück.

Im westeuropäischen Auftausalzgeschäft sorgte die sich noch bis in das vierte Quartal erstreckende Voreinlagerung trotz einer relativ milden Witterung zu einem insgesamt zufriedenstellenden Start in die Wintersaison 2011/2012. In den Vereinigten Staaten und auch in Kanada begann die Saison allerdings aufgrund der ebenfalls recht milden Witterung unterdurchschnittlich.

Mit 1.300,2 Mio. € lag der Umsatz der K+S Gruppe im vierten Quartal 2011 etwas über dem Vorjahreswert (1.285,3 Mio. €).

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) des vierten Quartals stieg um rund 11% auf 290,8 Mio. € (Vorjahr: 261,4 Mio. €). Das operative Ergebnis

EBIT I verbesserte sich im vierten Quartal um etwa 9% auf 216,9 Mio. € (Vorjahr: 198,6 Mio. €). Die vor allem preisbedingte Ergebnissteigerung im Geschäftsbereich Kali- und Magnesiumprodukte konnte den deutlichen Ergebnisrückgang im Geschäftsbereich Salz überkompensieren.

Das bereinigte Konzernergebnis aus fortgeführter Geschäftstätigkeit stieg im vierten Quartal um 3% auf 153,3 Mio. € (Q4/2010: 148,8 Mio. €), nachdem das Vorjahresquartal von einer niedrigen Steuerquote begünstigt war.

Dividende von 1,30 € je Aktie

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung vorschlagen, die Dividende für das abgelaufene Geschäftsjahr im Einklang mit dem deutlich gestiegenen Ergebnis anzuheben und 1,30 € je Aktie (Dividende 2010: 1,00 €) auszuschütten. Dies entspräche einer Ausschüttungsquote von etwa 43%. ■



K+S Kali GmbH, Kassel Dr. Ulrich Kamp in der Geschäftsführung

Der Aufsichtsrat der K+S Kali GmbH, Kassel, hat Dr. Ulrich Lamp mit Wirkung vom 1. April 2012 zum neuen Mitglied der Geschäftsführung der Gesellschaft bestellt. Sein Mandat läuft bis zum 31. März 2017. Dr. Lamp wird ab 1. Juli 2012 zusätzlich die Funktionen von Richard L. Wilson (64) als Präsident und Vorstandsvorsitzender der K+S Potash Canada GP in Saskatoon, Kanada, übernehmen. Bereits seit März 2011 leitet Lamp das Projekt Legacy-Integration bei K+S. ■



Für den Transport der geförderten Salzmengen ist die Binnenschifffahrt - auf dem Foto ein Schiff der Reederei - Schwaben - ein wichtiger Partner. Foto: Schwaben Reederei

Viking River Cruises ordert sechs weitere Neubauten bei der Neptun Werft

12 Schwesterschiffe nach dem Konzept der „Viking Longships“

Viking River Cruises, die Muttergesellschaft der in Deutschland bekannten Viking Flusskreuzfahrten GmbH in Köln, baut ihre Rolle als weltweit führende Flussreederei aus und kündigte jetzt anlässlich der internationalen Messe Seatrade in Miami die Beauftragung von sechs weiteren „Viking Longships“ an. Die Schiffe sind für 2013 geordert und, wie auch schon ihre sechs in diesem Jahr zur Ablieferung anstehenden Schwesterschiffe, vor allem für die Vermarktung auf dem boomenden amerikanischen Quellmarkt vorgesehen.

Alle 12 Schiffe werden in Deutschland auf der NEPTUN WERFT in Rostock-Warnemünde gebaut, einem Schwesterunternehmen der MEYER WERFT. „Diese neuen Aufträge sind Ausdruck des großen Interesses an Viking River Cruises und seinen neuartigen ‚Viking Longships‘ in den angelsächsischen Märkten, so Viking's Vorstandsvorsitzender Torstein Hagen.

Die neuen Viking-Schiffe zeichnen sich durch ein innovatives Design aus, für das derzeit die Patentanmeldung läuft. Zu den besonderen Merkmalen, die speziell mit Blick auf die Raum- und Komfortansprüche des zahlungskräftigen amerikanischen Publikums entworfen wurden, gehören z.B.:

- Zwei Explorer-Suiten – die größten Suiten auf europäischen Flusskreuzfahrtschiffen

mit einer Größe von 41,3 m², getrennten Wohn- und Schlafräumen und privatem umlaufenden Panorama-Balkon für einen 270°-Rundumblick

- Sieben Zweibett-Suiten mit Balkon über die gesamte Wohnraumbreite sowie französischem Balkon vor dem Schlafräum
- 39 Kabinen mit großem Balkon und 22 Kabinen mit französischem Balkon
- Ein völlig neuartiges Konzept einer Allwetter-Innen-/Außenterrasse. Deckenho-

he Glasschiebeelemente gewähren einen kompletten Rundumblick und geben die Möglichkeit, die Mahlzeiten im Freien einzunehmen.

- Neuartige Kabinenausstattungen mit Fußbodenheizung und Heizspiegel im Bad, Sony HD Fernsehen etc.

Das Design der neuen Schiffsserie stammt von den renommierten Schiffbauingenieuren Yran & Storbraaten und den Rottet Studios in



Viking-Neubau vor den Hallen der Neptun-Werft in Rostock.

Foto: Neptun-Werft

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.

Los Angeles. Neben allem Komfort und Design wurde auch auf Nachhaltigkeitsaspekte ein besonderes Augenmerk gerichtet. So gehören zum Schiffskonzept umweltfreundliche Systeme und Einrichtungen wie z.B.

- Solar-Panels zur Stromgewinnung und damit Reduktion des Energieverbrauchs
- energieeffiziente Hybrid-Antriebsanlagen, die nur sehr wenig Vibration erzeugen und so eine außerordentlich ruhige Fahrt garantieren
- ein bordeigener Bio-Kräutergarten, der die exzellente Bordküche mit frischen Kräutern bereichert.

„Wir freuen uns über diese neuen Aufträge von Viking River Cruises, sie sind ein Ausdruck des Vertrauens in unsere Leistungsfähigkeit. Seit 10 Jahren bauen wir anspruchsvolle Flusskreuzfahrtschiffe und werden bis Mitte nächsten Jahres 30 Schiffe geliefert haben. Diese neuen Viking-Aufträge sichern die Beschäftigung der 450 Mitarbeiter der NEPTUN WERFT sowie der Beschäftigten zahlreicher Partnerunternehmen“, so Manfred Müller-Fahrenholz, Geschäftsführer der Rostocker Werft.

Die Viking Flusskreuzfahrten GmbH ist eine 100%ige Tochter der international operierenden Viking River Cruises Gruppe. Viking River Cruises ist mit 23 eigenen Schiffen im Premiumsegment die weltweit führende Flussreederei. Im Jahr entdecken mehr als 100.000 Passagiere aus den Quellmärkten USA, UK, Australien und dem deutschsprachigen Raum mit Viking River Cruises die schönsten Flussrouten in Deutschland, Europa, Russland und Ukraine, China und Ägypten. Die Viking Flusskreuzfahrten GmbH hat als deutsche Vertretung ihren Sitz in Köln und ist als offener Veranstalter tätig, der neben ausgewählten Viking-Schiffen auch andere Flusskreuzer von insgesamt vier weiteren Reedereipartnern im Programm führt. Viking Flusskreuzfahrten hat traditionsreiche Wurzeln: die Gesellschaft ging aus der renommierten „KD Deutsche Flusskreuzfahrten GmbH“ hervor, die im Jahre 2000 von der Viking Gruppe übernommen wurde und Ende 2003 umfirmierte.

Seit 1997 gehört die Neptun Werft GmbH zur Meyer Neptun Gruppe. Die Schiffbauer aus Rostock-Warnemünde konzentrieren sich auf den Neubau von Flusskreuzfahrtschiffen und weiteren Spezialschiffen wie beispielsweise Fähren und Gastanker. Seit 2002 entstehen wieder Neubauten auf der Werft in Mecklenburg-Vorpommern. Die Werft beschäftigt dort aktuell rund 450 Mitarbeiter und zahlreiche Partnerunternehmen. ■

Besonders robust

Neue Ruderhausstuhl-Unterteile für die Berufsschifffahrt

Nachdem die Duisburger Wittig GmbH im Januar neue Ruderhausstuhl-Oberteile vorgestellt hat, sind nun auch die dazu passenden, völlig neu entwickelten Unterteile lieferbar.

Diese neu entwickelten Ruderhausstuhl-Unterteile zeichnen sich durch eine besondere Robustheit aus, und sind für die immer schwerer werdenden Oberteile extra konzipiert worden.

Die besonders große Grundplatte (700 mm Durchmesser) sorgt für einen sicheren Stand. Die Platte ist mit 5 Höhenausgleichsfüßen an der Unterseite, sowie 2 Transportrollen an der Hinterseite ausgestattet. Eine sehr stabile hö-

henverstellbare Fußstütze ist direkt mit der oberen Platte des Unterteils verbunden. Alle Unterteile sind modular aufgebaut. Sie können entweder mit der Grundplatte oder mit einem Schienensystem verwendet werden. Die neuen Unterteile sind extrem robust und wartungsfreundlich; selbst der Druckzylinder für die Höhenverstellung könnte (falls notwendig) ohne großen Aufwand ausgetauscht werden. Es stehen 3 verschiedene Ausführungen zur Verfügung: Die Standardsäule, eine Säule mit Drehauslösung oder/und eine Säule mit integrierter, gewichtseinstellbarer Druckfederung. Nähere Informationen auch im Internet unter www.wi-du.de ■



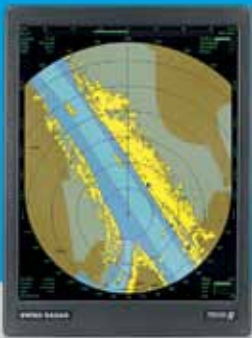
Die neuentwickelten Ruderhausstuhl-Unterteile.

Foto: Wittig

Anzeige



SWISS RADAR




Der neue Precision Navigator II

Vereint Radar, Inland AIS und ECDIS Karte in Perfektion

Das multifunktionale Navigationssystem, das keine Wünsche offen lässt

In drei attraktiven Versionen verfügbar





schwarz technik

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

Bundesregierung und EU werden aufgefordert, der Binnenschifffahrt Anpassungshilfen für die Nachrüstung mit Rußpartikelfiltern oder den Kauf neuer Motoren zu leisten

Dialog-Forum ZLV suchte nach konkreten Lösungen für feinstaubärmere Binnenschiffe

Das Zentrum für Logistik & Verkehr (ZLV) der Universität Duisburg-Essen (UDE) und die Allianz „Zukunft durch Industrie e.V.“ haben im vergangenen Jahr das Dialog-Forum „Ökologischer Fortschritt der Industriegesellschaft“ ins Leben gerufen, um eine neue Form des offenen Dialogs zu ökologisch relevanten Themen zu starten. In einer Auftaktkonferenz am 12. Dezember 2012 in der Bezirksregierung Düsseldorf (*Schiffahrts-Magazin* berichtete) widmete sich dem Problemfeld Feinstaubemission und Lösungshorizonten in der Binnenschifffahrt. Moderiert von Jürgen Büssow, Regierungspräsident a.D., suchten Experten aus Industrie, Dienstleistungen, Wissenschaft, Politik und Umweltverbänden nach konkreten Lösungen für feinstaubärmere Binnenschiffe. Jetzt legte Moderator Jürgen Büssow, Regierungspräsident a.D., für das ZLV eine Zusammenfassung der auf der Konferenz erarbeiteten Ergebnisse vor:

I.

