

Schifffahrt online

Binnenschifffahrt - Binnenhäfen - Binnenwasserstraßen



Frohes Fest!

Wir wünschen unseren
Lesern und Kunden ein
frohes Fest und einen
guten Rutsch.

Schifffahrt online

Schifffahrt online

Binnenschifffahrt - Binnenhäfen - Binnenwasserstraßen

Für die Anzeigenberatung
in Nord- und Süddeutschland
sowie für die Neuen Bundesländer
suchen wir jeweils eine/n
freiberuflichen Verlagsvertreter/in

Für die redaktionelle Berichterstattung
aus Nord-, Süd- und Westdeutschland
sowie aus den Neuen Bundesländern
suchen wir jeweils eine/n schreib- und stilsichere/n
freie/n Mitarbeiter/in
mit Interesse an Schifffahrtsthemen

Schifffahrt online

Scheidtstraße 6 - 40239 Düsseldorf
Tel. 0211-383683 - Fax 0211-383684

www.schifffahrt-online.de
f.barg@schifffahrt-online.de



In eigener Sache

Sie können *Schifffahrt online* vertrauen

Ja natürlich, so ganz einfach ist es nicht, einem neuen Medium und den darin verbreiteten Informationen zu vertrauen. Erst recht nicht, wenn dieses Medium über das Internet ins Haus kommt. Da sind schon ein paar Fragezeichen angebracht.

Und wenn sich dieses neue Medium dann auch noch mit so speziellen Themen wie Binnenschifffahrt, Binnenhäfen und Wasserstraßen befasst... und darüber hinaus sogar von sich behauptet, *die* Fachzeitschrift im Internet zu sein....

Nach rund 16 Jahren als Chefredakteur der vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt, dem Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen, dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen und der Hafentechnischen Gesellschaft herausgegebenen Zeitschrift „Binnenschifffahrt“ darf ich Ihnen versichern und versprechen, dass Sie der *Schifffahrt online* vertrauen dürfen.

Das finden Sie in *Schifffahrt online*:

Fachlich qualifizierte Berichterstattung und Reportagen aus allen Bereichen der Binnenschifffahrt und der mit ihr verbundenen Wirtschaftszweige in Industrie, Logistik und Transport.

Fachjournalistisch ausgewogene Berichterstattung und Kommentare zur Arbeit der Berufs- und Gewerbeverbände der deutschen und europäischen Binnenschifffahrt, der Hafenverbände und der technischen Gesellschaften.

Journalistische Beobachtung und Kommentierung (verkehrs-) politischer Entscheidungen der deutschen und europäischen Legislative und ihrer Gremien.

Als Leser und Anzeigenauftraggeber ist für Sie natürlich auch die Verbreitung der Internetzeitschrift von großer Bedeutung. Hier die aktuellen Zahlen:

Unsere erste Ausgabe – noch mit dem Titel „Schiffstechnik“ und rund 2.000 Empfängern – hatte in den ersten vier Tagen nach Erscheinen 3.003 eindeutige Besucher (1&1-Webstatistik), bis heute ist diese Zahl auf über 6.000 angestiegen. Der Link zu der aktuellen Ausgabe der *Schifffahrt online* wurde heute - am 08. Dezember 2008 - an über 4.800 Entscheider aus allen Bereichen der europäischen Binnenschifffahrt verschickt und dürfte entsprechend höhere Zugriffszahlen erreichen.

Ein weiterer Vorteil der digitalen *Schifffahrt online* ist, dass ab sofort alle Mitarbeiter im Unternehmen und an Bord die Fachzeitschrift gleichzeitig erhalten. Vorbei die Zeiten, in denen sie Tage - oder sogar Wochen - in einer Abteilung liegt, bevor sie endlich weitergereicht wird.

Mit *Schifffahrt online* sind Sie immer auf dem neuesten Stand.

Versprochen.

Klar und ohne Schnörkel.

Friedbert Barg
Herausgeber, Chefredakteur



Seniorschiffer für den Lake Victoria in Uganda gesucht 20



Binnenschiffer üben bei der Bundesmarine 27



Neubau von De Gerliën van Tiem: MS Caron 36 -37



Multimodale Häfen: Köln 39

Verkehrspolitik

Doris Bures ist neue Verkehrsministerin der Bundesrepublik Österreich	9
Gesammelte FDP-Anfragen	10 - 11
BDS sammelt Vorschläge für Baumaßnahmen	10
Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee: „Wir bauen für Sie und schaffen Arbeit!“	
Ausbau der umweltfreundlichen Wasserwege wird gestärkt	12
Investitionen in die Bundeswasserstraßen (1)	13
Parlamente Abends der PGBI Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt und des Deutschen Verkehrsforums in Berlin	14 - 15
Investitionen in die Bundeswasserstraßen (2)	
BDB erwartet mehr	15

Binnenhäfen

NRW Hafenkonzferenz in Düsseldorf:	
Binnenhäfen als moderne Logistikkreisläufe	
Marketing verbessern, Effizienz steigern	38
Die enge Zusammenarbeit zwischen HGK und HTAG ermöglicht umfassende und auf die Kundenbedürfnisse zugeschnittene Dienstleistungen	
HGK: Logistische Gesamtlösungen für Köln und die Region	39
In den Basler Häfen: Rhenus Alpina verbindet im Alpen transit den Norden mit dem Süden	
Das Angebot umfasst die ganze Palette an Logistiklösungen - unter einem Dach	40
Wiener Containerterminal hat die volle Leistungsfähigkeit erreicht	41
Nach Abschluss der Bauarbeiten stehen rund 35.000 m² befestigte Umschlag- und Lagerfläche zur Verfügung:	
CT Braunschweig wird weiter vergrößert	42
Güterumschlag in Mannheim leicht rückläufig	
Bislang aber 5,5 % über dem Vorjahresergebnis	42
Beuth Verlag: ISO 2009 erhältlich	42

Rubriken


Editorial	
Digitalen Medien sind zukunftssicher	3
Impressum	6
Nachrichten	6 - 9

Titelbild: Das Modell des Elberaddampfers „Dresden“, gebaut von Willfried Zimmermann, Düsseldorf. Lesen Sie dazu auch den Beitrag auf der Seite 20 dieser Ausgabe Foto: Manfred Obels

Binnenschifffahrt

Die esa hat ihre Kompetenz um die Transportversicherung erweitert	16 - 17
Willfried Zimmermann hat ein Faible für Binnenschiffe im Miniaturformat	18
MCC mit 15 % an K+S beteiligt	19
Weinlogistik: Schutzfolie für Container	19
KD im NRW-MIX der Börse Düsseldorf	19
Schiffsführer für den Lake Victoria gesucht	20
2. Teil der Berichte zum Allianz-Fachforum Binnenschifffahrt auf dem Schulschiff „Rhein“	22 - 24
Buchvorstellung: 50 Jahre Schubschifffahrt in Europa	25
Schulschiff Rhein: Lehrgangsprogramm 2009	26
Binnenschiffer des Homberger Schifferberufs-Kollegs bei der Bundesmarine: Eng, dunkel und viel zu heiß	27
140. Jahrestag der Mannheimer Akte: Die Rolle der ZKR wird sich verändern, aber nicht an Bedeutung verlieren	28 - 29
Mehr als 20 Container an Bord: Elektronisches Melden ab Frühjahr 2009 Pflicht	29

Schiffstechnik

Anwendung der RheinSchUO bald auch außerhalb des Rheins	30 - 31
Futura-Tanker „Till Deymann“ mit 4 neuen Antriebsmotoren ausgerüstet	32
 Werften und Technik in den Niederlanden	
Van der Velden Marine Systems heeft onlangs het vertikaal uitschuifbare rotor koproer geïnstalleerd: RMS 200 V voor MVS Vector	33
VEKA Shipbuilding lieferte weiteren Neubau ab: Tankmotorschiff „Theodora-C“ getauft	34 - 35
Feierliche Taufe im Werfthafen von De Gerlien van Tiem in Druten: Motorschiff „Caron“ ging in Fahrt	36 - 37

Binnenwasserstraßen

Elbschifffahrtstag 2008 in Hamburg	44 - 45
Wichtiger Meilenstein für die Schifffahrt und den Oldenburger Hafen: Untere Hunte ausgebaut und freigegeben	43

Inserentenverzeichnis

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

Allianz Global Corporate & Speciality	19
Carl Rehder GmbH Assekuranz	23
esa EuroShip Assekuradeurgesellschaft	Titelseite
Häfen und Güterverkehr Köln	41
KiebitzbergSchiffswerft (Stellenangebot)	25
Kiebitzberg Schiffswerft GmbH & Co. KG	31
Lux-Werft	15
Magdeburger Hafen GmbH	44
RMT Rhein Mosel Transport GmbH	14
Schiffswerft Karcher GmbH	32

Verschiedene Anzeigen sind mit einem direkten Hyperlink zur Seite des Auftraggebers ausgestattet. Der Mauszeiger verändert sich in einen Zeigefinger, sobald die Anzeige berührt wird. Ein Klick stellt die Verbindung zur Internetseite her.



Der ELBSCHIFFFAHRTSTAG 2008 am 28. November in Hamburg verabschiedet unter Beteiligung von 200 namhaften Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung die folgende

HAMBURGER ERKLÄRUNG

VOR DEM HINTERGRUND

- dass die Seehäfen die wichtigsten Schnittstellen in internationalen Transportketten sind,
- dass die Globalisierung weitergehen und der internationale Warentransport über See trotz der aktuellen Verlangsamung langfristig weiterhin mit großer Dynamik wachsen wird,
- dass Transporte per Binnenschiff zu den umweltschonendsten Verkehrsmitteln gehören und wesentlich zur Reduzierung von CO₂-Emissionen beim Gütertransport beitragen,
- dass die Elbe eine internationale Wasserstraße von europäischer Bedeutung und eine ideale Verkehrsader in die wachsenden Märkte Mittel- und Osteuropas ist,
- dass freie Kapazitäten auf der Elbe bestehen, deren Nutzung die Engpässe auf den deutschen Straßen und Schienen für die Abwicklung von Transporten wesentlich und nachhaltig entlasten kann,

FORDERT DER ELBSCHIFFFAHRTSTAG 2008 ALLE VERANTWORTLICHEN IN POLITIK, VERWALTUNG UND WIRTSCHAFT ZUR ENTSCHLOSSENEN FÖRDERUNG DER WASSERSTRABEN IM ELBSTROMGEBIET AUF.

Parlament und Regierung der Bundesrepublik Deutschland sind aufgefordert, für ausreichende und verlässliche Schifffahrtsverhältnisse auf der Mittel- und Oberelbe zu sorgen und – wie mehrfach zugesagt – bis zum Jahr 2010 an 345 Tagen im Jahr eine durchgängige Fahrminimale von mindestens 1,60m zwischen Hamburg und Dresden vorzuhalten. Hierfür sind die laufenden Unterhaltungsmaßnahmen zügig durchzuführen und zeitgerecht abzuschließen. Darüber hinaus sind zudem die angrenzenden Kanäle und Nebenflüsse der Elbe anforderungsgerecht zu ertüchtigen.

Parlament und Regierung der Bundesrepublik Deutschland sind ferner zur Aufnahme weitergehender Planungen aufgefordert, deren Umsetzung auch jenseits des Jahres 2010 langfristig stabile und verlässliche Schifffahrtsbedingungen auf der Elbe garantiert und zudem den Anforderungen an einen effizienten Ressourceneinsatz sowie einen umweltverträglichen Ausbau Rechnung trägt. Dies gilt insbesondere für die Strecken bei Coswig und Dänitz.

Parlament und Regierung der Tschechischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland sind aufgefordert, ihre Zusammenarbeit auf Basis der zwischen den Verkehrsministern im Jahr 2006 getroffenen „Gemeinsamen Absichtserklärung“ zu intensivieren. Durch eine Verbesserung der Fahrminimale zwischen Dresden und Tschechien kann ein effizientes, grenzüberschreitendes und europäisches Transportsystem entstehen, dessen Nachhaltigkeit insbesondere durch den Bau eines fehlenden Stauerkes zwischen Döbn und der deutsch-tschechischen Grenze gesichert werden könnte.

Die Wirtschaft ist aufgefordert, die Verbesserung der Fahrwasserhältnisse auf der Elbe sowie die zunehmenden Investitionen in die Elbe-Häfen verstärkt in die eigenen Logistiküberlegungen mit einzubeziehen.

Hamburg, 28. November 2008

Kontakt: Verden zur Förderung des Elbstromgebietes e.V.
Geschäftsstelle: René Löffler - c/o Handelskammer Hamburg - Adolphsplatz 1 - 20457 Hamburg
Telefon 040 361 38-316 - Telefax 040 361 38-313 - E-Mail: elbstromverein@bk24.de
Internet: www.elbstromverein.de - Vorsitzender: Thomas Lütje

„Hamburger Erklärung“ des Elbschifffahrtstages 2008 44 - 45

Ihr elektronisches Medium für Fachinformationen an Bord und an Land

Die Fachzeitschrift im Internet

Schifffahrt online

Binnenschifffahrt - Binnenhäfen - Binnenwasserstraßen

Sie können uns auch telefonisch erreichen: +49-211-383683

oder per Fax +49-211-383684

Mit *Schifffahrt online* sind Sie immer auf dem neuesten Stand.

Klar und ohne Schnörkel.

Die Fachzeitschrift im Internet

Schifffahrt online

Binnenschifffahrt - Binnenhäfen - Binnenwasserstraßen

1. Jahrgang

Deutsche Nationalbibliothek
ISSN 1867-6533

Impressum

Herausgeber: Friedbert Barg
Journalist (DJV)

Verlag: Friedbert Barg
Scheidtstraße 6
40239 Düsseldorf
Tel. 0211-383683
Fax 0211-383684

Chefredakteur: Friedbert Barg

f.barg@schifffahrt-online.de
www.schifffahrt-online.de

Autoren:

Schiffstechnik: Dipl.-Ing. Volker Renner
Wirtschaft: Dr. Hermann Blankmann
Mittel- und
Niederrhein: Jennifer Held
Sachsen/
Sachsen-Anhalt: Annechistin Stein
Österreich: Josef Müller

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

Verlagsvertretung:

Verlagsbüro Alpen
Eckhard Pannen
Rathausstraße 36
46519 Alpen
Tel. 02802-6991
Fax 02802-809561
eckhardpannen@t-online.de

Anzeigenpreisliste
Nr. 3 vom 14.10.2008

Der Auftraggeber von Anzeigen trägt die volle Verantwortung für den Inhalt der Anzeigen. Der Verlag lehnt jede Haftung ab.

Layout / Umbruch

Friedbert Barg

Kalmar Flurförderzeuge Kooperation mit Wolfgang Schlüter GmbH

Die Firmen Kalmar Flurförderzeuge Vertriebs GmbH, Hamburg und Gabelstapler-Vertrieb Wolfgang Schlüter GmbH, Hilter haben einen Kooperationsvertrag geschlossen, in dem sich beide Unternehmen verpflichten, den bestehenden Kundenkreis der Firma Schlüter in einem vereinbarten Vertragsgebiet in Nord-West Deutschland in Zukunft mit Kalmar-Schwerlastgabelstaplern zu bedienen. Die beiden geschäftsführenden Gesellschafter Wolfgang Schlüter und Michael Laursen sehen diesen langfristigen strategischen Schritt aus produktpolitischer Sicht als existenziell wichtig an.

Politik-Award E-Petitionen gewinnen

Der diesjährige Politik-Award in der Kategorie Innovation ging an das Internetportal E-Petitionen des Petitionsausschusses des Deutschen Bundestages. Die Bundestagsvizepräsidentin, Gerda Hasselfeldt, und die Vorsitzende des Petitionsausschusses, Kersten Naumann, nahmen den Preis, der von der Zeitschrift „Politik & Kommunikation“ verliehen wird, in Berlin entgegen.
<https://epetitionen.bundestag.de>

Hafen Mannheim Michael Cattarius ist Hafenmeister

Das Team der Hafenmeisterei im Rhein-Neckar-Hafen Mannheim wird seit Oktober 2007 durch Michael Cattarius verstärkt. Nach erfolgreicher einjähriger Ausbildung versieht Cattarius seit dem 01.10.2008 nun offiziell seinen Dienst als Bezirkshafenmeister im Industrie- und Altrheinhafen. Michael Cattarius bringt alle Voraus-



Der frischgebackene Hafenmeister Michael Cattarius (l.) mit Hafenchef Roland Hörner

setzungen mit, die ein Hafenmeister erfüllen muss. Er hat eine abgeschlossene Ausbildung als Binnenschiffer, er besitzt das Rheinschifferpatent, das Radarschifferzeugnis, sowie das Funksprechzeugnis. Zuletzt war er beim Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg als Schichtleiter an der Schleusenbetriebsstelle Kostheim zuständig.

André Auderset im Amt Schweiz übernimmt EBU-Vizepräsidium

Die Schweiz wird in den nächsten zwei Jahren das Vizepräsidium der Europäischen Binnenschifffahrts-Union (EBU) innehaben und 2011 den Vorsitz übernehmen. Vertreten ist die Schweiz durch die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS). Deren



André Auderset

Geschäftsführer, André Auderset, wurde zum Vizepräsidenten der EBU und zum designierten Präsidenten für die Jahre 2011/2012 bestimmt. Die EBU mit Sitz in Brüssel und Rotterdam wurde 2001 gegründet; sie vertritt die Interessen der Binnenschifffahrt in Europa und bei den internationalen Organisationen, speziell bei der EU. Mitglieder sind die nationalen Verbände der Rheinanlieger-Staaten sowie Österreichs und Tschechiens; ab 2009 wird auch Rumänien Mitglied sein. Der Vorsitz wechselt alle zwei Jahre unter den Mitgliedsländern. Belgien wird ab 2009 den Vorsitz von den Niederlanden übernehmen. Entsprechend tritt der bisherige EBU-Präsident Rinus de Korte zugunsten seines belgischen Kollegen Philippe Grulois zurück. Der 60jährige Grulois ist Direktor des Institut pour le transport par batellerie (ASBL) und der ostflandrischen Industrie- und Handelskammer.

Alle Entscheidungen basierten auf fundamentalem Hintergrundwissen

Horst Kleemeier ist im Ruhestand

Von Dipl.-Ing. Volker Renner

15 Jahre war Horst Kleemeier als Referatsleiter für Schifffahrt, Häfen und Verkehrswasserbau im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie für die Belange der beruflichen und touristischen Binnenschifffahrt in Bayern verantwortlich.

Trotz seines eher zurückhaltenden Auftretens war er aufgrund seiner sehr gewissenhaften und durchsetzungsfähigen Vorgehensweise bei der Klärung und Entscheidung von Sachfragen bei den Fachleuten, und hier besonders im Bundesland Bayern, als kompetente Persönlichkeit bekannt. Seine Entscheidungen waren geprägt durch ein fundamentales Hintergrundwissen. Dieses erwarb sich Horst Kleemeier zunächst durch seine ausgeprägten autodidaktischen Fähigkeiten. Darüber hinaus nahm er das Fachwissen von Experten in Anspruch, um sich hieraus seine eigene Entscheidungsgrundlage zu schaffen. Bemerkenswert war weiterhin sein umfangreiches Spezialwissen, welches er sich in den vielen Jahren seines beruflichen Lebens aneignete.

Häfen und Verkehrswasserbau

Der 1945 in Marktredwitz/Oberfranken geborene Horst Kleemeier begann nach der Erlangung der Hochschulreife im Jahre 1964 das Studium des Bauingenieurwesens an der Technischen Hochschule München. Es schloss sich ein arbeits- und wirtschaftswissenschaftliches Studium an. Seine praktischen Erfahrungen erwarb er sich in der Zeit zwischen 1971 – 1975 bei verschiedenen Firmen der Bauwirtschaft. 1976 begann er als Baureferendar in der Bayerischen Staatsbauverwaltung, die er bereits ein Jahr später mit der großen Staatsprüfung abschloss. 1977 folgte die Tätigkeit als Referent für den Staatlichen Wasserbau im Wasserwirtschaftsamt München und ab 1983 für wasserwirtschaftliche Rahmenplanungen im damaligen Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umwelt.

Eine weitere Annäherung an die Binnenschifffahrt erfolgte 1989. Als Referent für Häfen und Verkehrswasserbau, später auch für das Vergaberecht in der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, war Horst Kleemeier zuständig für die damalige Bayerische Landeshafenverwaltung mit den Häfen Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg,

Regensburg und Passau, deren Entwicklung er maßgeblich vorangetrieben hat.

In der Zeit von 1993 bis zu seiner Pensionierung war Horst Kleemeier Referatsleiter für Schifffahrt, Häfen und Verkehrswasserbau im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (StMWIVT). Gleichzeitig war er im Wirtschaftsministerium für die Kommunal- und Zweckverbandshäfen in Bayern zuständig. Durch das 1995 aufgelegte „Hafenprogramm Bayern“ konnte der Ausbau der kommunalen Hafeninfrastruktur an der Main-Donau-Wasserstrasse maßgeblich gefördert werden. Insgesamt gibt es gegenwärtig 22 öffentliche Binnenhäfen in Bayern. (www.binnenhafen.info).



Ging am 31.10.2008 in den Ruhestand: Horst Kleemeier Foto: Friedbert Barg

Nachdem die Hafenverwaltung Nürnberg in die Hafen Nürnberg – Roth GmbH umgewandelt wurde, war Horst Kleemeier Mitglied des Aufsichtsrats und ab 2005 Vorsitzender dieses Gremiums. In diese Zeit fiel auch der Bau der neuen trimodalen KLV-Anlage. Im Jahre 2005 erfolgte die Umstrukturierung der Landeshafenverwaltung in die Bayernhafen GmbH & Co. KG. Seit dieser Zeit war Horst Kleemeier der Vertreter des Bayerischen Wirtschaftsministeriums in der Gesellschafterversammlung;

Neben den Aktivitäten im Zusammenhang mit den öffentlichen Binnenhäfen in Bayern gibt es eine Vielzahl weiterer Themen, mit denen sich Horst Kleemeier beschäftigte. Hierauf kann an dieser Stelle nur auszugsweise eingegangen werden: Ein besonderes Anliegen war die Verbesserung der Schifffahrt der oberen Donau

zwischen Straubing und Vilshofen. Unter seiner Leitung wurden weiterführende Untersuchungen über die technisch/wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen der verschiedenen Ausbauvarianten durchgeführt. Deren Ergebnisse flossen in das seit geraumer Zeit abgeschlossene Raumordnungsverfahren ein. (Weil aktuell erneut über die „beste“ Ausbauvariante der oberen Donau zwischen Straubing und Vilshofen diskutiert und über weitere Untersuchungen nachgedacht wird, werden wir in der Januar-Ausgabe der *Schifffahrt online* die maßgeblichen nautisch/technischen und wirtschaftlichen Ergebnisse der seinerzeitigen Untersuchungen in Erinnerung rufen. Die Red.)

Ein weiteres wichtiges Anliegen von Horst Kleemeier war die Entwicklung des Container-Transports auf der Main-Donau-Wasserstraße. In diesem Zusammenhang ist die von ihm in Auftrag gegebenen Untersuchungen über die Möglichkeiten des 3-lagigen Verkehrs auf der Rhein-Donau-Achse zu nennen. Inzwischen ist in Aschaffenburg ein gut frequentiertes Containerterminal entstanden. (http://www.binnenhafen.info/info_index.php?aid=5026)

Sicherheit der Fahrgastschifffahrt

Ein weiterer Schwerpunkt seiner beruflichen Aktivitäten betraf die Sicherheit der Fahrgastschifffahrt auf den Bayerischen Seen. Hervorzuheben ist sein Einsatz im Zusammenhang mit der Ausarbeitung einer für das bayerische Fahrgastschiffsgewerbe annehmbaren Umsetzung der EU-Richtlinie 2006/87/EG. Hierauf wird auf den Seiten 32 - 33 dieser Ausgabe von *Schifffahrt online* ausführlich eingegangen.

Ergänzend zu den Bereichen Häfen und Schifffahrt war Horst Kleemeier seit 2005 im StMWIVT zuständig für die technischen Angelegenheiten des Straßenverkehrs (StVZO). In seiner Funktion als Vertreter der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zum Modularen Konzept (25-m-LKW) beteiligte er sich 2007 zusammen mit einem bayerischen Hersteller von Sattelaufliegern am Konzept eines bundesweiten Modellversuchs. Dabei sollte erprobt werden, in wie weit die Längenangleichung zwischen dem Sattelzug (16,50m) und dem Gliederzug (Zugmaschine mit Anhänger, 18,75m) technisch möglich ist. Der Großversuch mit dem sog. BigMAXX wurde von der RWTH-Aachen begleitet und zufrieden stellend abgeschlossen. Inzwischen erfolgte die Entwicklung einer kranbaren Version dieses Fahrzeugtyps ■



Hebewerk Niederfinow

Arbeiten gehen voran

Nachdem Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee sein "Arbeitsplatzprogramm Bauen und Verkehr" vorgestellt und dafür unter anderem auch zusätzliche Haushaltsmittel für den Neubau des Schiffshebewerkes Niederfinow Nord bereit gestellt hat (lesen Sie dazu auch den Bericht auf den Seiten 12-13 dieser Ausgabe) wurde nun auch ein Bauschild im neuen Corporate Design der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Niederfinow aufgestellt, teilte WNA-Chef Rolf Dietrich mit. Auf dem Bauschild befindet sich jetzt eine Fotomontage mit dem neuen Hebewerk. Indes gehen die Bauarbeiten weiter zügig voran. Das Bild unten zeigt die Verfüllung der ehemaligen Schleuse III in der historischen alten Schleusentreppe, die 1972 außer Betrieb genommen wurde. Die Verfüllung ist notwendig, weil später, südlich an die alte Schleuse angrenzend, ein neuer Kanaldamm aufgeschüttet wird.