Auf allen Binnenschifffahrtsstraßen der EU gelten bereits Zulassungsgrenzwerte für neue Schiffe. Handlungsbedarf besteht im Bestand der Flotte. Zwischen den Vertretern der Binnenschifffahrt, der Wissenschaft, den Herstellern von Schiffsmotoren, dem Naturschutzbund NRW und den Vorsitzenden der beiden Regierungsfractionen im Landtag von Nordrhein-Westfalen wurde der Konsens gefunden, die Bundesregierung und die Europäische Union aufzufordern, der Binnenschifffahrt Anpassungshilfen für die Nachrüstung mit Rußpartikelfiltern oder den Kauf neuer Motoren zu leisten.

II.

Die Binnenschifffahrt fordert ähnliche Regelungen wie für den LKW - Verkehr. Es wurde vereinbart, mit einer gemeinsamen Initiative die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen zu bitten, den Bund und die Europäische Union aufzufordern, diese Thematik kurzfristig aufzugreifen.

Zwar ist das Binnenschiff ökologisch der Straße, bezogen auf Transportkilometer und Kapazität, deutlich überlegen, in Rheinnähe trägt die Binnenschifffahrt jedoch zu messbaren Belastungen mit Feinstaubemissionen bei.

III.

Für den ruhenden Verkehr der Personenschifffahrt, z.B. die Hotelschiffe, kann die Verbindung mit Landstrom u.a. von den Stadtwerken eine spürbare Entlastung für die Region erbringen. Viele Häfen in den Niederlanden und den USA rüsten jetzt ihre Häfen mit Landstrom aus. Es gilt aber auch die bleibende Erkenntnis, dass die Feinstaubwerte umso geringer sind, je besser das Kraftstoffgemisch für die Motoren ist.

Als wesentliche Gesichtspunkte wurden auf der Konferenz herausgearbeitet:

Die Schadstoffproblematik (Stickoxide, Partikelruß) in der Binnenschifffahrt wird von der Politik bisher nur zaghafte angegangen. Zwar ist der Transport großer Frachtmengen über den Rhein bereits heute deutlich klimafreundlicher und energiesparender zu bewältigen als mit dem LKW, die Feinstaubwerte (in PM10) entlang des Rheins entsprechen jedoch noch denen einer stark befahrenen Autobahn wie der A3. Binnenschiffe sind sowohl lokal als auch überregional an der Feinstaubbelastung beteiligt.

Zwar werden die Abgasemissionen bereits geregelt, aber es gibt weiterhin viele Ausnahmehereiche. Während für neue Motoren Grenzwerte gelten, laufen alte Motoren oft noch ohne Partikelfilter. Dies hat mehrere Gründe: Zum einen beträgt die Nutzungsdauer von Motoren in Binnenschiffe im Schnitt 45 Jahre. Zum anderen ist die Nachrüstung mit Partikelfiltern und neuen Motoren mit hohen Kosten verbunden und deswegen für kleine Reedereien kaum zu verkraften (Der Anschaffungspreis eines Binnenschiffes beträgt im Schnitt 3,5 Millionen Euro – ein neuer Motor kostet rund 500.000 Euro.) Jährlich wird gerade 1 Prozent der Flotte mit Filtern nachgerüstet.

Soll die Binnenschifffahrt die Straßen vom Güterverkehr entlasten - ein vollbeladenes Güterschiff ersetzt 150 LKWs – bedarf es EU-weiter Regelungen hinsichtlich der Schadstoffemissionen von Binnenschiffen. Heute befahren mehr ausländische als heimische Binnenschiffe den Rhein. Grenzwerte machen daher nur dann Sinn, wenn sie für alle Schiffe gelten und nicht zu einseitigen Wettbewerbs-

nachteilen deutscher Reedereien führen. Die Binnenschifffahrt braucht dazu Unterstützung von der Europäischen Union, z.B. die Harmonisierung der technischen Anforderungen. Dies ist ein wesentliches Ergebnis der Auftaktveranstaltung des Dialog-Forums „Ökologischer Fortschritt der Industriegesellschaft“, das die Allianz „Zukunft durch Industrie“ und das Zentrum für Logistik und Verkehr der Universität Duisburg-Essen ins Leben gerufen haben, um eine neue Form des offenen Dialogs zu ökologisch relevanten Themen zu starten. Moderiert von Jürgen Büssow suchten Experten aus Industrie, Dienstleistungen, Wissenschaft, Politik und Umweltverbänden nach konkreten Lösungen für eine feinstaubärmere Binnenschifffahrt.

Die Technologien zur Lösung der Feinstaubproblematik hat die Industrie bereits entwickelt. Hierzu zählen innermotorische Entwicklungen (effizientere Motoren, neue Kraftstoffe, Emulsionstechnik), aber auch die Abgasreinigung und der Einbau von Rußpartikelfiltern im Bestand der Binnenschiffe. Am Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. der Universität Duisburg-Essen entwickelt man neue, reibungsärmere Schiffs- und effizientere Antriebsmodelle, die dabei helfen sollen, Energieverbrauch und Schadstoffausstoß zu minimieren. Die Versorgung der anliegenden Schiffe mit Landstrom kann zur lokalen Feinstaubreduktion in Hafennähe beitragen, wird aber überwiegend für Fahrgast- und Hotelschiffe als sinnvoll erachtet. Alles in allem, so die Experten, lassen sich mit diesen Maßnahmen die Emissionen von Stickoxiden (NOx) und Partikelruß um bis zu 80 Prozent reduzieren.

Dass Grenzwerte für die Binnenschifffahrt kommen müssen, bezweifelte keiner der Experten. Diese sollten aber rechtzeitig angekündigt werden, damit Industrie und Binnenschifffahrt mit entsprechender Vermeidungstechnik reagieren kann. Ein Masterplan Binnenschifffahrt könnte dabei helfen, Zeitabläufe zu präzisieren und die gesellschaftliche Evaluation zu ermöglichen. Auch bedarf es eines neuen Berichtswesens, das die kognitive und sinnliche Vergleichbarkeit der Verkehrsträger hinsichtlich der ökonomischen und ökologischen Faktoren erleichtert. ■

Wird verlängert

Motorenförderprogramm für die Binnenschifffahrt

Das Motorenförderprogramm für die Binnenschifffahrt läuft Ende 2012 aus und soll jetzt doch verlängert werden.

Dazu erklärte der Berichterstatter der SPD-Bundestagsfraktion für die Binnenschifffahrt Gustav Herzog in einer Presseinformation: „Hierzu brauchte es einen gewissen Druck, doch zumindest "beabsichtigt" die Bundesregierung dies "derzeit", wie aus ihrer Antwort auf meine schriftliche Frage hervorgeht. Zunächst ist dies zu begrüßen. Das Förderprogramm wurde unter dem sozialdemokratischen Verkehrsmini-



Gustav Herzog

ster Tiefensee 2007 eingeführt und in den letzten Jahren sehr gut angenommen. Ein Kritikpunkt am insgesamt positiven ökologischen Image des Verkehrsträgers waren die Luftschadstoffemissionen. Neue Motortechnologien und Rußpartikelfilter müssen mehr Eingang finden in die Binnenschifffahrt und dazu braucht es ein Förderprogramm. Bleibt zu hoffen, dass diese Bundesregierung bei ihrer Absicht bleibt und morgen noch weiß, was sie heute noch "beabsichtigt".

Ebenfalls zu begrüßen ist die Absicht der Bundesregierung, endlich einen Netzzustandsbericht für die Bundeswasserstraßen vorzulegen. Hierzu brauchte es vielfacher Aufforderungen, nicht zuletzt vom Forum Binnenschifffahrt und Logistik, nachdem der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann in der Dezembersitzung des Verkehrsausschuss eine Vorlage noch ablehnte. Ohne Netzzustandsbericht kann zwar viel spekuliert werden, doch konkrete und fachlich fundierte Entscheidungen sind nur schwer möglich. Mit einem Netzzustandsbericht werden wir dann hoffentlich eine transparente Beratungsgrundlage haben. ■

Standort zur Teilefertigung und Entwicklung

Tognum baut neues Werk in Polen für MTU-Motoren

Die Tognum-Gruppe baut in Polen ein neues Werk zur Erweiterung ihrer europäischen Produktions- und Entwicklungskapazitäten. Der Antriebssystem- und Energieanlagenexperte wird über 90 Millionen Euro nahe der Stadt Stargard Szczeciński in Westpolen investieren. Das Werk soll ab der zweiten Hälfte des Jahres 2013 die ersten Komponenten für Motoren der Tognum-Marke MTU herstellen. Neben der Produktion werden auch Entwicklungseinrichtungen für mechanische und elektronische Motorkomponenten in Polen aufgebaut. In das Leitwerk Friedrichshafen investiert Tognum in ähnlicher Größenordnung.

„Wir werden auch künftig stärker als der Markt wachsen. Dazu tragen insbesondere unsere neuen Antriebssysteme bei, die sich durch niedrigen Kraftstoffverbrauch und geringe Emissionen sowie durch Langlebigkeit und höchste Leistung auszeichnen“, erklärte Dr. Ulrich Dohle, Tognum-Vorstand für Technology & Operations und stellvertretender Vorstandsvorsitzender, bei einer Pressekonferenz in Warschau. „Mit der Erweiterung unserer Produktionskapazitäten in Polen schaffen wir eine wesentliche Voraussetzung für das erwartete Wachstum. Denn dafür reichen unsere bestehenden Werke

in Deutschland, USA und China nicht aus. Gleichzeitig ist das neue Werk in Polen Teil unserer internationalen Expansion“, betont Dohle.

Aus dem künftigen Werk Stargard Szczeciński werden ab der zweiten Hälfte des Jahres 2013 vor allem Kurbelgehäuse, Zylinderköpfe und großvolumige Anbauteile für die Baureihen 2000 und 4000 der Tognum-Marke MTU kommen. Sie werden an die Montagelinien im Leitwerk Friedrichshafen (Deutschland)

und in den Werken Aiken (USA) und Suzhou (China) geliefert, wo die Motoren, Antriebssysteme und Energieanlagen der Tognum-Gruppe hergestellt werden. Des Weiteren dehnt Tognum seine Entwicklungskapazitäten auf Polen aus. Ingenieure und Konstrukteure werden dort Motorkomponenten, die auch im neuen Werk hergestellt werden, sowie Elektronikbaugruppen für Motorsteuerung und Automation entwickeln und testen. Bereits für den Aufbau des neuen Standorts werden Mitarbeiter aus Polen eingestellt. Wenn das Werk voraussichtlich im Jahr 2015 in den Vollbetrieb geht, wird die Tognum-Gruppe hier über 200 Mitarbeiter beschäftigen.