9. März 2009

Personenschiffertagen in Duisburg

Die rund 70 Mitgliedsfirmen des BDB aus der Fahrgastschiffahrt treffen sich am 9. März 2009 in Duisburg zu ihrer traditionellen Jahreshauptversammlung. Schwerpunkt der Sitzung ist die neue Binnenschiffsuntersuchungsordnung 2008, die noch zum 30. Dezember 2008 in Kraft treten soll. Die neue Binnenschiffsuntersuchungsordnung nimmt die bisher in gesonderten Verordnungen niedergelegten Regelwerke der Rhein- und Binnenschiffsuntersuchungsordnung auf. Außerdem setzt sie mit der Richtlinie 2006/87/EG erstmals europaweit einheitliche Vorgaben für den Bau von Fahrgastschiffen um. Nach Angaben des BDB ist ein umfassender Bestandschutz für bestehende Fahrgastschiffe vorgesehen, die nicht auf dem Rhein verkehren. Diese müssten allerdings nach dem letzten vorliegenden Entwurf die zur Zeit geltende Binnenschiffsuntersuchungsordnung weiter beachten. Einzelheiten der rund 600 Seiten dicken neuen Verordnung will der Verband seinen Mitgliedern ebenso vorstellen wie den neuen Flachwasserfahrersimulator SANDRA, dessen Besuch die Veranstaltung abrundet.

Transcamion

Sandra Ebel erhält Handlungsvollmacht

Sandra Ebel (33), Leiterin des Servicebüros Berlin/Köthen der Transcamion Schifffahrtsagentur GmbH mit Hauptsitz in München, erhielt zum 01.12.2008 Handlungsvollmacht für die Zweigstelle in Berlin/Köthen.

Frau Sandra Ebel verfügt über langjährige Berufserfahrung als Assistentin der Geschäftsleitung im Verwaltungssektor. Nach dem Studium, welches sie als Betriebswirtin (HWK) abschloss, begann sie ihre Tätigkeit bei der Transcamion Schifffahrtsagentur GmbH. 2006 begann sie für die Transcamion Schifffahrtsagentur in Mün-



Sandra Ebel

chen ein Servicebüro in Berlin/Köthen aufzubauen, welches sich nun mit Fährbuchungen, Mautkarten-Vermittlung und Mehrwertsteuer-Rückerstattung für Transportunternehmer beschäftigt.

WSA Meiderich

Ruhr: Ab sofort 20 cm tiefere Abladung

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Meiderich und der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) stimmen überein, dass auf der Ruhr ab sofort 20 cm tiefer geladen werden kann. Dies ergibt die Bewertung der Fahrten mit Sondergenehmigungen vom Rhein bis zum Hafen Mülheim mit 3,00 m Abladetiefe, die in der jüngsten Vergangenheit durchgeführt wurden. BDB und Hafen Mülheim hatten die Erhöhung der Abladetiefe bereits vor drei Jahren beantragt. Die erforderlichen Baggerungen sind nun abgeschlossen. Der Verband rechnet nicht mit einem erhöhten Unterhaltungsaufwand, um den erreichten Fortschritt zu halten.

EBU und ESO

Gewerbe will AIS mit Datenschutz

Gute, schlechte und fragwürdige Erfahrungen mit der Einführung von Inland AIS haben die internationalen Gewerbeverbände EBU und ESO gemacht. Das wurde beim 3. Telematik Workshop der ZKR am 13. November 2008 in Straßburg deutlich. Als gute Praxis gilt die Einführung von AIS auf der österreichischen Donau, die finanziell gefördert wurde und selbst für Schiffe, die nicht vom Ausrüstungsprogramm der Alpenrepublik profitiert haben, kaum zu Zeitverzögerungen führt. Der Gewinn an Sicherheit durch die Absprache von Begegnungen selbst ohne Sichtkontakt und ein effizienteres Schleusen sind aber spürbar. Als schlechte Praxis benannte Jörg Rusche, Sekretär der nautisch-technischen Kommission beider Verbände, in seinem Vortrag die Einführung von AIS auf dem Nord-Ostsee-Kanal, die ohne finanzielle Hilfe, ausreichende Vorlaufzeit und seinerzeit noch ohne speziell für die Binnenschiffahrt zugelassene Geräte allein mit Blick auf die Seeschiffahrt eingeführt wurde. Anlass für heftige Diskussionen gibt, so Rusche weiter, die Abbildung von Schiffsbewegungen über AIS im Bereich Duisburg, die im Internet abrufbar sind. Hier forderte das Gewerbe eine internationale Klärung des Umgangs mit seinen Daten. Die Vorträge und Präsentationen zum Telematik Workshop der ZKR sind auf deren website ch-zur.org abrufbar.



Dr.-Ing. Hermann J. Klein, Vorsitzender des STG-Vorstandes (l.) überreichte Dipl.-Ing. Volker Renner die Ehrennadel

STG-Hauptversammlung Goldene Ehrennadel für Volker Renner

Anlässlich der Jahreshauptversammlung vom 19.-21.11.2008 in Hamburg wurde unserem Autor, Dipl.-Ing. Volker Renner, der seit 40 Jahren Mitglied der Schiffbautechnischen Gesellschaft (STG) ist, die Goldene Ehrennadel überreicht. Die Übergabe erfolgte während der Eröffnungsfeier am 20. November 2008.

Hafen Hamburg

Heinz Brandt im HHLA-Vorstand

Der Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat Heinz Brandt (Foto) mit Wirkung zum 01.01.2009 zum neuen Vorstandsmitglied der HHLA bestellt.

Der bisherige Arbeitsdirektor der Eurogate-Gruppe wird ab dem 01.04.2009 das Amt des Personalvorstands bei der HHLA von Rolf Fritsch übernehmen.



Heinz Brandt wird zum 01.01.2009 neues Mitglied im Vorstand der HHLA. Der 54-jährige Jurist übernimmt ab dem 01.04.2009 die Verantwortung

für die Bereiche Personal, Soziales und Einkauf. Sein Vorgänger Rolf Fritsch scheidet zum 31.03.2009 aus dem Amt.

Heinz Brandt hat als bisheriger Arbeitsdirektor der Eurogate-Gruppe und als Vorsitzender des sozialpolitischen Ausschusses des Zentralverbands der Deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS) umfassende Erfahrungen in der Tarif- und Arbeitsgestaltung in Hafen- und Logistikbetrieben gesammelt.

Neue Wiener Verkehrsministerin Doris Bures verspricht Kontinuität in der Binnenschifffahrt Unterstützung für Naiades

Österreich hat wieder eine funktionsfähige Regierung, bestehend aus den großen Parteien ÖVP und SPÖ. Es ist eine Neuauflage einer großen Koalition, allerdings mit anderen handelnden Personen an der Spitze.

Bundeskanzler ist Werner Faymann von der SPÖ und Josef Pröll von der ÖVP stellt den Vizekanzler der neuen Wiener Regierung, die dieser Tage ihr Regierungsprogramm für die Legislaturperiode bis 2013 vorgelegt hat. Das 263 Seiten umfassende Programm enthält u. a. auch Handlungsvorgaben für die Verkehrspolitik, die beim ersten Blick eine Fortsetzung des bisherigen Marschrichtung vermuten lässt. Die Umsetzung des Programms im Verkehrsbereich obliegt der neuen Verkehrsministerin Doris Bures; die tritt die Nachfolge von Faymann an, der bisher das Verkehrsministerium leitete.

Blättert man in dem Programm, das den Titel „Gemeinsam für Österreich“ trägt so entdeckt ab der Seite 48, was im Verkehrsbereich künftig alles passieren soll. Die neue Regierung will Schiene und Schifffahrt fördern. Die Binnenschifffahrt wird als umweltfreundlicher und sicherer Verkehrsträger definiert und daher werden im Programm folgende drei Schwerpunkte festgeschrieben:

Zum Ersten wird Wien mit voller Kraft das von der EU lancierte europäische Binnenschifffahrtsprogramm NAIADES unterstützen und den schon vor NAIADES entwickelten „Nationalen Aktionsplan für die Donauschifffahrt“ konsequent fortsetzen. Beim NAP wurden in diesem Jahr der Pilotversuch in Bad Deutsch Altenburg durchgeführt. „Dort haben wir einen Miniversuch für das flussbauliche Gesamtprojekt östlich von Wien gemacht“, sagt Manfred Seitz, Geschäftsführer der österreichischen Wasserstraßengesellschaft via donau.

Großes Thema in 2008 war und ist DoRIS (Donau River Information Services) und die Ausstattung aller Schiffe mit dem Transponder. 380 Schiffe verfügen bereits über einen solchen und haben das Gerät auf Mietbasis von via donau zur Verfügung gestellt bekommen. Die Transponder wurden von via donau angekauft und die EU hat jeden mit 50 Prozent gesponsert. Nach einer dreijährigen Mietdauer wird das Gerät für 500 Euro an die Schiffseigner verkauft. Insgesamt werden 440 Schiffe mit dem Transponder ausgestattet. Eine gesetzliche Verordnung schreibt vor, das jedes auf der Donau fahrende Schiff



Neue Verkehrsministerin der Bundesrepublik Österreich: Doris Bures

mit einer Länge von mehr als 25 Metern den Transponder einschalten muss.

Österreich hat mit allen Nachbarländern ein multilaterales Abkommen für den internationalen Datenaustausch im Rahmen von RIS unterzeichnet. Damit können zwischen dem Schwarzen Meer und den Niederlanden von Behörden und der Wirtschaft transportrelevante Daten ausgetauscht werden. Dank Datenaustausch würden künftig die Schleusungen schneller vor sich gehen, verspricht Seitz. „Wir optimieren das Schleusenmanagement und der Durchsatz wird flüssiger.“ Die Schleusen haben dank DoRIS einen Überblick über das Gesamtverkehrsbild auf der Donau und müssen nicht mehr mit den einzelnen Schiffen herumfunken.

Zum Zweiten soll die Bevölkerung entlang der großen Flüsse, wie beispielsweise Donau, March und Thaya in Zukunft vor Überschwemmungen stärker geschützt werden als das bisher der Fall war. Beim letzten Jahrhunderthochwasser sind beispielsweise ganze Dörfer im Einzugsbereich der March in Niederösterreich im wahrsten Sinne des Wortes im Wasser untergegangen. Mehr Geld für den Hochwasserschutz soll lockergemacht werden, damit die Leute künftig nicht mehr in ihren Häusern durch das Wasser waten müssen.

Zum Dritten ist erklärtes Ziel der neuen Wiener Regierung, sich auf EU-Ebene für einen europaweit einheitlichen rechtlichen Rahmen im Bereich der technischen und der sozialen Bestimmungen in der Binnenschifffahrt einzusetzen.

Josef Müller

Wie viele Juristen und Ingenieure sind in der WSV mit Planfeststellungsverfahren beschäftigt?

Die FDP-Bundestagsfraktion fragt nach Personaleinsparungen ...

Ob Personaleinsparungen bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu Verzögerungen geplanter Investitionen führen, will die FDP-Bundestagsfraktion in einer Kleinen Anfrage von der Bundesregierung wissen. Die Regierung soll unter anderem angeben, wie viele Juristen und Ingenieure in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit Planfeststellungsverfahren beschäftigt und welche Neubau- und Ausbaumaßnahmen von besonderer Dringlichkeit sind.

In der Anfrage, die von allen FDP-Fraktionsmitgliedern gestellt und von FDP-Chef Guido Westerwelle unterzeichnet wurde, heißt es:

„Bereits am 22. September 1997 beschloss die Lenkungsgruppe „Reform der WSV“ beim damaligen Bundesministerium für Verkehr ein Konzept zur Reform der WSV, die vom damaligen Verkehrsminister Matthias Wissmann akzeptiert wurde und das nach eigener Aussage zunächst von der ehemaligen rot/grünen Bundesregierung fortgeführt werden sollte. Doch bereits im Ergebnisvermerk der PG Kernaufgaben der WSV vom 24. Mai 2000 hieß es: „Die Auftraggeberseite betrachtet eine Differenzierung von vergabe- oder privatisierungsfähigen Aufgabenanteilen, bzw. konkrete Aussagen zu bestimmten Privatisierungsformennicht als Bestandteil des Projektauftrages.“

Acht Jahre später und nach Prüfungen und Empfehlungen des Bundesrechnungshofes gibt es aber bis heute keine Erklärung der Bundesregierung über den Vollzug der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Doch wurde die jahrelang bestehende und an den Vollzug der Reform gekoppelte Einsparvorgabe von 1,5 Prozent des Bundesministeriums für Finanzen für das Personal der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sukzessive auf nun geplante 0,6 Prozent im Haushaltsentwurf für 2009 gekürzt.

Weiterhin mehren sich seit Monaten die Stimmen, wonach die erstmals im Jahr 2008 wieder gestiegenen Mittel für den Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen nicht überall sinnvoll und zeitnah verausgabt werden können, weil das nötige Planungspersonal fehle.

In der Vergangenheit gab es speziell für den Aus- und Neubau von Wasserstraßen die Titelgruppe 06, über die maßnahmenbezogen in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für den Aus- und Neubau Planungspersonal eingestellt werden konnte. Diese maßnahmenbezogenen Dienststellen wurden 2003 zusammengeführt mit den allgemeinen Personalaufwendungen für Unterhalt und Betrieb. Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Wird die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes weitergeführt und welche Teile des Ergebnisses aus dem Kernaufgabengutachtens wurden umgesetzt und welche nicht?