Voraussetzung für die Realisierung des Plans ist, dass alle behördlichen Genehmigungen im erforderlichen Zeitrahmen vorliegen. Die zwischenzeitlich gegründete Tognum-Tochtergesellschaft MTU Polska hat bereits ein 20 Hektar großes Grundstück zum Bau des Werks bei Stargard Szczeciński erworben.

Das große Potenzial an Fachkräften und die Nähe zu Logistikdrehscheiben wie beispielsweise zu großen Seehäfen sind zwei der wichtigen Standortfaktoren, die für Stargard als neuen Standort sprechen. ■

— 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

SMM 2012: Top-Event der maritimen Wirtschaft

Über 2.000 Aussteller aus über 60 Ländern

Der Countdown zur Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft läuft: Die 25. shipbuilding, machinery & marine technology, international trade fair hamburg wird erneut restlos ausgebucht sein. „Damit liegen wir jetzt bereits besser im Rennen als bei der sehr erfolgreichen SMM 2010“, sagt Peter Bergleiter, Geschäftsbereichsleiter beim SMM-Veranstalter Hamburg Messe und Congress GmbH (HMC). Besonders die Nachfrage aus den bedeutenden Schiffbaunationen in Asien sei noch einmal gewachsen. So werden neben zahlreichen Unternehmen aus China auch die beiden wichtigsten Werftenverbände CSIC und CSSC vertreten sein. Außerdem dabei: der koreanische Werftenverband KOSHIPA und neben wichtigen japanischen Werften auch der japanische Zuliefererverband JS-MEA. Mehr als 30 Nationenpavillons, darunter Indien und zum ersten Mal auch Argentinien, nutzen die SMM, um neue Entwicklungen zu präsentieren und internationale Geschäftskontakte zu knüpfen oder zu vertiefen.

Insgesamt werden über 2.000 Aussteller aus über 60 Ländern erwartet – vom spezialisierten Mittelständler bis zum global agierenden Schiffbaukonzern. Darunter sind schon jetzt über 150 Unternehmen, die sich erstmals auf der SMM präsentieren. Wegen des großen Interesses hat das SMM-Management über eine hochwertige temporäre Halle zusätzliche Kapazitäten geschaffen. Die mit 90.000 Quadratmetern Hallenfläche größte maritime Messe der Welt wird damit noch attraktiver. Ein thematischer Schwerpunkt wird erneut „Green Shipping“ sein: Neben drastisch gestiegenen

Bunkerkosten sind es vor allem striktere internationale Umweltauflagen, die den Einsatz effizienzsteigernder Technologien erforderlich machen. Ein Beispiel ist der Energy Efficiency Design Index (EEDI) für Neubauten, dessen Anwendung die IMO 2011 beschlossen hat – eine Regelung, die das Ziel vorschreibt, aber nicht den Weg, wie Reeder es erreichen können. „Schiffbauer und Techniker können hier in einen Wettbewerb um die beste Technologie einsteigen, was am Ende der Umwelt nutzen wird“, sagt Peter Hinchliffe, Generalsekretär der International Chamber of Shipping. Auch das Thema Ballastwasser-Management rückt noch stärker in den Fokus der Branche. Die neuesten Ergebnisse aus den Forschungs- und Entwicklungsabteilungen sind auf der SMM zu besichtigen.

Fachlich begleitet und vertieft wird das Thema „Green Shipping“ auf dem global maritime environmental congress (gmecc), der am 3. und 4. September stattfindet. Der gmecc ist als Premium-Event zum zweiten Mal fester Bestandteil des SMM-Rahmenprogramms. In vier Workshops diskutieren Experten über die Reduktion von CO₂- und Schwefel, Ballastwassermanagement und andere wichtige Fragestellungen. Der gmecc steht wie die SMM insgesamt erneut unter der Schirmherrschaft von Bundeskanzlerin Angela Merkel.

Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der strengen gesetzlichen Anforderungen an kreditgebende Banken wird die Finanzierung zunehmend zum Knackpunkt beim Schiffsneubau. Eines der bestimmenden Themen beim „Ship Finance Forum“, das die HMC gemeinsam mit

der „Financial Times Deutschland“ zum vierten Mal veranstaltet, werden deshalb Alternativen zu klassischen Finanzierungsformen auf internationaler Ebene sein.

Ein weiterer Schwerpunkt der SMM 2012 wird das Thema maritime Sicherheit und Verteidigung sein. „Durch die parallel stattfindende MS&D Konferenz erschließen wir für die SMM ein neues Themenfeld, dessen Bedeutung immer mehr zunimmt“, sagt Bergleiter. Die tägliche Bedrohung der Handelsschifffahrt durch Piraterie und das wachsende Engagement der Seestreitkräfte in verschiedenen Einsatzgebieten zeige, dass die Themen zivile Sicherheit und militärische Verteidigung immer mehr ineinandergreifen. „Freie Seewege sind die Lebensadern unseres Wirtschaftssystems und unseres Wohlstands“, betont Vizeadmiral a.D. Hans-Joachim Stricker, Chairman der MS&D international conference on maritime security and defence hamburg. Im Rahmen der Konferenz, veranstaltet von der Hamburg Messe und den Partnern DVV Media / Griphan und dem Deutschen Maritimen Institut (DMI), diskutieren hochkarätige internationale Marinevertreter und Sicherheitsexperten über aktuelle Herausforderungen und Lösungsansätze. Auf der eigens eingerichteten Ausstellungsfläche in der neuen Halle B 8 wird der Bereich Sicherheitstechnik mit vielfältigen technologischen Innovationen prominent vertreten sein.

Produkte präsentieren, Innovationen erleben, neue Kunden treffen, Beziehungen intensivieren, Geschäfte abschließen: Die SMM, die in diesem Jahr zum 25. Mal stattfindet, ist das Top-Event der internationalen maritimen Wirtschaft. Die über 50.000 Fachbesucher erwartet außerdem ein umfangreiches Rahmenprogramm mit mehr als 150 Programmpunkten. Die Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft wird am Vorabend des ersten Messtages, am 3. September 2012, im CCH-Congress Center Hamburg feierlich eröffnet. ■

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.

Die Duisport-Gruppe zieht eine positive Bilanz für das vergangene Jahr

Containerumschlag mit neuer Bestmarke und Rekordzuwachs im Güterumschlag von 18 %

Die Duisport-Gruppe hat im zurückliegenden Geschäftsjahr eine Gesamtleistung von und 149 Mio. Euro erwirtschaftet. Das Ergebnis lag inklusive der Umsätze aus strategischen Beteiligungen insgesamt leicht über dem Vorjahresniveau. Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) hat sich mit 27,8 Mio. Euro auf hohem Niveau stabilisiert (Vorjahr 27,7 Mio. Euro). Das Ergebnis vor Ertragssteuern lag mit 10,5 Mio. Euro deutlich über dem Vorjahreswert von 8,7 Mio. Euro und verbesserte sich um 20 Prozent. „Die gute Gesamtleistung und der überproportional gestiegene Gesamtgüterumschlag belegen eindrucksvoll die dynamische Entwicklung des Standortes“, kommentiert Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, das Ergebnis.

Ohne die anteiligen Umsätze aus den strategischen Beteiligungen erreichte der konsolidierte Umsatz (inkl. der Bestandsveränderungen) im Jahr 2011 133,1 Mio. Euro (2010: 130,2 Mio. Euro). Der Geschäftsbereich Infra- und Suprastruktur steigerte seinen Umsatz im zurückliegenden Jahr von 36,3 Mio. Euro auf 38,0 Mio. Euro. Die Verpackungslogistik hat mit 49,4 Mio. Euro Umsatz knapp unterhalb des Vorjahresniveaus 50,1 Mio. Euro abschließen können. Der Bereich Verkehr und

logistische Dienstleistungen verzeichnete eine positive Umsatzentwicklung von 42,3 auf 44,5 Mio. Euro.

Investitionsbereitschaft

Die intermodale Logistikkreuzschiebe Duisburg stellte auch im zurückliegenden Jahr ihre Attraktivität für ansiedlungswillige Unternehmen eindrucksvoll unter Beweis.

So errichtet die Duisport-Gruppe zurzeit für Kühne + Nagel einen weiteren Logistikkomplex auf einem der letzten unbebauten Grundstücke im logport I. Bis Ende Juli 2012 entstehen hier drei Hallen und ein Bürotrakt mit insgesamt 22.000 m² Hallenfläche. Damit erweitert Kühne + Nagel seinen Standort im Duisburger Hafen auf 190.000 m² Hallenfläche und baut ihn zu seinem weltweit bedeutendsten Distributionsstandort aus.

Das internationale Logistikunternehmen Samskip baut seine Aktivitäten im Hafen gemeinsam mit seinem Tochterunternehmen Van Dieren aus. Der führende europäische Shortsea und multimodale Operator ist bereits seit vielen Jahren im Hafen aktiv und wickelt seine schiffsseitigen Verkehre über das De-CeTe-Terminal ab. Damit in Zukunft auch die bahnseitigen Verkehre der Samskip-Tochter

Van Dieren über Duisburg abgewickelt werden können, vereinbarte das Unternehmen mit der Duisport-Gruppe den Bau eines neuen KV-Terminal in Hohenbudberg. Auf einer Gesamtfläche von rund 100.000 m² soll dieses im Verlauf des Jahres 2012 seinen Betrieb aufnehmen. Den im Chempark Krefeld-Uerdingen ansässigen Unternehmen (Bayer / Lanxess) wird dadurch ein direkter Zugang zum nationalen und internationalen KV-Netzwerk ermöglicht.

Der Duisburger Hafen konzentriert seine Akquisitionsbemühungen nicht nur im Bereich nationaler und internationaler Logistikdienstleister sondern bemüht sich auch um Unternehmen der verarbeitenden Industrie.

Mit Siecop, einem Tochterunternehmen des weltweit agierenden Globalplayers Metal One (Japan), siedelt sich ein japanischer Stahlkonzern in Ruhrort an. Zurzeit entsteht dort auf einem 22.000 m² großen Grundstück ein Verwaltungsgebäude und ein rund 5.500 m² großes Service-Center zur Stahlverarbeitung und Distribution.

Ebenfalls auf der Mercatorinsel werden in Kürze auch die Bauarbeiten für einen weiteren Industriebetrieb aufgenommen. Hier errichtet die Al-Tuwairqi Group of Companies aus Saudi-

Anzeige

 **Trauthoff** Infrarot- & Sicherheitstechnik
GMBH 8°O 53°N



IHR SPEZIALIST FÜR
INFRAROT- / WÄRMEBILDKAMERAS

FLIR Navigator

- ✓ · rund 1.000 m Sichtweite
- ✓ · bereits **ab 3.990 €*** erhältlich

FLIR M-Serie

- ✓ · rund 2.000 m Sichtweite
- ✓ · bereits **ab 6.678 €*** erhältlich

Sicherheit muss nicht teuer sein! Fragen Sie uns, wir haben sicher das passende Angebot für Sie.