2. Was sind die Gründe für die Reduzierung der Einsparvorgabe des Bundesministeriums für Finanzen für das Personal der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und wann soll die Einsparvorgabe auf 0 Prozent reduziert werden?

3. Trifft es zu, dass diese Einsparvorgabe ca. 20 Jahre lang dazu geführt, dass Stellen/Planstellen dort eingespart wurden, wo sie frei wurden, unabhängig von der weiteren Notwendigkeit des Dienstpostens und das dies durch einen zügigeren Abschluss der WSV-Reform verhindert worden wäre und wenn nein, warum nicht?

4. Wie hoch sind der investive Nachholbedarf insgesamt sowie der Ersatzinvestitionsbedarf in den kommenden Jahren und welchen Binnenwasserstraßen?

5. Bis wann sollen die in der Antwort auf Frage 4 genannten Ersatzinvestitionen durchgeführt werden?

6. Welche Neu- und Ausbaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen sind nach Auffassung der Bundesregierung von besonderer Dringlichkeit, und wie hoch ist der jeweilige Finanz- und Personalbedarf?

7. Bis wann sollen die in der Antwort auf Frage 6 genannten Neu- und Ausbaumaßnahmen durchgeführt werden?

8. Wie hat sich die Zahl der Stellen/Planstellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes seit 1993 insgesamt entwickelt (unterschieden nach einfachem, mittlerem, gehobenem und höherem Dienst)?

9. Wie hat sich, soweit unterscheidbar, die Zahl der Stellen/Planstellen in den Bereichen Neu- bzw. Ausbau der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes seit 1993 insgesamt entwickelt (unterschieden nach einfachem, mittlerem, gehobenem und höherem Dienst)?

10. Wie hat sich die Zahl der bei der Wasser- und

Schifffahrtsverwaltung des Bundes beschäftigten Juristen für Planfeststellungsverfahren und Ingenieure seit 1993 entwickelt?

11. Wie hat sich die Zahl der Stellen/Planstellen in den einzelnen Wasser- und Schifffahrtsdirektion und den Wasser- und Schifffahrtsämtern, den Wasserstraßenneubauämtern, Neubauämtern, dem Amt für Neckar Ausbau Heidelberg, der Bundesanstalt für Wasserbau entwickelt?

12. Wie hoch ist die Zahl der in oben genannten Organisationseinheiten beschäftigten Juristen für Planfeststellungsverfahren und Ingenieure im Einzelnen, und wie haben sich diese Zahlen seit 1993 entwickelt gegenüber dem jeweiligen Bedarf?

13. Was waren die Gründe für die Zusammenlegung der alten Titelgruppen 03 und 06 zur neuen Titelgruppe 01 im Haushalts-titel 1203 des Einzelplanes 12 und welche Erfahrungen hat die Bundesregierung in den letzten fünf Jahren damit gemacht?

14. Würde die Maßnahmenbezogenheit des Neu- und Ausbaupersonals nicht für eine größere Flexibilität beim Personaleinsatz sorgen und wenn nein, warum nicht?

15. Was geschieht mit Stellen/Planstellen, die in den Wasser- und Schifffahrtsämtern mit dem Aus- und Neubau beschäftigt sind, wenn die Maßnahmen abgeschlossen sind?

16. Besetzt das BMVBS im Neu- und Ausbau von Bundeswasserstraßen mit Zeitverträgen? Wenn ja, in welchem Umfang und wenn nein, warum nicht?

17. In welchem Umfang hat das BMVBS in den letzten 20 Jahren Planungsaufgaben für den Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen durch Dritte durchführen lassen?

18. Ist im BMVBS untersucht worden, ob man mehrere Aus- und Neubauprojekte planungstechnisch für eine Ausschreibung der Planungsdienstleistung zusammenfassen und ausschreiben könnte?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis und wenn nein, warum nicht?"

... nach der Protzenweiher Brücke in Regensburg ...

Nach Neubau oder Reparatur der Protzenweiher Brücke in Regensburg erkundigte sich die FDP-Bundestagsfraktion am 1.12.2008 in einer Kleinen Anfrage. Die Abgeordneten wollen wissen, warum sich die Planungen und Bauarbeiten an der im März 2008 bei einem Schiffsunglück beschädigten Brücke bis 2011 hinziehen sollen. Außerdem soll die Bundesregierung die Höhe des Schadens beziffern und mitteilen, ob der Eigentümer des Transportschiffes, das den Unfall verursacht hatte, versichert war.

Konkrete Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschifffahrt?

... und ein FDP-Landtagsabgeordneter nach PLATINA

Auf seine Mündliche Anfrage am 1. Oktober 2008 an die niedersächsische Landesregierung erhielt der niedersächsische Landtagsabgeordnete Roland Riese jetzt eine Antwort.

Das hatte MdL Roland Riese gefragt: Welche konkreten Maßnahmen zur Stärkung der Infrastruktur der Binnenschifffahrt werden voraussichtlich aus dem Projekt PLATINA in Niedersachsen durchgeführt werden?

Sieht („die Landesregierung“) Möglichkeiten, insbesondere den Schwerpunkt „Jobs and Skills“ aus dem Projekt zu nutzen, um in Niedersachsen die Ausbildungssituation für die Binnenschifffahrt zu stärken?

Wie wird sie die niedersächsischen Unternehmen der Binnenschifffahrt darin unterstützen, die in PLATINA angelegten Möglichkeiten zur Modernisierung der Flotte zu nutzen?

Und das hat Niedersachsens Wirtschaftsminister Walter Hirche geantwortet:

Am 1. Oktober 2008 hat die Europäische Kommission als Teil des siebten Rahmenprogramms für Forschung und technologische Entwicklung das Projekt PLATINA gestartet, um die Binnenschifffahrt effektiver als bisher mit Aktionen und Maßnahmen zu fördern. Die EU finanziert PLATINA mit 8,5 Millionen Euro. Als deutscher Partner nimmt der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt am Projekt PLATINA teil. Am Projekt nehmen 22 Partner aus neun europäischen Ländern teil.

Am 17.01.2006 hat die Europäische Kommission eine Mitteilung zur Förderung der Binnenschifffahrt angenommen. Das Aktionsprogramm "NAIADES" gilt für den Zeitraum 2006 bis 2013 und umfasst fünf strategische Bereiche einer umfassenden Binnenschifffahrtspolitik. Die Bereiche sind Markt, Flotte, Arbeitsplät-

ze und Fachwissen, Image und Infrastruktur. Am 05.12.2007 hat die Europäische Kommission den ersten Bericht über die Fortschritte vorgelegt, die bei der Durchführung dieses Aktionsprogramms für die Förderung der Binnenschifffahrt in Europa erzielt wurden. Diesem ersten Bericht zufolge sind Fortschritte in vielen unterschiedlichen Bereichen zu verzeichnen, u.a. wurden Initiativen zur Verbesserung der Marktbedingungen, zur Modernisierung der Flotte, zur Erhöhung der Attraktivität von Berufen in der Binnenschifffahrt und zum Ausbau der Infrastruktur eingeleitet.

Am 01.10.2008 lancierte die Europäische Kommission "PLATINA" (Platform for the Implementation of NAIADES), um auf effizientere Weise Aktionen und Maßnahmen zur Förderung der Binnenschifffahrt umzusetzen. "PLATINA" wurde als Plattform zur Unterstützung der Umsetzung des europäischen Binnenschifffahrtsprogramms "NAIADES" gestaltet.

Bei "PLATINA" handelt es sich nicht um ein eigenes Förderprogramm, sondern um einen Zusammenschluss von 22 europäischen Partnern aus neun EU-Mitgliedstaaten, die bis 2011 in den Bereichen Märkte, Flotte, Arbeitsplätze und Fachkenntnisse, In-frastruktur und Image gemeinsam forschen und zukunftsfähige Konzepte zur Förderung der Binnenschiffe erarbeiten wollen.

Da es sich sowohl bei "PLATINA" als auch bei "NAIADES" um keine eigenen Förderprogramme der EU handelt, können hieraus auch keine Maßnahmen durchgeführt werden. Die Binnenschifffahrt und der Wasserstraßenbau sowie die Ausbildung und Forschung werden von der EU weiterhin aus Mitteln des Programms Marco Polo, der TEN-V, der Kohäsionspolitik und durch das FTE-Rahmenprogramm gefördert ■

Investitionen in die Bundeswasserstraßen BDS sammelt Vorschläge für sinnvolle Bau-Maßnahmen

Nachdem der Verkehrshaushalt des Bundes „steht“, der neben den Modernisierungsmaßnahmen für die deutsche Flotte für die Jahre 2009, 2010 und 2011 mit jeweils zwei Mio. Euro auch zusätzliche Mittel für den Erhalt und den Ausbau der deutschen Wasserstraßen in Höhe von insgesamt 430 Mio. Euro vorsieht (vgl. Artikel „Verkehrsminister Tiefensee: Wir bauen für Sie und schaffen Arbeit!“ auf den beiden folgenden Seiten), will der Bundesverband der Selbständigen, Abteilung Binnenschifffahrt (BDS) mit Sitz in Bonn dazu beitragen, dass die zusätzlichen Investitionsmittel in Höhe von 280 Mio. Euro für das nächste Jahr und 150 Mio. Euro für 2010 praxisbezogen, eingesetzt werden. Ende November hat der BDS seine Mitglieder dazu aufgerufen, aus dem Fahrtgebiet, das sie jeweils am besten kennen, die größten Mängel an den Wasserstraßen und Bauwerken aufzulisten, die aus Sicht der Praktiker am dringendsten behoben werden müssen. Diese Mängel sollen dann in einer Gesamtliste zusammengestellt werden und als Investitionsvorschlagsliste dem Bundesverkehrsministerium übergeben werden. Damit will der BDS dazu beitragen, dass sich die Investitionen zunächst auf die vordringlichen Problembereiche konzentrieren, bei denen mit einem relativ geringen Aufwand ein möglichst großer Effekt erzielt werden kann. Gleichzeitig will man wohl damit verhindern, dass die Mittel in praxisferne Maßnahmen fließen, die für die Praktiker an Bord wenig sinnvoll sind.

Bereits Anfang Dezember trafen die ersten Vorschläge in der BDS-Geschäftsstelle in Bonn ein. Diese betreffen unter anderem Brückendurchfahrtshöhen, Schleusen, Hebewerke und den Ausbauzustand bestimmter Wasserstraßenabschnitte. Beim BDS glaubt man, Anfang 2009 die angekündigte Vorschlagsliste für das Bundesverkehrsministerium zusammenstellen zu können. Bl.

Anzeige

Ihr elektronisches Medium für Fachinformationen an Bord und an Land

Die Fachzeitschrift im Internet

Schifffahrt online

Binnenschifffahrt - Binnenhäfen - Binnenwasserstraßen

redaktion@schifffahrt-online.de Tel. +49-211-383683 Fax +49-211-383684

Mit Schifffahrt online sind Sie immer auf dem neuesten Stand. Klar und ohne Schnörkel.

Hinterlandanbindung: 170 Millionen Euro zusätzlich für (unter anderem) Schleusen und Kanäle; 50 Millionen zur Erhaltung von Brücken, Wehren oder für Ersatzinvestitionen

Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee: Wir bauen für Sie und schaffen Arbeit!



Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee bei der Pressekonferenz anlässlich der Vorstellung des Arbeitsplatzprogramms Bauen und Verkehr

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat am 4.12.2008 in Berlin den ersten Teil des Arbeitsplatzprogramms Bauen und Verkehr vorgelegt. Es enthält Bauprojekte für Straßen, Schienen und Wasserwege in ganz Deutschland. Das Programm umfasst 44 neue Straßenbauprojekte, die Verstärkung und den Anschub von 13 Bedarfsplanvorhaben im Schienenverkehr, Vorhaben für mehr Lärmschutz, das Sonderprogramm Bahnhöfe sowie für die Wasserstraßen. Damit sollen Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft gesichert und neue geschaffen werden. Das Arbeitsplatzprogramm ist Teil des Maßnahmenpakets der Bundesregierung für Wachstum und Beschäftigung. Die Maßnahmen im Bereich energetische Gebäudesanierung und Stadterneuerung werden in den kommenden Wochen gesondert vorgestellt.

Tiefensee: "Der Verkehrshaushalt 2009 wird die Konjunktur ankurbeln und das Wachstum stärken. Im kommenden Jahr geben wir 11,2 Milliarden Euro für Straßen, Schienen und Wasserwege aus, so viel wie nie zuvor. Die Menschen in allen Regionen Deutschlands können sich freuen: Wir bauen für sie! Wir packen dort an, wo der Asphalt bröckelt, wo Engpässe nervtötenden und gefährlichen Stau verursachen, wo neue Schienenstrecken und Wasserwege dringend benötigt werden. Wir beseitigen Schäden, ermöglichen Ortsumgehungen, erweitern Fahrstreifen, treiben einen Lärmschutz voran und sanieren Bahnhöfe. Wir werden jetzt möglichst schnell loslegen. Dadurch wird der

Arbeitsmarkt unterstützt, viele Menschen werden durch verstärkte Baumaßnahmen einen Job finden oder ihren Arbeitsplatz sichern. Es gilt die Faustformel: 1 Milliarde Euro Investitionen schafft und sichert 20.000-25.000 Jobs für ein Jahr." In den kommenden beiden Jahren stehen insgesamt 20,1 Milliarden Euro im Haushalt zur Verfügung. Dazu kommen 2009 und 2010 jeweils eine Milliarde Euro für das Arbeitsplatzprogramm. Das nützt den Verkehrsteilnehmern, der Wirtschaft und der Umwelt.

Von den Investitionen in den Verkehrsbereich werden alle Bundesländer in starkem Maße profitieren.

Zusätzliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur

Mit den Mitteln aus dem Arbeitsplatzprogramm Bauen und Verkehr (APBV) erreichen die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur 2009 das Rekordniveau von 11,2 Milliarden Euro. Darin enthalten sind eine Milliarde Euro zusätzliche Einnahmen aus der LKW/Mautanpassung.

Die Gesamtsumme teilt sich auf in (rund)

- 5,75 Milliarden Euro für die Bundesfernstraßen

- 4,1 Milliarden Euro für die Schiene

- 1,2 Milliarden Euro für die Wasserstraße

- 150 Millionen Euro für den Kombinierten Verkehr:

Die konkreten Projekte, die mit den zusätzlichen Mauteinnahmen finanziert werden, berät der Bund bis Jahresende abschließend mit den Ländern.

44 neue Straßenbauprojekte

Das "Arbeitsplatzprogramm Bauen und Verkehr" enthält 44 neue Bauprojekte für die Bundesfernstraßen. Insgesamt werden in den nächsten beiden Jahren für neue Maßnahmen 456,3 Millionen Euro eingesetzt. 243,7 Millionen Euro stehen darüber hinaus für die Verstärkung von Bauarbeiten bereit. So können diese schneller beendet werden. 220 Millionen Euro fließen in den Erhalt der Straßen. Für den Bau von neuen LKW-Parkplätzen können 30 Millionen Euro zusätzlich ausgegeben werden. Damit erreichen wir das Ziel, 2008 und 2009 mindestens 3.000 neue Parkplätze zu bauen.

620 Millionen mehr für Schiene, Lärmschutz und Bahnhöfe

Für die Verstärkung und den Anschub von 13 Bedarfsplanvorhaben im Schienenverkehr (420 Millionen Euro mehr), für die Lärmsanierung (50 Millionen Euro mehr) und das Sonderprogramm Bahnhöfe (150 Millionen Euro) stehen in den kommenden zwei Jahren 620 Millionen Euro mehr bereit.

Ausbau der umweltfreundlichen Wasserwege wird verstärkt!

Zur Verbesserung der seewärtigen Zufahrten und der Hinterlandanbindungen stehen 210 Millionen Euro mehr zur Verfügung.

Hiervon werden u.a. die Baumaßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal finanziert.

170 Millionen Euro fließen zusätzlich in die Netzoptimierung, z.B. für Schleusen und Kanäle. Zur Erhaltung von Brücken, Wehren oder für Ersatzinvestitionen wie Fahrzeuge und Geräte werden 50 Millionen Euro extra ausgegeben.

Mautmittel zur Verbesserung der Verkehrswege

Tiefensee: "Der Löwenanteil der Gelder für den Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur ist steuerfinanziert. Neben den ursprünglich geplanten 9,2 Milliarden Euro haben wir im Jahr 2009 eine Milliarde Euro für das Arbeitsplatzprogramm zur Verfügung. Hinzu kommen die Mautmehreinnahmen in Höhe von einer Milliarde, die wir vor kurzem beschlossen haben. Zu den Projekten, die aus diesen Mitteln finanziert werden, laufen bis Jahresende mit den Bundesländern abschließende Gespräche."

Investitionen in die Bundeswasserstraßen

Ifd. Nr.	Vorhabenbezeichnung Teilmaßnahme im IIP	anteiliges Investitions- volumen IIP (Mio. €)
1	2	3
A	Verstärkung der Investitionen für die Verbesserung der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen	210,0
	Nord-Ostsee-Kanal	
1	u.a. Anpassungs- und Sicherungsmaßnahmen, Grundinstandsetzungen von Brücken, Neubau Schleuse Brunsbüttel	
2	Unter- und Außenelbe u.a.: Fahrrinnenanpassung, Erhaltungsbaggerungen	
	Nordsee	
3	u.a.: Instandsetzungen von Seezeichenanlagen, Anpassung der Unterems, Erhaltungsbaggerungen der seewärtigen Zufahrten	
4	Außen- und Unterweser u.a.: Fahrrinnenanpassung	
5	Peenestrom Ausbau	
6	Hinterlandanbindungen Binnen	
B	Verstärkung der Investitionen für die Netzoptimierung und Schleusenprogramm	170,0
7	Mittellandkanal einschl. Stichkanäle laufende Ausbaumaßnahmen an Strecke und Schleusen	
	Mittelweser	
8	u.a.: laufender Streckenausbau sowie Neubau Schleuse Dörverden und Ersatzneubau Schleuse Minden	
9	Mosel u.a. zweite Schleusenammern in Fankel und Zeltingen	
10	Neckar Bestandssicherungsmaßnahmen und Verlängerung der Schleusen	
	Main und Main-Donau-Kanal	
11	u.a. Fahrrinnenvertiefung des Untermains, sowie an Main und MDK: Bestandssicherung der Schleusen und Grundinstandsetzung der Staustufen	
12	Havel-Oder-Wasserstraße Neubau Schiffshebewerk Niederfinow	
13	Sonstige Netzoptimierung	
C	Verstärkung der Erhaltungsinvestitionen (incl. betrieblicher Ersatzinvestitionen)	50,0
14	Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur (u.a. Brücken, Wehre)	
15	Betriebliche Ersatzinvestitionen (u.a. Wasserfahrzeuge, Geräte)	
Insgesamt		430,0



Karla Peijs, EU-Koordinatorin für die Binnenschifffahrt
Fotos: Friedbert Barg



Annette Faße (SPD) (l.) und Renate Blank (CSU), Gründungsmitglieder der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt, weden im nächsten Jahr nicht mehr für den Bundestag kandidieren



Eine variantenunabhängige Untersuchung, bei der alle Interessenvertreter über eine Monitoring-Gruppe eingebunden sind, soll eine von allen akzeptierte Lösung herbeiführen

Optimistische PGBi: Lösung für den Donau-Ausbau schon in drei Jahren?



Statements zur Lage der Binnenschifffahrt (v.l.): Dr. Dietmar Rehmann, Karin Roth, Norman Hailer, Karla Peijs, Michael Viefers

Beim letzten Parlamentarischen Abend der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt (PGBi) in dieser Legislaturperiode äußerte die EU-Koordinatorin für die Binnenschifffahrt, Karla M. H. Peijs, gute Hoffnungen für eine Lösung bei der Ausbaufrage des Donaukanals zwischen Straubing und Vilshofen durch einen „frischen Blick“ auf das festgefahrene Projekt.

mals eingesetzten Monitoring-Gruppe. Hintergrund ist der seit 30 Jahren andauernde Konflikt um den Ausbau des Donauabschnittes zwischen Straubing und Vilshofen für die Binnenschifffahrt. Durch die nun beauftragte

Karin Roth MdB, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, sagte bei der Veranstaltung, dass man einen Kompromiss in drei Jahren anstrebe. Entscheidend hierfür sei die Arbeit der erst-

variantenunabhängige Untersuchung, bei der alle Interessenvertreter über eine Monitoring-Gruppe eingebunden sind, will die Europäische Union und das Bundesverkehrsministerium eine von allen akzeptierte Lösung herbeiführen. Die Kosten der auf drei Jahre terminierten Studie in Höhe von 33 Mio. Euro teilen sich Bund und die Europäische Union.

Dr. Gunther Jaegers, Geschäftsführer Reederei Jaegers GmbH und Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), lobte diesen Lösungsansatz: „Das Instrument der Monitoring-Gruppe kann auch Vorbild für andere Wasserstraßenprojekte sein, die durch Interessenkonflikte in eine Sackgasse geraten sind. Deshalb würde ich selbst gerne diese



Die Gäste des Parlamentarischen Abends der PGBi und des Deutschen Verkehrsforum im Europa-Haus Unter den Linden in Berlin



Will die geplante Monitoring-Gruppe aktiv begleiten: BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers

Gruppe aktiv begleiten. Ich bin bereit, den unvoreingenommen und respektvollen Dialog mit den Umweltschützern zu führen, erwarte aber auch die gleiche konstruktive Haltung von meinen Gesprächspartnern. Unser gemeinsames Ziel muss sein, einen tragfähigen Kompromiss für die Donau zu finden."

Die beiden Gründungsmitglieder der Parlamentsgruppe Binnenschifffahrt, Annette Faße MdB und Renate Blank MdB, wiesen auf die zusätzlichen Finanzmittel in Höhe von 430 Mio. Euro für Wasserstraßen für 2009 und 2010 aus dem Konjunkturprogramm der Bundesregierung hin. Hier habe die Parlamentsgruppe fraktionsübergreifend gute Arbeit geleistet, um die deutsche Binnenschifffahrt, ebenso wie durch Flottenmodernisierungsprogramme, zu fördern.

Auch Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil strebe nach der Bewilligung der EU-Förderung für eine Untersuchung zum Donauausbau die zügige Gutachten-Vergabe an, hieß es in einer am Tag der Veranstaltung verbreiteten Pressemitteilung. Zeil: „Ich schlage vor, die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd mit der Leitung der Arbeitsgruppe und der Projektsteuerung für das Gutachten zu betrauen. Sie wäre als neutrale staatliche Stelle für die Studie federführend verantwortlich.“ Zur gegenwärtigen Diskussion über die Rhein-Main-Donau AG (RMD) als Auftragnehmer erklärte Zeil: „Das Vertragswerk überträgt der RMD die Aufgabe, den Donauausbau im Auftrag von Bund und Bayern durchzuführen.“ Zeil betont, dass er großen Wert auf eine neutrale Untersuchung aller Ausbauvarianten der Donau lege. „Ich begrüße die durch den Bund geplante Einsetzung einer Monitoring-Gruppe, die alle Interessenvertreter einbindet.“ ■

Investitionen in Bundeswasserstraßen

BDB erwartet mehr

Am 4. Dezember 2008 hat Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee den ersten Teil seines Innovations- und Investitionsprogramms „Verkehr“ vorgestellt, das Bauprojekte für Straßen, Schienen und Wasserwege in ganz Deutschland enthält und Teil des Maßnahmenpakets der Bundesregierung für Wachstum und Beschäftigung ist. Für den Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen sind insgesamt 430 Mio. Euro zusätzlich für die kommenden zwei Jahre vorgesehen. In die Schiene werden im gleichen Zeitraum 620 Mio. Euro zusätzlich, in die Fernstraße 950 Mio. Euro zusätzlich investiert. Bei den Bundeswasserstraßen bilden die Verbesserung der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen, die sog. „Netzoptimierung“ und das Schleusenprogramm, sowie die Verstärkung von Erhaltungsmaßnahmen die Schwerpunkte.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) begrüßt das Infrastrukturprogramm der Regierung, ist mit der Aufteilung der zusätzlichen Gelder aber nicht zufrieden. „Mit dem Programm werden einige Engpässe im Wasserstraßennetz, die die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt punktuell einschränken, sukzessive abgebaut. Allerdings fließen lediglich 170 Mio. Euro in die binnenschifffahrtsrelevanten Relationen, während 210 Mio. Euro für Seeschifffahrtsmaßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal, an der Außenelbe, Unterweser, Nordsee und Peene vorgesehen sind. Hier habe ich einen deutlich höheren Investitionsanteil für die Binnenschifffahrt erwartet“, kommentiert BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers die Maßnahme der Regierung.