Trauthoff Infrarot- & Sicherheitstechnik GmbH · Eichenkamp 16 · 27628 Wulsbüttel
Tel.: (0 47 46) 93 17 22 · Fax: (0 47 46) 93 17 21 · www.trauthoff.de · info@trauthoff.de

* Preise können je nach Modell variieren - fragen Sie uns.

Arabien für ihr Tochterunternehmen, die ATG Deutschland GmbH, die neue Deutschland-Zentrale. Das Stahl verarbeitende Unternehmen wird sich hier auf einem 27.000 m² großen Grundstück ansiedeln. Es wird ein ca. 9.000 m² großer Komplex mit drei bekranteten Halenschiffen errichtet, der über eigene wasserüberragende Krananlagen einen direkten Schiffs- und Bahnumschlag von bis zu 150.000 Tonnen pro Jahr ermöglicht. Das geplante Investitionsvolumen beläuft sich auf rund vier Millionen Euro.

„Die Kundenvielfalt des Duisburger Hafens wächst stetig“, freut sich Erich Staake. „Mit der Ansiedlung der Tochtergesellschaft eines bedeutenden Konzerns aus Saudi-Arabien intensivieren wir unsere Kundenbindungen in den arabischen Raum.“

Insgesamt konnte duisport 2011 fast 300.000 m² Flächen im Duisburger Hafen vermarkten. Unter anderem mit dem Joint Venture logport ruhr sowie auf dem Areal der Rütgers Chemie am Rhein-Herne-Kanal ist die duisport-Gruppe gut aufgestellt, um kurzfristig Logistikflä-

chen anzubieten. Diese, mindestens multimodal angebundene Flächen definieren beste logistische Rahmenbedingungen. „Mit unserer Tochtergesellschaft Tarlog, einem Joint Venture der duisport Gruppe mit Rütgers Chemie wurde bereits eine erste Ansiedlung realisiert.“, so Erich Staake: „In den nächsten 5 Jahren wollen wir ca. 200 ha im Ruhrgebiet für Logistik- und Industriensiedlung zur Verfügung stellen.“

Internationales Leistungsangebot

Einen hohen Stellenwert hat der Ausbau der internationalen Aktivitäten eingenommen: „Wir müssen uns dort engagieren, wo die Industrieproduktion zunehmend stattfindet und qualitative logistische Dienstleistungen und Beratungsleistungen abgefragt werden“, erläutert Staake.

Erst kürzlich überreichte duisport in diesem Zusammenhang die im Auftrag der brasilianischen Regierung im Jahr 2011 durchgeführte Studie zu einem umfassenden Logistik- und Infrastrukturkonzept für den Sao Paulo-Santos-Korridor. Der Korridor ist die Hauptader der

brasilianischen Warenströme zwischen dem bedeutendsten Hafen Südamerikas, Santos, und den wichtigsten Industrieregionen Brasiliens. Ein Joint Venture mit einem brasilianischen Partner für die Verpackungslogistik ist geplant.

In China bietet die duisport Industrial Packing Services Ltd. – dpl-China - ihren deutschen Kunden bereits Verpackungs- und Logistikdienstleistungen für den Export und den chinesischen Binnenmarkt an. Das Tochterunternehmen der dpl GmbH mit Sitz in Shanghai und Wuxi realisiert chinaweite Service- und Verpackungsleistungen nach europäischem Standard an zwei Standorten.

Für alle Duisburger Häfen, inklusive der Privathäfen, verzeichnete die duisport-Gruppe im Jahr 2011 einen gestiegenen Gesamtgüterumschlag von 125,6 Mio. t. Damit wurden in allen Häfen fast 12 Mio. t mehr umgeschlagen als noch im Jahr 2010.

Die duisport-Gruppe selbst steigerte in ihren Häfen den Umschlag um 18 Prozent auf 64



In den Duisburger Häfen boomt der Containerumschlag genau so wie ...

Mio t. (Vorjahr: 54 Mio. t) und erreicht damit eine neue Bestmarke. Hiervon entfielen 17 Mio. t (Vorjahr: 14 Mio. t) auf den Schiffumschlag. Per Bahn wurden 16 Mio. t (Vorjahr: 14 Mio. t) Güter bewegt. Dies entspricht einem Plus von 22 Prozent beim Schiffs- und 14 Prozent beim Bahnumschlag.

Das wichtigste Gütersegment Container erzielte mit 2,5 Mio. TEU (Standard-Containermaß) ein sehr erfreuliches Wachstum. Das hohe Vorjahresniveau konnte nochmals um 10 Prozent gesteigert werden. Duisport erzielte damit im Jahr 2011 eine neue Bestmarke. „Diese Marke auch 2012 zu erreichen ist natürlich unser Ziel. Die gesamtwirtschaftliche Situation und globalen Abschwächungstendenzen werden es uns jedoch nicht einfach machen“, so Erich Staake.

Die Duisburger Hafen-Gruppe plant im Zeitraum 2012 bis 2014 rund 100 Mio. Euro in den Ausbau seiner Geschäfte zu investieren. „Wir sehen nach wie vor sehr positive Perspektiven in unseren logistischen Geschäftsfeldern und wollen wie bisher stärker als der Markt wachsen“, so Erich Staake.

Die Duisburger Hafen AG ist die Eigentums-

und Managementgesellschaft des Duisburger Hafens, des größten Binnenhafens der Welt. Die Duisport-Gruppe bietet für den Hafen- und Logistikstandort Full Service-Pakete in den Bereichen Infra- und Suprastruktur inklusive Ansiedlungsmanagement.

Darüber hinaus erbringen die Tochtergesellschaften logistische Dienstleistungen wie beispielsweise den Aufbau und die Optimierung von Transport- und Logistikketten, Schienengüterverkehrsleistungen, Gebäudemanagement und Verpackungslogistik. ■



... der Umschlag von Massengütern.

Fotos: Duisport

Anzeige

MS&D is now part of **SMM** – the world's leading maritime trade fair

International conference on maritime security and defence
MS&D

25th
SMM
msd-smm.com

high-ranking international conference
4-5 sept 2012

new dedicated exhibit area at SMM - hall B8
4-7 sept 2012

Hamburg Messe

ufi Member

In cooperation with

griephan

facebook.com/SMMfair

twitter.com/SMMfair

youtube.com/SMMfair

Auslieferung im 2. Halbjahr 2012

Liebherr verkauft den 1000. Hafenmobilkran

Im zweiten Halbjahr 2012 wird die Liebherr-Werk Nenzing GmbH ihren 1000. Hafenmobilkran an das Montoir Bulk Terminal in Frankreich ausliefern.

Mit dem Verkauf ihres 1000. Hafenmobilkrans startet die Liebherr-Werk Nenzing GmbH in beeindruckender Weise in das Jahr 2012. Dieser bemerkenswerte Erfolg basiert auf dem kompromisslosen Bekenntnis zu höchsten Qualitätsstandards und einer außergewöhnlichen Innovationskraft.

Steigende Nachfrage

Seit 38 Jahren prägt Liebherr den Hafenmobilkran-Sektor. Als Liebherr 1974 in den Markt eintrat, war die Nachfrage nach Hafenmobilkranen noch gering. Aufgrund der positiven Entwicklung des Marktes und der damit verbundenen jährlich steigenden Lieferzahlen, feierte Liebherr 2005 die Auslieferung des 500. Hafenmobilkrans. Durch die laufende Neuentwicklung hochmoderner Modelle, wie dem LHM 420 und dem LHM 550, und zahlreiche Innovationen, eroberte Liebherr zusätzliche Marktanteile und konnte deshalb bereits Anfang 2012 den Auftrag für den 1000. Hafenmobilkran fixieren. Zudem bilden die jüngsten und höchst erfolgreichen Produkteinführungen der beiden oben erwähnten Modelle eine solide Ausgangsbasis für zukünftiges Wachstum. Auffallend ist der exponentielle Anstieg der Nachfrage. Während die ersten 500 Hafenmobilkraner innerhalb von 31 Jahren verkauft wurden, realisierte Liebherr die anderen 500 in weniger als sieben Jahren. Diese Zahlen bezeugen die anhaltend steigende Nachfrage nach flexiblen Umschlagslösungen.

Montoir Bulk Terminal

Der zukünftige Betreiber dieses Jubiläumskrans ist das Montoir Bulk Terminal, ein Tochterunternehmen der SEA-invest-Gruppe. SEA-invest ist einer der größten Terminalbetreiber weltweit für Trockenschüttgut, Obst und Lebensmittel sowie Flüssigprodukte.

Montoir Bulk Terminal hat sich für einen LPS 550 Portalkran mit einer maximalen Tragkraft

von 144 Tonnen und einer Ausladung von 48 Metern entschieden. Die maßgeschneiderte Portallösung berücksichtigt kundenspezifische Anforderungen und gewährleistet gleichzeitig maximale Umschlagseffizienz. Der Kran ist mit dem Pactronic Hybrid-Antriebssystem ausgestattet, das neben einer stark verbesserten Performance auch gleichzeitig die Emissionen reduziert. Zusätzlich ermöglicht der vom Kunden bevorzugte elektrische Hauptantrieb einen besonders umweltfreundlichen Betrieb. ■



Ein Liebherr-Kran im Einsatz.

AeroNautiker könnten dem Schwertransport in der Binnenschifffahrt aus der Luft enorme Vorteile bringen

High & Heavy Transport auf der Wasserstraße

Von Peter Baumgartner

High & Heavy Transport auf der Wasserstraße. High & Heavy ist die Steigerungsform von hoch, breit, lang und schwer. Transporte also, die eigentlich nur auf der Wasserstraße vernünftig befördert werden können. Dennoch, obwohl die Transitzkosten auf der Straße durch ein Land oft so viel kosten wie die Gesamtkosten auf dem Wasserweg durch mehrere Länder, werden noch immer viele Schwertransporte über Land verschickt.

Als einen Hauptgrund dafür ortet Herfried Leitner, CEO von der Helogistics-Reederei, dass die Häfen für den Schwergutumschlag teilweise nicht gerüstet sind und zudem kein Interesse an einer Weiterentwicklung besteht. Außerdem bewegen sich die rechtlichen Bestimmungen bei internationalen Schwertransporten auf dem Wasserweg oft in Grauzonen oder sind Auslegungssache. Natürlich spielen auch die Kosten für den Vor/Nachlauf und Umschlag eine wesentliche Rolle. Nur wenige Logistiker, wie zum Beispiel das Unternehmen Felbermayr, ist in der Lage, den Wasserweg immer optimal in den Transportablauf zu integrieren. Die Geschäftsbereiche der Felbermayr Holding umfassen nämlich die Bereiche Transport, Bau und Hebetchnik. Im Bereich Transport bietet das Unternehmen sehr erfolgreich den Schwertransport auf den Wasserstraßen an. Dazu hat Felbermayr einen eigenen Umschlagshafen in Linz an der Donau und einen Schwer- und Schüttguthafen in Krefeld am Rhein. Damit hat sich Felbermayr als Full-Service-Dienstleister im trimodalen Umschlag positioniert, der seinen internationalen Kunden immer unter größtmöglicher Flexibilität echte Gesamtlösungen anbieten kann.

Aber es gibt auch noch andere Beispiele, wo der Schwertransport auf dem Wasserweg gut funktioniert. Selbst kleinere Betriebe, wie der Kaskotransport-Spezialist IZB-Cargo aus Triefenstein, behaupten sich hervorragend im komplexen Bereich High & Heavy. Unterstützt von einer verantwortungsvollen Industrie wie ABB, gelingen auch so „große“ Herausforderungen, wie jüngst der Transport eines 232 Tonnen Trafos von Bad Honnef nach Eltmann am Main mit den Schwerlastspezialisten Riga Baumann und Van der Wees. Getreu nach

dem WSV-Motto „Wir machen Schifffahrt möglich“, trägt mit tatkräftiger Unterstützung auch die Behörde dazu bei, dass solche Aufgaben schon einmal außerhalb von dafür vorgesehenen Häfen oder Umschlagsländen hervorragend gelingen. Damit noch mehr schwere Ladungen mit Leichtigkeit von A nach B schwimmen können, hat sich der Wasserstraßenerhalter via donau eine neue Strategie ausgedacht. Straßenerhalter, Bahnbetreiber, Hafen/Schifffahrt und Industrie, sollen gemeinsam nach der jeweils besten Lösung für anstehende Transportaufgaben suchen. Die Österreichische Asfinag hat beispielsweise bis zu dreißigtausend Sondertransporte pro Jahr und ist darüber gar nicht so glücklich. Abgesehen davon, dass die Sondertransporte nicht mehr Mautgebühren zu entrichten haben, wie andere LKW auch, beeinträchtigen sie die Verfügbarkeit der Straße für den Individualverkehr ungleich mehr und verursachen einen enormen Planungsaufwand. Außerdem ist der Fahrbahnverschleiß durch Schwertransporte deutlich höher, als bei normaler Beanspruchung. Nicht unwesentlich, bedenkt man, dass ein Kilometer vier-spurige Autobahn mindestens sechs Mio. Euro kostet. Letztlich ist der Schwertransport bedingt durch verschiedene Maßnahmen gar nicht so schnell, wie es sich mancher Logistiker vielleicht erträumt. Gerade einmal 10 Km/h haben Untersuchungen ergeben, schafft ein Schwertransport auf der Straße im Durchschnitt. Da kann jeder Schiffs-transport leicht mithalten.

Auch die Bahn, bei denen werden Schwertransporte nobel mit „außergewöhnliche Sen-

dungen“ umschrieben, kommt rasch an ihre Grenzen, wenn es um so schwere Brocken geht, wie die oben beschriebene Sendung des ABB-Trafos. Das Regelmaß für die Achslast beträgt nur 22,5 Tonnen. Die Breite ist auf 3150 mm und die Höhe auf 4650 mm beschränkt. Zudem hat auch die Bahn nicht endlos verfügbare Ladestellen und das Umsetzen zwischen Bahn und LKW ist oft nur mit Spezialgerät möglich. Schwierig wird es auch dann, wenn schwere Dinge mit der Bahn über mehrere Grenzen hinweg rollen sollen. Da ist es selbst innerhalb Europas mit einheitlichen Regelungen gar nicht gut bestellt, denn die Brüsseler Bürokraten haben sich bisher nur mit der Vereinheitlichung weniger wichtiger Normen befasst.

Via donau geht also davon aus, dass wenn alle Akteure an einem Strang ziehen, stets die beste Lösung herauskommen muss. Gute Aussichten für den Schwertransport auf der Wasserstraße! Bedingt durch den notwendigen Umbau der Stromnetze und die Zunahme der Windenergie, werden immer mehr High & Heavy Transporte produziert. Manchmal wird gar schon ein Linienverkehr erforderlich. Die notwendige Hilfe für den Schwertransport auf der Wasserstraße kommt – aus der Luft. Vielleicht zumindest. Denn das deutsche CargoLifter-Konzept wurde gerade wieder zum Leben erweckt. Mit der Gründung des Unternehmens CargoLifter Operations S.A. in Luxemburg, soll nun 2012 die erste Fracht abheben. Die AeroNautiker könnten dem Schwertransport in der Binnenschifffahrt aus der Luft enorme Vorteile bringen. Zum Beispiel bei der direkten Umladung vom LKW auf das Schiff oder zwischen zwei Schiffen. Entscheidend wird der Vorteil der Luftunterstützung dann, wenn die „letzte Meile“ zwischen Schiff und Land mit dem Luftschiff durchgeführt werden kann. Völlig neue Produktionsperspektiven ergeben sich auch für die Schiffsbauindustrie. Luftschiffe sind geeignet, die Kran- und Transportlogistik zu revolutionieren. ■



Im Rheinhafen Krefeld wurde der Siemens - Desiro RUS für Sotschi auf ein Binnenschiff verladen.
Foto: Deutsche Bahn

Der Hafen an Elbe und Nord-Ostsee-Kanal meldet einen Rekordumschlag von über 10 Millionen Tonnen

Brunsbüttel Ports planen weitere Expansion

Die Brunsbüttel Ports GmbH, ein Unternehmen der Schramm group, hat auch in 2011 seine erfolgreiche Entwicklung fortgesetzt. Durch die breite Aufstellung als Universalhafengruppe mit den Standbeinen Stückgüter, Massengüter und Flüssiggüter in den drei Häfen in Brunsbüttel, konnte der Umschlag auf erstmalig über 10 Millionen Tonnen gesteigert werden. Der Umschlag von Flüssiggütern in den NOK-Häfen Ostermoor und Ölhafen hat gegenüber den Vorjahren kräftig zugelegt. Zudem konnte der Umschlag auch im Universal-Elbehafen in etlichen Bereichen weiter gesteigert bzw. stabilisiert werden.

Der Gesamtumschlag auf allen Verkehrsträgern der Hafengruppe Brunsbüttel, mit dem Elbehafen, Ölhafen und Hafen Ostermoor, konnte gegenüber dem Vorjahr um 9,4 % auf rund 10,3 Millionen Tonnen gesteigert werden. Zuwächse konnten insbesondere im Bereich der trockenen und flüssigen Massengüter ver-

zeichnet werden. Die Gewinnung von Neukunden hatte einen wesentlichen Anteil an diesem Zuwachs. Insbesondere zu nennen sind hier Baustoffe für unterschiedliche Bereiche, Auftausatz und Vorprodukte für die chemische Industrie, sowie technische Anlagen.

„Die Ausrichtung als trimodaler Umschlagplatz für See- und Binnenschiffe, sowohl für die regionale Industrie des größten zusammenhängenden Industriegebietes in Schleswig-Holstein, als auch im Transitverkehr in das Hafenhinterland, ist Garant für kontinuierliches, positives Wachstum unserer Hafengruppe“, so Frank Schnabel, Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports GmbH.

Neben der stabil positiven Entwicklung der Umschlagszahlen in den vergangenen Jahren, auch in der Krise 2009, stimmen Frank Schnabel insbesondere die Anzahl von Neukunden und Neugeschäften am Elbehafen auch für die Zukunft optimistisch. „Wir konnten in den letzten Monaten erfolgreich Neugeschäfte für un-

ser Unternehmen für die Zukunft akquirieren, wie z.B. Umschlag von Ersatzbrennstoffen, Recyclingprodukten und Düngemittel, aber auch Stückgüter wie z.B. Großanlagen inklusive Montagearbeiten.“

Ein wichtiger und wesentlicher Schwerpunkt der Aktivitäten werden die Logistikdienstleistungen für Windkraftanlagen im On- und Offshore-Bereich bleiben. Im Elbehafen werden kontinuierlich Windkraftanlagen umgeschlagen, wie kürzlich wieder für Enercon. Mittelfristig soll Brunsbüttel zum Offshore-Basishafen ausgebaut werden, um auch produzierenden Unternehmen der Windkraftbranche die Ansiedlung in Hafennähe zu ermöglichen.

Zudem stellt sich die Brunsbüttel Ports durch weitere strategische Projekte für die Zukunft auf: In 2012 wird voraussichtlich der Baubeginn für den Ausbau des mittleren Elbehafens erfolgen. „Wir befinden uns derzeit im Vergabeverfahren für einen Großteil der Baumaßnahme“, so Frank Schnabel. Diese Infrastrukturmaßnahme im zweistelligen Millionen Euro Bereich wird die Leistungsfähigkeit des Elbehafens für die nächsten Jahrzehnte sicherstellen und optimieren.

Zudem ist für Ende 2012 die Fertigstellung des neuen Hafenverwaltungsgebäudes geplant, welches gemeinsam mit der egeb:Wirtschaftsförderung und Sartori &



Ausgerichtet als trimodaler Umschlagplatz für See- und Binnenschiffe: Brunsbüttel Ports

Berger GmbH & Co. KG genutzt wird. Auch diese Investition ist in die Zukunft gerichtet und wird nicht nur den heutigen energetischen Anforderungen genügen, sondern auch das Arbeitsumfeld der Mitarbeiter weiter verbessern. Da auf Wachstum gesetzt wird, wurden ausreichend zusätzliche Kapazitäten an Büroräumen geplant.

Ein weiterer Baustein der strategischen Entwicklung der Brunsbütteler Häfen ist das Angebot zur Bebungung von Schiffen mit dem umweltfreundlicheren Treibstoff LNG (Liquefied Natural Gas). Dazu hatte die Brunsbüttel Ports GmbH mit der Gasnor AS, Norwegen, in 2011 einen Vertrag für die Bebungung von Schiffen mit LNG am Elbehafen Brunsbüttel geschlossen. Gasnor AS und Brunsbüttel Ports GmbH übernehmen eine Vorreiterrolle in der Bereitstellung von LNG Bunkerkraftstoffen im Norddeutschen Raum. Seit November 2011 ist die Bebungung von Schiffen zunächst direkt mittels LNG-Tankfahrzeugen möglich. Entsprechend der Mengenentwicklung sind der Bau eines Tanklagers und dessen stetiger Ausbau geplant. Sowohl die Interimslösung als auch die Errichtung eines LNG-Tanklagers in Brunsbüttel gewährleisten eine sichere, zuverlässige und kosteneffiziente Lösung zur Bebungung von See- und Binnenschiffen mit dem umweltfreundlichen Schiffskraftstoff LNG. Diverse weitere Anfragen im Rahmen von Logistikprojekten regional und überregional, z.T. mit Logistikpartnern, bieten weiteres Potential für Entwicklung und Wachstum.

Auch über Brunsbüttel hinaus ist Brunsbüttel Ports aktiv: Die Brunsbüttel Ports/Schramm

group erhielt im letzten Jahr den Auftrag zum Betrieb der Ver- und Entsorgungsanlagen des Kraftwerkes Vattenfall Moorburg in Hamburg; ein weiterer Meilenstein in der Historie des Unternehmens. Der Vertrag umfasst die Versorgung (Entladung von Seeschiffen am Standort Hamburg-Moorburg) des Kraftwerkes mit ca. 4 Mio. Tonnen Steinkohle pro Jahr sowie die Entsorgung (Beladung von Transportmitteln) von ca. 650.000 Tonnen Reststoffen. Brunsbüttel Ports bereitet sich schon in 2012 auf die Übernahme des Betriebes vor. Hierzu wird zusätzliches Personal gesucht.