Für die Binnenschifffahrt relevant sind die sechs Projekte, die das Bundesverkehrsministerium in einer internen Unterlage in der Rubrik „Verstärkung der Investitionen für die Netzoptimierung und Schleusenprogramm“ nennt und für die 170 Mio. Euro vorgesehen sind:

- Mittellandkanal einschließlich Stichkanäle
- Mittelweser (u.a. Neubau Schleuse Dörverden und Ersatzneubau Schleuse Minden)
- Mosel (u.a. zweite Schleusenkammern in Fankel und Zeltingen)

- Neckar (Bestandssicherungsmaßnahmen und Verlängerung der Schleusen)
 - Main und Main-Donau-Kanal (u.a. Fahrrinnenvertiefung des Untermain sowie an Main und MDK; Bestandssicherung der Schleusen und Grundinstandsetzung der Staustufen)
 - Havel-Oder-Wasserstraße (Neubau Schiffshebewerk Niederfinow)
- 210 Mio. Euro will die Bundesregierung hingegen in die „Verbesserung der seewärtigen Zufahrten“ investieren, womit das Ministerium folgende Maßnahmen meint:

- Nord-Ostsee-Kanal (u.a. Neubau Schleuse Brunsbüttel)
- Unter- und Außenelbe (Fahrrinnenanpassung, Erhaltungs-baggerungen)
- Nordsee (u.a. Seezeichenanlagen, Anpassung der Unterems)
- Außen- und Unterweser (Fahrrinnenanpassung)
- Peenestrom (Ausbau)

Die Mittel für die Maßnahmen des Innovations- und Investitionsprogramms „Verkehr“ wurden in einer eigenen Titelgruppe zusätzlich in den Bundeshaushalt eingestellt und vom Deutschen Bundestag am 28. November 2008 beschlossen. Danach ergibt sich für die Jahre 2009 und 2010 folgende Aufstellung an Investitionen:

Bundesschienenwege: 8,44 Mrd. Euro (inkl. Lärmsanierung und Personenbahnhofprogramm)
 Bundesfernstraßen: 11,19 Mrd. Euro (inkl. Parkflächenausbauprogramm)
 Bundeswasserstraßen: 2,2 Mrd. Euro (inkl. betrieblicher Ersatzinvestitionen und erheblicher Anteil an Investitionen in die Seeschifffahrtsstraßen, von denen die Binnenschifffahrt kaum profitiert).

Seit einem Jahr verantwortet die esa die Bereiche Transportversicherung und Verkehrshaftung für Logistikunternehmen, Industrie und Handel für die Allianz Versicherung AG

Die esa hat ihre Kompetenz um die Transportversicherung erweitert



Walter Szabados, Vorsitzender der Geschäftsleitung esa c&l sowie esa EuroShip

Von Friedbert Barg

Noch vor etwas mehr als einem Jahr - anlässlich der Feier zum 10-jährigen Bestehen der Bad Friedrichshaller esa EuroShip Assekurateurgesellschaft - konnte Walter Szabados, Gründer des Unternehmens und Geschäftsführender Gesellschafter, mit außerordentlich beeindruckenden Erfolgswerten aufwarten: 36.000 Kunden, 55.000 Versicherungsverträge, 9.600 Vermittler.

Durch eine Unternehmenserweiterung haben sich diese Zahlen deutlich erhöht, denn seit dem 1. Januar 2008 verantwortet die esa zusätzlich die Bereiche Transportversicherung und Verkehrshaftung für Logistikunternehmen, Industrie und Handel für die Allianz Versicherung AG. Damit ist die esa jetzt für insgesamt 110.000 Versicherungsverträge mit einem Beitragsvolumen von rund 104 Millionen Euro verantwortlich.

Die gemeinsame Verantwortung für die esa cargo & logistics (esa c&l) liegt bei den Geschäftsführern Walter Szabados und Herbert Löh.

„Langjährige Expertise, Schnelligkeit und Flexibilität sind die heutigen Faktoren erfolgreicher Marktpräsenz. Alles ist in Bewegung geraten im Markt. Gemeinsam mit der Allianz, der

Nummer eins in Deutschland und weltweit einem der bedeutendsten Versicherungsunternehmen, steuert das Tochterunternehmen esa mit den Kompetenzcentern esa cargo & logistics (esa c&l) sowie esa EuroShip (esa) für Schiffs-, Boots- und Yachtversicherungen genau in diese Richtung.“, sagen Dr. Walter Tesarczyk, Aufsichtsratsvorsitzender der esa und Vorstand der Allianz Versicherungs-AG für das Firmengeschäft, und Walter Szabados, Vorsitzender der Geschäftsführung der esa, in einer Unternehmensbroschüre. Und: „Als agiler und erfahrener ‚carrier‘ kann die esa vor dem Hintergrund von Solidität und Finanzkraft der Allianz flexibel auf die Marktanforderungen reagieren. So werden scheinbare Gegensätze wie weltweite Präsenz und regionale Kundennähe perfekt umgesetzt“.

In dieser Ausgabe wollen wir zunächst den Geschäftsbereich Gewerbliche Schifffahrt der esa EuroShip vorstellen.

Hohes Anforderungsprofil für die Binnenschifffahrt

„Bei allen neuen Aktivitäten,“ sagt Stefan Franke, Handlungsbevollmächtigter der esa EuroShip im Gespräch mit Schifffahrt online, „wird die Binnenschifffahrt einen besonderen Stellenwert für uns behalten.“

Schließlich sei die ursprüngliche esa aus diesem Bereich hervorgegangen und versichere aktuell über 5.000 Flusskaskorisiken. Stefan Franke, der wie Geschäftsführer Walter Szabados und Prokurist Horst Jötten mit der deutschen Binnenschifffahrt vertraut ist, weiß, dass das Anforderungsprofil für den Versicherungsschutz in der Binnenschifffahrt so umfangreich wie die dort eingesetzten Schiffstypen, schwimmenden Anlagen und Geräte ist: „Objekte wie z.B. Güter-, Container- oder Tankmotorschiffe, Fahrgastschiffe, Hotelschiffe, Schlepper, Pontoons und Baggereigeräte benötigen eine maßgeschneiderte Kasko-, Maschinen-, Elektronik- sowie Transport- und Haftpflicht- bzw. P&I-Versicherung. Für diese Objekte und die damit verbundenen Gefahren stellen wir einen bedarfsgerechten und individuellen Versicherungsschutz zur Verfügung“



Herbert Löh, Geschäftsführer c&l

Flusskasko-Versicherung für die gewerbliche Schifffahrt

„Binnenschiffe stellen einen erheblichen Wert dar und können mehrere Millionen Euro kosten,“ zitiert Franke aus dem Leistungskatalog der esa, „der Schiffseigner trägt das finanzielle Risiko für Schäden am eigenen Schiff, wie Schäden Dritter, die durch sein Verschulden oder das Verschulden der angestellten Schiffsbesatzung entstanden sind.“

Dieses finanzielle Risiko kann in der Regel der Schiffseigner, gleichviel ob Reeder oder Partikulier, nicht selbst tragen, er kann dieses Risiko jedoch unter anderem über eine Flusskaskoversicherung absichern.“

Und weiter: „Die Kaskoversicherung für Binnenschiffe wird in Deutschland zumeist auf Basis der Allgemeinen Bedingungen für die Versicherung von Flusskasko-Risiken geboten. Nach diesen Bestimmungen sind Gegenstand der Versicherung das Schiff mit seinen maschinellen Einrichtungen, das Zubehör und die Ausrüstung.“ Natürlich, so Franke weiter, gelte der Versicherungsschutz auf allen europäischen Binnengewässern.

Der Versicherer leistet Ersatz für Verlust oder Beschädigung dieser Sachen verursacht durch: Schifffahrtsunfall, Brand, Blitzschlag, Explosion, höhere Gewalt, Einbruch-Diebstahl, Beraubung und Vandalismus.

Über diese Gefahren hinaus sind versichert:

- die gesetzliche Haftpflicht des Schiffseigners gegenüber Dritten für Verlust oder Beschädigung von Sachen und daraus entstehende Nutzungsverluste, soweit solche Schäden durch unmittelbare navigatorische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Schiffsverkehr verursacht worden sind. Versichert ist die Haftung des Schiffseigners aus Verschulden;
- die Beiträge, die der Schiffseigner zur großen Haverei zu leisten hat;



Stefan Franke
Handlungsbevollmächtigter esa EuroShip

- die Aufopferungsschäden versicherter Gegenstände;
 - die Kosten der Wrackbeseitigung;
 - die Kosten der Abwendung, Minderung, Ermittlung und Feststellung eines Schadens
- Auch leistet der Versicherer bei Vorliegen eines versicherten Schadens Sicherheit für den Schiffseigner (z.B. im Falle einer Kollision oder Bergung), damit das Schiff nicht infolge eines gerichtlichen oder behördlichen Arrestes seinen Betrieb einstellen muss.

Ebenfalls leistet der Versicherer Sicherheit gegenüber einer Bank, wenn zugunsten des Schiffes eine Schiffshypothek besteht und diese durch eine Hypothekenklausel im Versicherungsvertrag abgesichert ist.

Da der Schiffseigner gemäss Tarifvertrag beispielsweise bei Unfall seines Schiffes auch für die Effekten seiner angestellten Schiffsbesatzung haftet, kann er dieses Risiko durch die Mannschaftseffektenversicherung als Teil der Flusskaskopolice absichern. Es wird Ersatz geleistet für Schäden entstanden durch Schiffsfahrtsunfall, Brand, Blitzschlag, Explosion, höhere Gewalt, Einbruch-Diebstahl sowie für Aufwendungen zur Abwendung oder Minderung des Schadens.

Flusskasko-Komplett-Versicherung für die gewerbliche Schifffahrt

Ein überwiegender Teil der Baukosten für ein modernes Binnenschiff wird heute durch die Kosten für die maschinellen Einrichtungen oder sonstige technische Anlagen und Geräte verursacht. Das wirtschaftliche Risiko trägt der Schiffseigner / Charterer. Um dieses Risiko zu minimieren, muss ein Schiffseigner / Charterer in Deutschland mehrere Versicherungspolices (z.B. Kasko, Maschinen, Effekten) abschliessen, um die inneren und äußeren Schadeneinflüsse für das Schiffskasko, die Maschinen, die technischen Anlagen und Geräte sowie die Effekten versicherungsmässig abzusichern.

Um die Verwaltung und Bearbeitung sowie die Kosten dieser Verträge zu minimieren, haben wir die „FK-Komplettversicherung“ entwickelt und decken diese Risiken in einem Versicherungsvertrag auf Basis der „Bedingungen für die Flusskasko-Komplettversicherung von gewerblichen Schiffen 2008“.

Folgendes ist versichert: das Schiff selbst, maschinelle Einrichtungen (z.B. Hauptantriebsanlage, Hilfsaggregate, Pumpen, Kühlanlagen), technische Anlagen und Geräte (z.B. nautische Instrumente und Kommunikationsausrüstung); Zubehör (z.B. Inventar, Mobiliar, Anker, Ketten, Trossen), Ausrüstung (z.B. Brennstoffe, Öle), Mannschaftseffekten (z.B. Gegenstände des Hausrates oder des persönlichen Bedarfs der Besatzung). Ersatz wird zum Beispiel geleistet für Sachschäden, entstanden durch Schiffsfahrtsunfall, Brand, Blitzschlag, Explosion, Ersatz an Dritte und Wrackbeseitigung.

Darüber hinaus sind die maschinelle Einrichtung und die sonstigen technischen Anlagen und Geräte versichert gegen Schäden verursacht durch nicht rechtzeitig vorhergesehene Ereignisse und bei Abhandenkommen durch Einbruchdiebstahl, Raub oder Plünderung. So wird Entschädigung geleistet für Sachschäden an der maschinellen Einrichtung und den sonstigen technischen Anlagen und Geräten, z.B. entstanden durch Bedienungsfehler, Ungeschicklichkeit, Böswilligkeit, Konstruktions-, Material- oder Ausführungsfehler, Überspannung, Induktion, Kurzschluss. Der innere Betriebsschaden der maschinellen Einrichtung, sonstigen technischen Anlagen und Geräte ist hierdurch mitversichert. Dagegen nicht versichert sind u.a. Personenschäden, Verlust oder Beschädigung der transportierten Ladung oder Ansprüche nach dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG).

Komfortabler Ablauf

„Die gewerbliche Binnenschifffahrt ist ein sehr spezielles Marktsegment. Doch zum Glück gibt es Experten: Die Fachleute der esa sind kompetente Ansprechpartner, die für die gewerbliche Schifffahrt und die mit dem Schiffsbetrieb verbundenen Gefahren einen bedarfsgerechten

und individuellen Versicherungsschutz anbieten. Die esa übernimmt von der Risikobeurteilung bis hin zur Policierung und Schadenbearbeitung sämtliche Abläufe,“ verspricht die esa in einer Selbstbeschreibung.

Schadenhotline immer erreichbar

„Im Schadenfall steht die esa-Schadenhotline zur Verfügung. Sie ist an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr mit Fachleuten besetzt. Damit ist sichergestellt, dass auch in Notfällen unverzüglich Sofortmaßnahmen eingeleitet werden



Horst Jötten
Abteilungsleiter / Prokurist esa EuroShip

können.“, verspricht Stefan Franke. Die Hotline werde schon jetzt von den Kunden der esa sehr geschätzt.

Zusatzversicherungen

Neben den Säulen der Flusskaskoversicherung und der Versicherung der maschinellen Einrichtungen, sonstigen technischen Anlagen und Geräte (FK-Komplettversicherung für die gewerbliche Schifffahrt) ist für das wirtschaftliche Überleben eines Schiffsbetriebes die umfassende Absicherung des darüber hinausgehenden Haftungsrisikos eines Schiffes von allergrößter Wichtigkeit.

Diese Haftungsrisiken können über eine Transport- und Haftpflicht-Versicherung (T&H - Versicherung) oder eine P&I - Versicherung („Protection and Indemnity“) abgesichert werden. P&I steht für den Begriff „Protection and Indemnity“, das frei übersetzt im Deutschen heisst: „Schutz und Entschädigung“. Es handelt sich um eine Deckung vieler Risiken unter einer Police, die von den P&I-Clubs nach dem Gegenseitigkeitsprinzip angeboten wird.