„Weitere regionale und überregionale Standorte werden derzeit untersucht und entwickelt, um die Expansionspläne der Firmengruppe fortzusetzen. Die Brunsbüttel Ports GmbH, als Dachmarke der Hafenaktivitäten innerhalb der Schramm group, wird weiter wachsen und dabei auf langfristigen und stabilen Erfolg setzen. Der Aufbau von weiterem qualifiziertem Personal ist dafür eine Grundvoraussetzung. Daher wird intensiv in Ausbildung, Qualifizierung vorhandener Mitarbeiter, aber auch in die Suche neuer Mitarbeiter investiert“, erläutert Frank Schnabel. ■



Frank Schnabel, Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports

Anzeige

SECHS HÄFEN - EIN PARTNER

Dessau-Roßlau · Torgau · Riesa · Dresden · Děčín · Lovosice

MEHR ALS HAFEN

WWW.BINNENHAFEN-SACHSEN.DE



Rheinhäfen Mulhouse-Rhin mit Ottmarsheim, Ile Napoléon und Huningue planen Managementgesellschaft

Vier Hauptziele für die tri-nationale Kooperation

Die Rheinhäfen Mulhouse-Rhin haben auf Ihrer Jahres-Presskonferenz die Zahlen des vergangenen Jahres vorgestellt. Bei dieser Gelegenheit sind Einzelheiten der zukünftigen Ausrichtung der tri-nationalen Kooperation der Rheinhäfen am südlichen Ende des Oberrheins vorgestellt worden. In enger Zusammenarbeit haben sich die drei Häfen, Mulhouse-Rhin, die Schweizerischen Rheinhäfen in Basel und der Rheinhafen Weil am Rhein vier Hauptziele gesetzt.

Um die Kooperation umzusetzen, soll zuerst eine Hafenorganisation, die sich auf das Prinzip des „Landlord“ Modells stützt, einer Liegenschaftsbewirtschaftung, verwirklicht werden. Dann ist ein gemeinsames Vorgehen im Marketing der „RhinePorts“ Standorte umzusetzen und das Containernetz der „RheinPorts“ mit den Seehäfen weiter zu entwickeln. Schließlich wird die heutige Arbeitsgruppe in eine Firma (GmbH) umgewandelt.

Ab sofort liegt das Resultat des wasserseitigen Umschlags der Häfen Mulhouse-Rhin für das Jahr 2011 vor: 4.520.000 t (2010: 5.300.000 t). Getrübt ist das letztjährige Erfolgsbild eindeutig durch den Unfall des Tankers MS Waldhof, welcher die Schifffahrt oberhalb von St. Goarshausen (Rhein km 554) länger als einen Monat lahmgelegt hat. Ebenfalls negativ wirkte sich der historisch niedrige Wasserstand des vergangenen Frühlings sowie im Herbst letzten Jahres aus. All diese negativen Ereignisse führten zu einem Umschlagsminus

von 780.000 Tonnen (-15%). Dennoch haben die Häfen Mulhouse-Rhin auch einige erfreuliche Lichtblicke zu melden. So konnte der bahnseitige OFE (Ottmarsheim Flandern Expres) sich mit einem Verkehrsvolumen von fast 12.000 TEU (Import- und Exportverkehr) erfolgreich weiterentwickeln.

Auch die Zusatzleistungen (added value) der Hafengebiete haben - allen Schwierigkeiten zum Trotz - das Jahresergebnis positiv beeinflusst. Dazu gehören Stuffing- und Destuffing-Aktivitäten im Terminal, welche um 48 % verbessert werden konnten. In Ottmarsheim hat der wasserseitige Umschlag 2.850.000 t (2010: 3.260.000 t) erreicht. Gelitten haben hauptsächlich Importe (856.000 t) von Grundstoffen für die Chemie, metallurgischen Produkten und Düngemitteln. Im Export (1.994.000 t), welcher 70 % des Umschlags ausmachte, blieben Getreide und Industrieerzeugnisse stabil, konnten aber den Verlust im Sand- und Kies-Geschäft sowie der Düngemittel nicht wettmachen.

Auf der Ile Napoléon ist der Umschlag am Quai von 1.176.000 (2010) auf 942.000 t gesunken. Die Importe (87 % des Verkehrsvolumens) sanken ausschliesslich wegen des Rückgangs der Erdölprodukte um 175.000 t (16 % des Umschlags). Auf Grund der Betriebseinstellung der Kies- und Sandverladestelle ist der Umschlag auf 130.000 t gesunken. Mit zusätzlichen 20.000 t hat sich der 2010 aufgenommene Exportverkehr von Baumrinden positiv weiterentwickelt. In Huningue erreichte der Flussverkehr 720.000 t gegenüber 850.000 t im Jahr 2010 (Einfuhren 565.000 t, Ausfuhren

135.000 t). Die Zahlen sind durch einen Rückgang der Ölkuchenverladungen zurückgegangen. Mit einem Verkehrsvolumen von 950.000 t ist der Bahnumschlag stabil geblieben. Um den Güterumschlag in Ottmarsheim zu rationalisieren ist ein Liebherr LHM 180 Mobilkran angeschafft worden. Für Ile Napoléon wurde eine Schüttgutdrehkreuz-Anlage gebaut; eine Investition von EUR 1.100.000.00. Die um zusätzliche 17.000 m² ausgebaute Getreidesiloanlage in Huningue hat am 1. Januar 2012 den Betrieb aufgenommen. Diese bietet nun Einlagerungsmöglichkeiten für 110.000 t, deutlich mehr als zuvor. Die Umsetzung dieser Kapazitätsvergrößerung beanspruchte 1,5 Hektar zusätzliches Gelände. DHL International Mulhouse-Huningue konnte als Lagerbetreiber gewonnen werden. Eine Randnotiz der Geschichte: Danzas, die Vorgängerfirma der DHL International, hat 1815 im benachbarten Saint Louis, vor Umsiedlung nach Basel, ihren Anfang genommen. Voraussichtlich 2016 soll ein drittes Container Terminal, südlich des jetzigen Hafengeländes, gebaut werden.

Technische, administrative und juristische Aspekte sind bereits geprüft worden. Für das Container Terminal in Ottmarsheim zeichnet sich zusehens ein Kapazitätsengpass ab. Die Häfen von Mulhouse-Rhin wollen deshalb vorbeugen. Heute verfügt Ottmarsheim verteilt auf zwei Terminals über eine Fläche von 75.000 m², die Lagerraum für 4.000 TEU bietet. Grosse Pläne sind gemeinsam mit den Schweizerischen Rheinhäfen und dem Hafen Weil am Rhein der Öffentlichkeit vorgelegt worden.

Es soll in Richtung einer Managementgesellschaft gehen, welche die drei Häfen zusammenfasst und gemeinsam bewirtschaftet. Dies bedingt in Mulhouse sowie in Weil eine Aufteilung der Infra- und Suprastrukturen. Es soll eine optimale Anpassung der Strukturen in den drei Ländern nach dem Modell der Schweizerischen Rheinhäfen erzielt werden.

Auf der elsässischen Seite ist das Vorhaben durch die Problematik der 2015 vorgesehenen Konzessionserneuerung verzögert. Gegenwärtig ist dort die Handelskammer von Mulhouse zuständig. In Weil kann die Trennung unmittelbar erfolgen, sobald sich die Instanzen der Rheinhafengesellschaft und deren Aktionäre sich entschieden haben. Auf der „TransportLogistik 2011“ sind die drei Häfen bereits als RheinPorts aufgetreten, um sich als Verkehrsdrehscheibe zwischen dem Nord Atlantik und dem Mittelmeer zu präsentieren. Ein Newsletter ist für das 1. Trimester 2012 veröffentlicht worden. Es ist auch eine Website unter www.rheinports.net in Deutsch sowie auf Französisch eingerichtet worden. j.a. ■



Mulhouse-Rhin, Containerterminal

Foto: John Albrecht

Düsseldorfer Demag Cranes sichert sich zwei Aufträge von deutschen Häfen, - einen davon am Neckar

Moderner Mobilkran für Hafen Heilbronn

Demag Cranes hat innerhalb weniger Wochen zwei Aufträge von deutschen Häfen erhalten und damit seine Position auf dem Heimatmarkt weiter gestärkt. Das Unternehmen wird im Frühjahr 2012 einen Hafemobilkran G HMK 6407 der Marke Gottwald inklusive eines Spreaders an die Heilbronner Versorgungs GmbH liefern, der im dortigen Neckarhafen zum Einsatz kommen wird. Für den Sommer 2012 ist die Lieferung eines G HMK 8610 sowie eines G HMK 3405 an die Rendsburg Port Authority GmbH für deren in Osterrönfeld gelegenen Hafen Rendsburg Port vorgesehen.

Der für Heilbronn bestimmte Kran wird im neuen Containerterminal des Hafens sowohl das Laden und Löschen der Flussbarges als auch das Handling von Containern auf dem Terminal sicherstellen. Demag Cranes erhielt über das öffentliche Ausschreibungsverfahren den Zuschlag, so Hafendirektor Wolfgang Feger: „Der G HMK 6407 mit einer maximalen Tragfähigkeit von 100 Tonnen und einem Arbeitsradius von 51 Metern bietet die Flexibilität, die wir für unser neues Binnenterminal benötigen.“ Der Kran stellt zudem ein Novum dar: Er ist der erste Gottwald Hafemobilkran am Neckar, was auch daran liegt, dass Hafemobilkrane in deutschen Flusshäfen derzeit noch nicht die Popularität genießen, wie dies in Seehäfen bereits seit vielen Jahren der Fall ist.

Die beiden Krane für die Rendsburg Port Authority GmbH werden am Nord-Ostsee-Kanal künftig vor allem beim Umschlag von Projekt Cargo – insbesondere von Großkomponenten für Windenergieanlagen – eingesetzt. Vorgesehen ist dabei auch Tandembetrieb, wobei der kleinere Hafemobilkran G HMK 3405 (maximal 100 Tonnen Tragfähigkeit) in diesem Falle als Unterstützerkran für den größeren Hafemobilkran G HMK 8610 (maximal 150 Tonnen Tragfähigkeit) fungiert. Wie Herwig Schröder, Geschäftsführer der Rendsburg Port Authority GmbH erläutert, werden die beiden Krane in Sachen Leistungsfähigkeit im nördlichsten deutschen Bundesland einen Spitzenplatz einnehmen: „Im Tandembetrieb verfügen wir mit den beiden Gottwald Kranen über Tragfähigkeiten von bis zu 250 Tonnen

und damit soviel, wie kein anderer Hafemobilkran in Schleswig-Holstein schafft.“ Neben zwei Lasttraversen zählt auch ein Spreader zum Lieferumfang, da die Krane auch zum Umschlag von Containern eingesetzt werden sollen. Auch dieser Auftragserteilung ging eine öffentliche Ausschreibung voraus.

Nach Meinung von Dr. Klaus Woeste, Regional Product Manager für Gottwald Geräte, sind die zwei jüngsten Erfolge ein Resultat sowohl der Leistungsfähigkeit als auch der Vielseitigkeit von Gottwald Hafemobilkranen: „Wir haben für Häfen jeder Größe und Art den passenden Kran, und es freut uns besonders, dass wir mit dem Hafen Heilbronn erstmals seit vielen Jahren wieder ein Binnenterminal als Kunden gewinnen konnten.“ Die Auftragsvergabe seitens Rendsburg Port stärke zudem die Rolle von Gottwald als innovativer Technologie-Partner von Zukunftsbranchen wie

der Windindustrie“, so Klaus Woeste weiter. Der Heilbronner Hafen ist mit einer Fläche von knapp 80 Hektar – davon etwa ein Drittel Wasserfläche – der siebtgrößte Binnenhafen Deutschlands. Über 50 % des Umschlages am Neckar laufen über den Heilbronner Hafen, was ihn zu einem Wirtschaftsfaktor von überregionaler Bedeutung macht. In Zahlen bedeutet das: 4,4 Millionen Tonnen werden hier jedes Jahr auf einer Kailänge von 7,6 Kilometern umgeschlagen. 60 % macht dabei der Binnenhandel aus, der Rest sind internationale Güter und Waren. Dabei werden neben Roh- und Baustoffen vor allem Getreide, Eisen, Stahl und Holz verladen.

Der Rendsburg Port liegt direkt am Nord-Ostsee-Kanal. Er baut auf ein zukunftsweisendes Gesamtkonzept auf: Im direkt angrenzenden Gewerbegebiet ist die Ansiedlung von Unternehmen vorgesehen, die auf direkten Zugang zum Wasser angewiesen sind. Zudem führt eine schwerlastfähige Straße zu einem weiteren Gewerbegebiet, das für Zulieferer von Windenergieanlagen, Hersteller von schweren Maschinen und auf den Containerumschlag ausgerichtete Logistikunternehmen ausgelegt ist. Die beiden Gottwald Krane werden künftig dazu beitragen, dass der Hafen Herstellern und Verladern sehr schwerer Produkte ideale Standortbedingungen bietet. ■



Mit MS „Stadt Heilbronn“ wurde der Kran von Düsseldorf nach Heilbronn gebracht

Umschlag im kombinierten Verkehr steigt mehr als 15%

Die bayernhafen Gruppe setzt ihren Erfolgskurs fort

Weitere Ansiedlungen, neue Verbindungen, stetiges Wachstum: Die bayernhafen Gruppe hat im Geschäftsjahr 2011 ihren Weg des Standort-Architekten erfolgreich fortgesetzt - zum Nutzen der verladenden Industrie, der Ansiedler und einer optimalen Transportkette. 2010 mit +13,4 % schneller als viele andere aus der Krise gekommen, steigerte die bayernhafen Gruppe 2011 ihren Güterumschlag bei Schiff, Bahn und Lkw auf hohem Niveau noch einmal um 3 % auf 29,8 Mio. Tonnen. Und das über alle sechs Standorte Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau. Per Schiff wurden 3,5 Mio. und per Bahn 7,1 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen.

Auch das Umschlagsvolumen der KV-Terminals an den bayernhafen Standorten stieg 2011 deutlich an: Nachdem im Dezember 2009 durch die Inbetriebnahme des zweiten Moduls in Nürnberg die Kapazität erweitert wurde, wuchs der Intermodal-Bereich 2011 weiter an. 411.800 TEU (Standardeinheiten) wurden 2011 an den vier KV-Terminals der bayernhafen-Standorte in Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg und Regensburg umgeschlagen.

Ein Plus von 15,3 %. Erfolgswerte auch bei der Rollenden Landstraße (RoLa): 2011 gingen vom bayernhafen Regensburg insgesamt 27.433 Lkw auf der Schiene über den Brenner. Ein Plus von 12,6%.

2011 hatte es die Binnenschifffahrt mit erschwerten Bedingungen zu tun: erst die Behinderungen durch Eisgang, Hochwasser und den Tankerunfall am Rhein, dann das wochenlange Niedrigwasser auf Donau und Rhein. Die bayernhafen Gruppe trotzte diesen Behinderungen und lag im Schiffsgüterumschlag nach den ersten neun Monaten 2011 noch auf Vorjahresniveau. Dann aber brach im vierten Quartal wegen des Niedrigwassers der Güterumschlag per Schiff massiv ein: um -5,9% übers Gesamtjahr 2011. Die 3,5 Millionen Tonnen im Schiffsgüterumschlag können sich dennoch sehen lassen.

„Wir sind 2011 konsequent unseren Weg des Standort-Architekten gegangen“, sagt Joachim Zimmermann, Geschäftsführer der bayernhafen Gruppe. „Wir haben neue Unternehmen für den Hafen gewonnen und zusammen mit unseren Ansiedlern zahlreiche Spatenstiche gefeiert.“

Neue Verbindungen wie der tägliche Shuttlezug Bamberg-Nürnberg ab Dezember 2011 stärken die regionale Wirtschaft, die Synergien zwischen unseren Standorten und die Hubfunktion des bayernhafen Nürnberg.

Das KV-Volumen der bayernhafen-Standorte verzeichnet ein deutlich zweistelliges Umschlagswachstum. In Summe haben wir unseren Güterumschlag über alle drei Verkehrsträger noch einmal um mehr als 800.000 Tonnen auf über 29,8 Mio. Tonnen gesteigert.

Die Schallmauer von 30 Millionen Tonnen haben wir fest im Blick. Nachhaltig verfolgen wir das Ziel, unsere bayernhafen Standorte noch attraktiver für Ansiedler und Verlader zu machen.“

Die bayernhafen Gruppe investierte 2011 rund 9 Millionen Euro: z.B. in das neue Zugpferd im bayernhafen Aschaffenburg, die Diesellok für die „letzte Meile“ vom Hauptbahnhof bis in den Hafen. Wie bereits 2011 ist auch 2012 der Großteil der Investitionen für die Vorbereitung von Ansiedlungsflächen bestimmt. Zum Jahreswechsel wurde in den Grunderwerb einer 12 ha großen Fläche im bayernhafen Regensburg investiert.

Das gesamte Investitionsvolumen beläuft sich in den bayernhafen-Standorten 2012 auf circa 17 Millionen Euro.

An den bayernhafen Standorten spielen Container eine wichtige Rolle. In den vier KV-Terminals stieg der Umschlag 2011 von 357.000 um 15,3 % auf rund 411.800 TEU. Seit 2. Januar 2012 geht das Aschaffener Containerterminal unter neuer Flagge in die Offensive: Die TCA Trimodales Containerterminal Aschaffenburg GmbH ist ein Gemeinschaftsunternehmen von bayernhafen (49 %) und CDN (51%). „Das Ziel“, so bayernhafen Prokurist Alexander Ochs, „ist klar vorgegeben: Wir wollen das vorhandene Potenzial mit einem starken Partner nutzen. Intermodal ist ein wesentliches UND ein erfolgreiches Geschäftsfeld der bayernhafen Gruppe.“

Seit Dezember 2011 sorgt der tägliche TFG Transfracht-Shuttlezug von Bamberg nach Nürnberg für win-win bei allen Beteiligten: feste Ladekontingente für die oberfränkische Wirtschaft, Stärkung des Hinterland-Hubs Nürnberg und noch bessere Auslastung des KV-Terminals in Nürnberg. Damit führt der schnellste Weg von Oberfranken in die Welt per täglichem TEU-Express über das größte Güterverkehrszentrum Süddeutschlands, den bayernhafen Nürnberg. Über bayernhafen in alle Welt: Malz, Pianos und Garagen, Bier-tanks für Nigeria und Anlagenteile für Indien ...

Trimodale Gütervielfalt gab auch 2011 an den bayernhafen Standorten den Ton an. So werden zum Beispiel im bayernhafen Bamberg Pianos, Violinen und Kontrabässe fürs Musikhaus thomann ebenso per Container umgeschlagen wie Spezialmalze von Weyermann®. Erstmals gingen Zapf-Fertigaragen vom bayernhafen Bamberg über den Logistikdienstleister Wincanton per Schiff zu Zapf-Kunden in Österreich. Auch Schwergüterver-



Luftaufnahme bayernhafen Nürnberg

Foto: bayernhafen

ladungen und großvolumige Anlagenteile per Schiff hatten 2011 an den Standorten der bayernhafen Gruppe wieder Hochkonjunktur. So gingen z.B. vom bayernhafen Regensburg Bier tanks des Getränkeabfüll- und Verpackungsanlagen-Herstellers Krones nach Nigeria. Erstmals nutzte The Linde Group den bayernhafen Passau-Schalding, um Anlagenteile für Erdgasbehandlungs-Anlagen zur Düngemittelherstellung per Schiff nach Indien zu bringen. Siemens schlug im bayernhafen Nürnberg erneut einen 495-t-Transformator für ein Kraftwerk in der Nähe von Rotterdam um. Von Passau und Regensburg gingen Projektladungen wie z.B. Windkraftanlagen donauabwärts nach Südosteuropa.

Joachim Zimmermann: „Wir bieten die Infra- und Suprastruktur direkt an der Wasserstraße, und die Industrie nutzt dies für den Umschlag überdimensionaler, schwerer Güter mit hoher Wertigkeit. So sind die bayernhafen Standorte Tor zur Welt für den deutschen Maschinen- und Anlagenbau – entscheidendes Bindeglied zwischen hochwertiger Inland-Produktion und der globalen Logistikkette.“

Die bayernhafen Standorte sind auch im Geschäftsjahr 2011 weiter gewachsen - um neue Hafensiedler und um Erweiterungen bestehender Ansiedlungen. So im bayernhafen Nürnberg: Die Emons Speditions GmbH bezieht eine neue Umschlag- und Logistikanlage; die Berger Beton GmbH feiert Spatenstich für ein Transportbetonwerk mit fünf Silos; der Logistikdienstleister Raben Logistics Germany plant eine neue Niederlassung mit Hochregallager und Logistikanlage; der Paket- und Expressdienstleister DPD baut eine neue Logistikanlage; der Schraubengroßhandel Korrozin verlagert seinen Firmensitz mitsamt Logistikanlage in den Hafen.

Und: Das Nürnberger Familienunternehmen Schuco erweitert seinen Betrieb um neue Lagerhallen und Würzmillen. Erweiterungen auch im bayernhafen Regensburg: Die RVR Rohstoffverwertung Regensburg nimmt den 2. Bauabschnitt ihres Rohstoff-Recyclingzentrums in Betrieb; Zellner Recycling wächst um weitere Recycling-Bereiche und ein Bürogebäude; die ARS Altmann Automobillogistik startet auf einem Grundstück die PKW-Distribution per Bahn und LKW sowie der Zukunftsoption Binnenschiff.