In weiteren Beiträgen während der kommenden Ausgaben werden wir detaillierter auf die übrigen Geschäftsbereiche der esa cargo & logistics und der esa EuroShip eingehen.

„Ich mag es, wenn die Schiffe mehrere Aufbauten haben und schön bemalt sind“

Willfried Zimmermann hat ein Faible für Binnenschiffe im Miniaturformat

Von Jennifer Held

Schon als kleiner Junge hat der Düsseldorfer Willfried Zimmermann großen Spaß an, wie er es nennt, fummeligen Laubsägearbeiten gehabt. So entstanden mit viel Geduld unter anderem Fensterbilder und Hampelmänner, die seine Mutter gerne zu Weihnachten verschenkte. Die Laubsäge hat Willfried Zimmermann mittlerweile beiseite gelegt, doch die Liebe zu „fummeliger Arbeit“ ist geblieben. Heute sitzt der 71-jährige mit der Pinzette in der Hand und einer großen Lupe vor den Augen im Keller, und erstellt Modellbauschnitte aus Holz.

Für Modellbausätze aus Plastik hat er allerdings nicht besonders viel übrig. Das Bausätze aus Holz allerdings sehr rar sind, und auch nicht immer den Qualitätsansprüchen von Willfried Zimmermann genügen, muss er selbst zum Werkzeug greifen. „Ich baue meine Schiffe aus Holz und Sperrholz selbst“, sagt Zimmermann.

Willfried Zimmermann hat sich bei seinen Modellbauten auf Binnenschiffe spezialisiert. „Aber eigentlich baue ich alles außer Kriegsschiffen, historischen Schiffen und Segler.“ Und das, obwohl Zimmermann selbst passionierter Segler ist. Allerdings seien ihm die aufgezählten

Schiffsarten einfach nicht farbig genug. „Ich mag es gerne, wenn die Schiffe mehrere Aufbauten haben und schön bemalt sind.“ Der Raddampfer Dresden bietet Zimmermann beides, weshalb er die vielen Arbeitsstunden gerne in das 67 Zentimeter lange Modell investiert hat. Um seine Modellschiffe so detailgetreu wie möglich nachzubauen, nimmt Zimmermann weite Fahrstrecken auf sich, um das jeweilige Schiff selbst begutachten zu können. Für das Modell des Raddampfers Dresden fuhr er mehrmals von Düsseldorf an die Elbe, um mit einem Fotoapparat bewaffnet Detailaufnahmen zu machen, damit er später im Keller die Rettungsringe mit der richtigen Farbe an die korrekte Stelle setzen, oder die Anzahl der Relingstäbe genau bestimmen kann. „Ein Schiffsmodell lebt von seiner Originalität“, erklärt Zimmermann seine Beweggründe für diese Reisen. Zudem möchte er die Schiffe, die meistens mehrere Umbaumaßnahmen durchlaufen haben, in ihrem aktuellen Stand zeigen.

Insgesamt 500 Arbeitsstunden benötigte der frühere Maschinenbauingenieur, um den Raddampfer Dresden aus seiner „Kellerwerft“ auslaufen zu lassen. Willfried Zimmermann sägt, bohrt und schleift alles per Hand. Nicht nur dafür, sondern auch für die Klebe- und Lackierarbeiten benötigt er eine ruhige Hand und viel Geduld. So zieht es ihn an manchen Abenden

Personendampfer Dresden Hauptdaten	
Baujahr:	1926
Bauwerft:	Dresden Laubegast
Maschine:	schräg liegende Zweizylinder-Heißdampfverbundmaschine mit Einspritzkondensation und Ventilsteuerung
Kessel:	2-Flammrohr-Zylinderkessel
Maße:	L 68,7 m; B 6,9 m Breite mit Radkästen 12,9 m
Tiefgang:	0,80 m (leer)
Sitzplätze:	415 (179 innen, 236 außen)
Leistung:	300 PS

noch sehr spät in seine Werkstatt, in der er dann noch schnell einige Schiffsteile zusammenklebt. Am nächsten Tag sind diese durchgetrocknet und zur Weiterverarbeitung bereit. Nur sehr selten setzt Zimmermann für die Malerarbeiten den Pinsel an. Lieber verwendet er Sprühlack, weil das Ergebnis eindeutig sauberer sei, als wenn er mit der Hand zeichnen müsse.

Als besonders knifflig stellte sich beim Raddampfer Dresden der Bau der Sitzbänke und Tische für das Oberdeck des Raddampfers Dresden heraus. Denn bei einem Maßstab von 1:100 sind diese gerade mal ein paar Millimeter groß. „Ich habe jemanden gesucht, der mir die Möbel anfertigen kann, aber meine Freunde haben alle lachend abgewunken“, berichtet Zimmermann. Daher griff er selbst zum Cutter und schnitt die Möbel aus ein Millimeter dickem Sperrholz selbst aus.

Seine Arbeit an den Schiffsmodellen hat Zimmermann immer als handwerklichen Ausgleich zu seinem Bürojob empfunden. „Beim Modellbau halte ich nach der ganzen Arbeit auch etwas in den Händen.“ Jetzt im Ruhestand kann sich Zimmermann intensiv seinem Hobby widmen und fertigt dabei nicht ausschließlich Schiffe. So hat er für seine Enkel einen großen Bauernhof mit Ställen gebaut, und arbeitet derzeit an einem Kirmesplatz in Miniaturformat für einen Freund.

Trotzdem wird sich Zimmermann sicherlich schon bald dem nächsten Binnenschiff widmen. Acht hat er bisher gebaut und es sollen noch einige folgen.



Der originale Personendampfer „Dresden“ oberhalb der Dresdner Schlossbrücke; ein strahlender Modellbauer Willfried Zimmermann (kl.Foto). Fotos(2) + Titelbild: Manfred Obels

K+S Aktiengesellschaft

MCC: Beteiligung an K+S jetzt 15 %

Die Bank of N.T. Butterfield and Son Limited, Bermuda, hat gestern bekanntgegeben, dass sie über die MCC Holding Limited, Zypern, einschließlich der OJSC MCC „EuroChem“, Moskau, ihren Anteil an der K+S Aktiengesellschaft, Kassel, von bisher 10,43 % auf 15,001 % erhöht hat. MCC hält treuhänderisch Industriebeteiligungen von Andrej Melnichenko und hat bisher stets betont, dass sie ihr Investment in K+S als Finanzinvestment betrachtet.

K+S begreift MCC nach Überschreiten der 15%-Schwelle mittlerweile als strategischen Investor. Dieser Schritt unterstreicht, dass MCC auch in dem derzeit volatilen Kapitalmarktumfeld von der mittel- bis langfristigen Erfolgsperspektive des Unternehmens überzeugt ist.

Wachstum erleben

Die K+S Gruppe gehört weltweit zur Spitzengruppe der Anbieter von Spezial- und Standarddüngemitteln, von Pflanzenpflege- sowie Salzprodukten. Mit ihren Produkten und Marken bietet K+S ihren Kunden ein bedarfsgerechtes Leistungsangebot, das in nahezu allen Bereichen des täglichen Lebens Grundlagen für Wachstum schafft. Die K+S Gruppe beschäftigt 12.000 Mitarbeiter und erzielte im Jahr 2007 einen Umsatz von rund 3,3 Mrd. Euro. K+S ist an allen deutschen Börsen notiert (ISIN: DE0007162000, Kürzel: SDF) und im Aktienindex DAX gelistet.

Weinlogistik für höchste Ansprüche

Schutzfolie für 20‘ und 40‘-Container

Damit Weine und Spirituosen in optimalem Zustand ihren Bestimmungsort erreichen, hat JF Hillebrand ein neues Produkt für den Transport von Getränken entwickelt. VinLiner ist eine Schutzfolie zur Auskleidung von 20-Fuß- und 40-Fuß-Standardcontainern, die den Inhalt gegen Temperaturschocks, Gerüche und eindringende Feuchtigkeit während des Transports schützt. Die Eigenentwicklung von JF Hillebrand bietet den derzeit modernsten Schutz für Transportgüter und wird aktuell über das globale Niederlassungsnetz von JF Hillebrand eingeführt.

Weine werden gewöhnlich in Standardcontainern transportiert, bei denen mit Temperaturschwankungen von bis zu 55 Grad Celsius und starken Veränderungen der relativen Feuchtigkeit gerechnet werden muss. Angesichts des weiter expandierenden globalen Containerverkehrs kommt es immer öfter zu Verzögerungen in den Häfen - mit der Folge, dass die Container länger als geplant unterwegs sind oder es zu verlängerten Standzeiten am Kai kommt.

VinLiner ist eine kostengünstige Lösung, um die schädlichen Einflüsse der Temperatur- und Luftfeuchtigkeitsschwankungen zwischen Tag und Nacht deutlich zu reduzieren. Die Weine werden vor Sonnenstrahlung und wärmebedingten Einwirkungen geschützt, die im Schiff oder an den Hafenterminals auftreten.

Weitere Informationen unter www.jfhillebrand.com

Außerplanmäßige Anpassung im NRW-MIX

KD im NRW-MIX der Börse Düsseldorf

Im NRW-MIX der Börse Düsseldorf hat es per 3. Dezember 2008 eine außerplanmäßige Anpassung gegeben. Durch den am 2. Dezember 2009 wirksam gewordenen Squeeze-Out bei der Keramag AG und der damit einhergehenden Notierungseinstellung, ist die Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG in den NRW-MIX aufgestiegen.

Die im Volksmund unter dem Begriff Köln Düsseldorf oder kurz KD bekannte Schiffahrtsgesellschaft, kann auf eine lange Tradition zurückschauen. Im Jahre 1826 wurde die heutige KD bereits als Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft gegründet und soll ab etwa 1832 an der damaligen Kölner Börse in „Thaler“ notiert gewesen sein. Sie ist damit die älteste an der Börse notierte und noch existente Gesellschaft Deutschlands. Bis heute ist die Köln-Düsseldorfer Marktführer auf dem Rhein und gleichzeitig federführend in der Entwicklung neuer Schiffstypen. Die KD befördert jährlich über 2 Millionen Passagiere.

Die Unternehmen des NRW-MIX müssen verschiedene Bedingungen erfüllen: Die 50 größten börsennotierten Unternehmen des Landes, die nicht bereits dem DAX angehören, bilden den NRW-MIX. Die Größe ergibt sich aus der Marktkapitalisierung des sogenannten Freefloats, also der frei handelbaren Aktien.

Alle Informationen zum NRW-MIX, die genaue Zusammensetzung, das Berechnungskonzept, Charts und historische Daten etc. auf der Homepage der Börse Düsseldorf unter www.boerse-duesseldorf.de.

Partnerschaft, Professionalität, Präsenz.

Bleiben Sie mit uns auf Kurs. Wir sind der Spezialversicherer der Allianz für alle Schiffsversicherungen. 7 Tage die Woche - weltweit - sind wir für Sie da.

Rufen Sie uns an.

Duisburg: 0203.4680 970 (24h Service)

Hamburg: 040.3617 4477

www.agcs.allianz.com

Allianz Global Corporate & Specialty





Für dieses Schiff auf dem Lake Victoria in Uganda wird ein binnen- und küstenerfahrenere erfahrener Schiffer als ehrenamtlicher Senior-Experte gesucht

SES sucht Seniorschiffer für den Lake Victoria Das schöne Gefühl, zu helfen

Seit mehr als 20 Jahren leistet der Bonner Senioren Experten Service (SES) mit Experten, die aus dem Berufsleben ausgeschieden sind, Hilfe zur Selbsthilfe. Mit dem langjährig angesammelten Fachwissen unterstützen die Senioren vor allem kleine und mittlere Unternehmen im In- und Ausland.

Jetzt ist die gemeinnützige Organisation auf der Suche nach einem erfahrenen Schiffsführer mit Binnen- und Küstenerfahrung, der seine Kenntnisse an die Besatzung eines Frachtschiffes auf dem afrikanischen Lake Victoria weitergibt. Das Einsatzland ist dabei Uganda. Der Seniorexperte - die meisten der ehrenamtlich für den SES tätigen sind 60 Jahre und älter - soll die Besatzung vor Ort in ordentliche Seemannschaft und die Besonderheiten des Operatings kleinerer Schiffe unterweisen. Insgesamt liegen die Schulungsaufgaben des Seniorexperten bei der Ausbildung zum Fahren von Schiffen auf Wasserstraßen und in Häfen, bei Pflege und Instandhaltung des Schiffes sowie

dessen Einrichtungen sowie der Technik, bei der Vorbereitung des Schiffes zur Fahrt, beim Laden und Löschen sowie bei der Überwachung der Ladung.