Auch der Agrarsektor boomt: RKW Süd investiert in die Modernisierung und Erweiterung ihrer Lagerkapazitäten für Futtermittel. Und BayWa erweitert seine Getreideannahme- und -lagerkapazitäten gleich an drei bayernhafen



Schwergutumschlag im bayernhafen Regensburg

Foto: bayernhafen

Standorten: in Regensburg, Bamberg und Passau. Insgesamt sind auf 800 Hektar Hafensareal an den sechs bayernhafen Standorten rund 500 Unternehmen mit circa 12.000 Beschäftigten angesiedelt. Personenschiffahrt in Bamberg und Regensburg boomt. Die Personenschiffahrt blickt auf ein erfolgreiches Jahr zurück: 2011 legten im Bamberger Hafen 514 Kreuzfahrtschiffe an. Für 2012 liegen bereits Anmeldungen für 566 Schiffe vor. Auch in Regensburg, wo die Anlegestelle für Flusskreuzfahrer in Kooperation mit der Stadt betrieben wird, machen nach 712 Schiffen 2011 in diesem Jahr voraussichtlich rund 810 Schiffe fest.

2010 feierte der Westhafen Regensburg sein 100jähriges Bestehen – 2012, 20 Jahre nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals, stehen in der bayernhafen Gruppe zwei weitere Jubiläen an: Der bayernhafen Bamberg feiert am 16. September 2012 seinen 50sten Geburtstag, der bayernhafen Nürnberg am 30. September 2012 seinen 40sten.

An beiden Tagen lädt bayernhafen alle interessierten Bürgerinnen und Bürger zu einem interaktiven Fest aufs Hafengelände – unter dem Motto „Hafen live erleben“. Während der Landesgartenschau in Bamberg, vom 26. April bis 7. Oktober 2012, engagiert sich Nachbar bayernhafen bei „Schule im Grünen“ und mit einem inspirierenden Hafenerlebnispfad, der Lust macht auf Hafen.

„Durch die intelligente Vernetzung der Verkehrsträger stiften wir nachhaltigen Nutzen für Ansiedler und Verlager – und sorgen für eine noch bessere Auslastung unserer In-

frastruktur“, so Zimmermann, der auch dem Präsidium des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen angehört. „Die Vernetzung mit Wirtschaftsräumen wie Norditalien, Südosteuropa und den Nordsee-Häfen sichert uns weitere interessante Marktchancen. Durch innovative Logistik-Lösungen in der physischen wie in der digitalen Welt schaffen wir uns nachhaltige Wettbewerbsvorteile. Die bayernhafen Gruppe ist gut gerüstet für die Zukunft.“

Joachim Zimmermann: „Wer hätte vor Jahren gedacht, dass Biomasse zum Transportgut wird oder Schiffe Windkraftanlagen in den Balkan transportieren? Wir brauchen den Spielraum, uns auf wandelnde Anforderungen der Wirtschaft einzustellen, denn Hafen ist nicht Selbstzweck, sondern Spiegelbild wirtschaftlicher Entwicklung. Wir legen daher größten Wert darauf, Akzeptanz für Hafen-Infrastruktur auch auf lokaler Ebene zu schaffen. 2011 sind wir dabei ein großes Stück vorangekommen. Wir verstehen uns als Standort-Architekt, als aktiver Moderator für die Entwicklung von Logistiklösungen und Netzwerken - unternehmens- und standortübergreifend.“

Und weiter: „Wir investieren in flexible Infrastruktur wie Kai- und Gleisanlagen, Kräne, KV-Terminals und RoRo-Anlagen; als neutraler Betreiber und Dienstleister stellen wir diese Infrastruktur allen Nutzern zur Verfügung. In enger Abstimmung mit den Hafensiedlern erschließen wir neue Wertschöpfungs-Potenziale. So stärken wir die Position der Häfen als Logistik-Standorte und Drehscheiben für den weltweiten Warenaustausch.“

2,1 Mio. Euro Gewinn: Bestes wirtschaftliches Ergebnis seit zehn Jahren im Dortmunder Hafen

Manfred Kossack übergibt an Uwe Büscher

Gutgelaunt eröffneten Manfred Kossack, Vorstand der Dortmunder Hafen AG, der Generalbevollmächtigte Markus Bangen und der kaufmännische und technische Leiter Rainer Pubanz die Jahrespresskonferenz der Dortmund Hafen AG 2012. Die gute Laune kommt nicht von ungefähr, mit 1,5 Millionen Euro Gewinn erzielte die Dortmund Hafen AG das beste wirtschaftliche Ergebnis seit 10 Jahren. Der Gewinn läge noch höher, rechnete man die 0,6 Millionen Euro, mit denen die Dortmund Hafen AG das Beteiligungsunternehmen Dortmund Eisenbahn Infrastruktur GmbH stütze, hinzu. In dem Fall läge der Gewinn sogar bei 2,1 Millionen Euro. Das Gesamtvolumen der im Jahr 2011 im Dortmunder Hafen unter Einbeziehung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiff und Eisenbahn umgeschlagenen und transportierten Güter lag bei 5,18 Millionen Tonnen (+3,2 % beziehungsweise 160.000 Tonnen gegenüber 2010). Davon entfielen auf den Schiffsgüterumschlag einschließlich Container 2,55 Millionen Tonnen, was eine Steigerung von 1,1 % gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Die Gesamttonnage der Eisenbahntransporte im Hafengebiet lag 2011 bei insgesamt 2,63 Millionen Tonnen, das entspricht einem Plus von 5,2 %. Die Umschlagzahlen spiegeln noch immer das aufgrund von Preisunsicherheiten seit der Weltwirtschaftskrise geänderte Einkaufsverhalten vieler Unternehmen wieder, das durch kleinere Transportlose eine Verlagerung von Warenströmen zugunsten des LKW zur Folge hatte. „Uns war sehr wohl bewusst, dass uns die Auswirkungen der Wirtschaftskrise über Jahre begleiten würden“, sagte Manfred Kossack, „vor diesem Hintergrund sind wir mit den Umschlag- und Transportzahlen der Dortmund Hafen-Gruppe zufrieden, mit dem erzielten Gewinn sowieso“. Güter von Unternehmen wie Ikea, Tedi und Kik würden auch in Krisenzeiten gut laufen und wären mit dafür verantwortlich, dass der Hafen Dortmund so gut durch die Krise gekommen ist, meinte Kossack.

Darüber hinaus wurden von der Dortmund Hafen AG als treuhänderische Verwalterin der Grundstücke im Hafengebiet rund 4,5 Millionen Euro an die Stadtkasse überwiesen, das sind fast 10 % mehr als 2010“, kommentierte der Hafenchef die Ergebnisse. Umschlag-

stärkste Gütergruppe war 2011 mit Abstand der Container, dessen Umschlag in Tonnage (851.000 Tonnen, das entspricht einem Plus von 5,7 % gegenüber 2010) ein Drittel des Gesamtumschlages von 2,55 Millionen Tonnen ausmachte. Die ergebnisrelevanten Stückzahlen steuerten mit rund 175.000 Containern im Jahr 2011 weiter auf die Kapazitätsgrenze des Container Terminals von 180.000 Ladeeinheiten zu. „Der hohe Stellenwert des Hafens für den Standort Dortmund hat sich nicht geändert, nach wie vor erspart der Hafen dem Ruhrgebiet täglich 1.000 LKW-Fahrten“, betonte Manfred Kossack. Um die Zukunft des Hafens nachhaltig und marktgerecht gestalten zu können, hat die Dortmund Hafen AG 2011 beim Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik (Dortmund) ein Gutachten zur Identifizierung von Potenzialen zur Entwicklung des Dortmunder Hafens in Auftrag gegeben, dessen Ergebnisse seit einigen Tagen vorliegen. Das Gutachten wurde bereits am 13. März 2012 anlässlich einer turnusmäßigen Sitzung des Aufsichtsrats der Dortmund Hafen AG thematisiert und wird aktuell auf wirtschaftliche Umsatzbarkeit geprüft. Im Gutachten wurden vordringliche Handlungsfelder identifiziert. So wurde der Bau der neuen KV-Anlage Kontinentaltransporte als ausdrücklich erforderlich für den Logistikstandort Dortmund beschrieben. „Mit einem Blick auf den Stadtplan erkennt man, dass die Westfalenhütte die einzig vernünftige Möglichkeit für die neue KV-Anlage ist. Die Fläche müsste auch nicht extra mit dem Hafen verbunden werden, da die alten Trassen aus der Stahlzeit noch liegen“.

Weitere Schwerpunkte werden die Auswei-

zung der Marketingaktivitäten in Richtung der Seehäfen der Niederlande, Belgiens sowie Norddeutschlands, die Ergänzung des Leistungsportfolios im Dortmunder Hafen um ein Schwergüterterminal sowie die Gleisanbindung der Dortmund Eisenbahn an den Logistikpark Westfalenhütte sein. Deutliche Kritik wurde in Richtung Bundesverkehrsministerium geäußert. Das Ministerium plant eine Kategorisierung der Bundeswasserstraßen, die Investitionen in großen Teilen des westdeutschen Wasserstraßensystems stark einschränkt. „Durch die Kategorisierung werden die Bemühungen der Dortmund Hafen-Gruppe, Gütertransporte auf das Binnenschiff zu verlagern, fast untergraben“, kommentierte der Generalbevollmächtigte Markus Bangen. „Wie sollen wir einen Investor für den Hafen und ökonomisch und ökologisch sinnvolle Schiffstransporte begeistern, wenn dieser gleichzeitig das Risiko eingeht, dass die Wasserstraßeninfrastruktur bald nicht mehr ausreicht?“, ergänzte Manfred Kossack. Die steigenden Transporte müssten auf die Binnenschifffahrt umgeleitet werden, weil die Straße nichts mehr auffangen kann. Der Vorstand der Dortmund Hafen AG gibt sein Amt am 1. Januar 2013 an Uwe Büscher ab. Der 46-jährige wechselt innerhalb des Stadtwerke-Konzerns aus der Position des Vorstandsreferenten für strategische Unternehmensentwicklung der Konzernmutter DSW21 zum Hafen. „Wie Sie wissen, bekleide ich das Amt des Vorstandes Dortmund Hafen AG neben meiner Funktion als Vorstandsmitglied der Konzernmutter Dortmund Stadtwerke (DSW21), sowie als Geschäftsführer der Energie- und Wasserversorgung GmbH“, erklärte Hafenchef Kossack, „das erwähnte Gutachten hat deutlich gemacht, dass die Entwicklung des Hafens auf europäischem Niveau einen Vorstand benötigt, der sich ausschließlich um den Hafen und seine Beteiligungsgesellschaften kümmert. Wir sind sicher, dass Uwe Büscher die Geschicke des Hafens zukünftig fachkundig lenkt.“

SL ■



Gute Laune bei der Jahres-Presskonferenz in Dortmund (v.l.): Markus Bangen, Manfred Kossack, Rainer Pubanz. Foto: S. Lehnert

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

Wir brauchen Ihre Hilfe...

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

Kommen Sie an Bord!



*Fördergesellschaft
Museum der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V.*

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