„Reich werden“, sagt Jürgen Vollbach, ehrenamtlicher Mitarbeiter im Duisburger SES-Büro, „kann man bei dieser Arbeit nicht: Unsere ehrenamtlichen Experten bekommen ein tägliches Taschengeld von 7 Euro sowie Fahrtkosten und Unterkunft.“ „Die größte Belohnung bei diesen Einsätzen, die mehrere Wochen dauern können, ist das schöne Gefühl, wirklich geholfen zu haben.“, ergänzt Vollbachs Kollege Hans-Günter Schindler. Wer sich für den Einsatz als Seniorexperte auf dem Lake Victoria interessiert, bekommt Informationen unter Tel. 0203- 2808882. E-Mail: ses@ses-buero-duisburg.de

Friedbert Barg

Informationen über Uganda gibt es im Internet unter www.auswaertiges-amt.de/diplo/de/Laenderinformationen/01-Laender/Uganda.html



Das Schiff am ugandischen Ufer des Lake Victoria wird für das Laden vorbereitet



Jürgen Vollbach (l.) und Hans-Günter Schindler arbeiten als Seniorexperten für die SES in Duisburg
Foto: Friedbert Barg

EBU-Ziel: Umsetzung und Entwicklung nachhaltiger europäischer Verkehrspolitik

Philippe Grulois

EBU-Präsident

Am 1. Dezember 2008 übernahm Dr. Philippe Grulois die EBU-Präsidentschaft als Nachfolger von Rinus de Korte. André Auderset, Vertreter der schweizerischen Delegation, wurde zum Vize-Präsidenten der EBU gewählt (siehe Meldung auf der Seite 6 dieser Ausgabe von *Schiffahrt online*).

Unter De Kortes Präsidentschaft arbeitete die EBU an der Entwicklung einer europäischen Binnenschiffahrtspolitik, sowie deren Umsetzung auf Basis des NAI/DES Aktionsprogramms. Darüberhinaus setzte sich die EBU für die Verbesserung der Infrastruktur und die Beseitigung der Engpässe im europäischen Wasserstrassennetz, insbesondere denjenigen, die in der Prioritätenliste der TEN-V verankert sind, ein. Sie unterstützte die Ernennung von Karla Peijs zur Europäische Koordinatorin für die Binnenschiffahrt.

Unter der neuen Präsidentschaft wird die EBU ihre Zielsetzungen im Hinblick auf die Entwicklung und Umsetzung einer nachhaltigen europäischen Transportpolitik, die sich auf die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger wie die Binnenschiffahrt und die Nutzung der noch vorhandenen und freien Kapazitäten auf den europäischen Wasserstrassen konzentrieren soll. Transport trägt massgeblich zur Unterstützung der Wirtschaft und der Entwicklung Europas bei. Deshalb müssen die negative Auswirkungen des Transports auf die Gesellschaft weitestgehend vermieden werden. Wie aus einer vor Kurzem veröffentlichten Studie hervorging, verzeichnet die Binnenschiffahrt die besten Resultate im Hinblick auf die negativen Folgen des Transports und den damit verbundenen externen Kosten. Ausserdem ist die Binnenschiffahrt als energieeffizienter und kosteneffektiver Verkehrsträger bekannt und bietet freie Kapazitäten sowohl in Bezug auf die Flotte als auch die Infrastruktur.

Die EBU ist sich ihrer Verantwortung gegenüber dem Umweltschutz bewusst und setzt sich – wo erforderlich – für die Verbesserung der Umweltverträglichkeit der Binnenschiffahrt ein.

Moselkommission: Schleusensperrzeiten auf der Mosel künftig maximal 10 Tage pro Jahr

Positive Entwicklung für die Moselschiffahrt

Am 2. Dezember 2008 hat die Moselkommission ihre alljährliche Herbsttagung abgehalten, die diesmal im Hafen Mertert in Luxemburg stattfand. Zweimal jährlich treffen sich die Delegierten aus den Mitgliedstaaten Deutschland, Frankreich und Luxemburg, so wie es der Moselvertrag von 1956 über die Schiffbarmachung der

Mosel vorsieht.



Heinz-Josef Joeris

Die deutsche Delegation stellte den Teilnehmern ein neues Mitglied vor: Heinz-Josef Joeris, Leiter der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Südwest in Mainz.

Auch das Sekretariat der Moselkommission hat einen Neuzugang zu verzeichnen. Jasmin Jakobi unterstützt seit dem 1. Oktober 2008 das Team unter der Leitung von Patricia Bruckner, das nun vollständig besetzt ist.



Patricia Bruckner

Anlässlich ihrer Sitzung hat die Moselkommission wichtige Entscheidungen für die Nutzer der Wasserstraße Mosel getroffen.

Auf Empfehlung des Technischen Ausschusses der Moselkommission haben die Delegierten die Schleusensperrzeiten auf der Mosel bis 2011 bzw. 2019 festgelegt. Dabei wurden die Belange der unterschiedlichen Nutzer der Wasserstraße so weit wie möglich berücksichtigt. Während der Schleusensperrzeiten, die maximal 10 Tage pro Jahr dauern, werden alle Schleusen auf der Mosel zwischen Die-denhofen und Koblenz geschlossen, um die

notwendigen Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten an den Schleusen vornehmen zu können. Durch die frühzeitige Festlegung der Sperrungen durch die Moselkommission wird den Nutzern der Wasserstraße eine gewisse Sicherheit geboten, damit sie rechtzeitig ihre Vorkehrungen treffen können. Die Schleusensperrzeiten können auf der Internetseite der Moselkommission www.moselkommission.org heruntergeladen werden.

Zwecks Vereinheitlichung der Regeln auf der Mosel mit den Bestimmungen auf dem Rhein hat die Moselkommission, diesmal auf Anraten ihres Polizeiausschusses, zwei Änderungen in der Moselschiffahrtspolizeiverordnung beschlossen. Diese Verordnung bestimmt die Regeln, die die Nutzer auf der Mosel einzuhalten haben. Die Änderungen betreffen Artikel 1.10 (Nr. 1, Buchstabe y und Nr. 2) über das Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen und werden am 1. September 2009



Jasmin Jacobi

in Kraft treten. Die geänderte Fassung der Polizeiverordnung ist ebenfalls unter www.moselkommission.org oder auf Anfrage beim Sekretariat erhältlich.

Der Verkehr auf der Mosel hat sich trotz der schwierigen

wirtschaftlichen Lage im Zeitraum Januar bis September 2008 positiv entwickelt. Der komplette Verkehrsbericht steht auf unserer Internetseite als Download zur Verfügung.

Die Moselkommission und die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt haben ein Kooperationsabkommen abgeschlossen. Im Rahmen dessen haben beide Institutionen nun u.a. die Möglichkeit als Beobachter an den Sitzungen des jeweils Anderen teilzunehmen.

Die Frühjahrstagung der Moselkommission wird 2009 voraussichtlich im französischen Metz stattfinden. ■

Allianz-Fachforum „Mit der Binnenschifffahrt in die Zukunft“ / Teil 2

Zukunft im grenzüberschreitenden Verkehr

Von Dr. Hermann Blankmann

Die zukünftige Entwicklung der Binnenschifffahrt in Deutschland und Europa ist langfristig von der Entwicklung der globalisierten Märkte abhängig. Der Anteil des grenzüberschreitenden Güterverkehrs per Binnenschiff nimmt im Verhältnis zu den nationalen Verkehren tendenziell zu. Hieran sind vor allem die Seehafenhinterlandverkehre der Nordrange-Häfen sowie die komplementären Binnenhäfen, insbesondere der weit im Binnenland gelegene internationale Hafen Duisburg, beteiligt. Dennoch nimmt der Marktanteil der Binnenschifffahrt unter den Binnenverkehrsträgern generell ab, obwohl diesem Verkehrsträger bei den angestrebten Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung eine wichtige Rolle zukommt.

Dies war ein Fazit von Prof. Dr. Manfred Zachcial vom Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) auf dem Fachforum des Industrie- und Spezialversicherers Allianz Global Corporate & Speciality (AGC&S) auf dem Schulschiff „Rhein“. Das Forum stand unter dem Motto „Mit der Binnenschifffahrt in die Zukunft“. In seinem Vortrag beleuchtete Prof. Zachcial die Transportmärkte und Verkehrswege im globalen Wandel und die sich daraus ergebenden Chancen für die Binnenschifffahrt.

Generell ist die Binnenschifffahrt in hohem Maße anhängig von der Entwicklung der Welt-

wirtschaft. Nach Einschätzung der OECD wird im Jahr 2008 das Wachstum der Weltwirtschaft mit real 3,9 Prozent immer noch hoch sein, aber deutlich niedriger als 2007, als etwa 5,0 Prozent erreicht wurden. Für das kommende Jahr 2009 wurden aufgrund der Finanzkrise die Prognosen nach unten korrigiert. So erwartete der Internationale Währungsfonds „nur noch“ 3,0 Prozent.

Bedeutung der Schwellenländer

Bei der Entwicklung wird sich nach Angaben von Zachcial die stärkere Dynamik in den Schwellenländern verglichen mit den Industrieländern weiter fortsetzen. Insbesondere dürfte die überaus robuste chinesische Volkswirtschaft mit einer Wachstumsrate von jährlich real 10 Prozent sowie einer Wachstumsrate des Außenhandels von mehr als 20 Prozent stabilisierend wirken. Überdies verfügt China über Währungsreserven von rund 1,5 Billionen US-\$. Weiteren aufstrebenden Ländern und Regionen wie Südostasien, Indien, Mittelost, Russland, Osteuropa, Lateinamerika und sogar Afrika werden im Vergleich zu den USA und Westeuropa überproportionale Wachstumschancen eingeräumt. Hiervon wird die Weltschifffahrt auf den verschiedenen Teilmärkten, insbesondere die Containerfahrt, profitieren.

Die robust wachsende Weltwirtschaft und der anhaltend starke Welthandel haben in den letzten Jahren nach Überwindung des Krisenjahrs 2001/2002 und mit dem Beginn des Chinabooms zu anhaltend hohen Wachstums-

Die Binnenschifffahrt erbringt heute etwa fünf Prozent der gesamteuropäischen Güterverkehrsleistung. Daran wird sich auch im nächsten Jahrzehnt nichts Signifikantes verändern.

Prof. Dr. Manfred Zachcial

raten in den verschiedenen Segmenten der Weltschifffahrt geführt. Getragen wurde der Wachstumsprozess vor allem von der überaus starken Zunahme der Containertransporte mit zuletzt zweistelligen Wachstumsraten. Doch auch die zuvor verhalten wachsenden Massengutmärkte legten erheblich zu und konnten z.B. beim trockenen Massengut Zuwächse um jährlich fünf Prozent erreichen. Durch das etwas schwächere Wachstum der mengenmäßig sehr bedeutenden Tankermärkte lag, gewogen über alle Bereiche der weltweiten Schifffahrt, das mengenmäßige Wachstum im Jahr 2007 bei etwa 4,7 Prozent, womit ein Gesamtladungsvolumen von schätzungsweise 8,1 Mrd. Tonnen erreicht wurde.

Weiter boomender Containermarkt

Das dynamischste Marktsegment ist – wie bereits erwähnt – eindeutig die Containerfahrt, die ausgehend von einem niedrigen Volumen Mitte der 80er Jahre im Zeitraum 1985 bis 2007 um jährlich zehn Prozent zugenommen hat. Als Faustregel für den Zusammenhang zwischen Wachstum des Containerverkehrs und Wachstum der Weltwirtschaft kann nach Angaben Zachcial ein durchschnittlicher Faktor von 3,0 angenommen werden, d.h. wenn die Weltwirtschaft real um jährlich vier Prozent wächst, dann steigt der Containerumschlag als Indikator für die jährlichen Containerverschiffungen um zwölf Prozent.

Über diesen langen Zeitraum erhöhten sich die Transporte in der Bulk- und Tankschifffahrt um jährlich drei Prozent zwar unterproportional, sie stellen aber immer noch das bei weitem größte Seetransportvolumen dar. Hieran wird sich auch auf lange Sicht nichts ändern. Für die kommenden Jahre ist mit einem weiterhin starken Wachstum der Transporte über See zu rechnen. Dies gilt im Prinzip für alle Segmente, wobei das Wachstum des Containerver-



Das dynamischste Marktsegment ist die Containerschifffahrt.

Foto: HHLA

kehrs der dynamischste Bereich bleiben wird, während für die Massengutfahrt von moderaten Zuwächsen ausgegangen werden kann.

Nachdem 2007 nach den Schätzungen des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik weltweit 484 Mio. TEU umgeschlagen worden sind, kann für 2008 mit mindestens 532 Mio. TEU gerechnet werden. Nach eher vorsichtigen ISL-Prognosen mit moderaten durchschnittlichen Wachstumsraten von bis zu sieben Prozent pro Jahr dürften spätestens 2020, wahrscheinlich aber bereits früher, über 1 Mrd. TEU umgeschlagen werden.

Seehafenumschlag

Alle auf den Weltmeeren transportierten Güter müssen irgendwo umgeschlagen werden. Für die deutsche bzw. westeuropäische Binnenschifffahrt sind in erster Linie die Häfen in der Nordrange, insbesondere Bremer/Bremerhaven, Hamburg und demnächst in Sachen Containerverkehr Wilhelmshaven, aber auch Antwerpen und Rotterdam, von Interesse. Der Güterumschlag der deutschen Seehäfen hat sich von rd. 280 Mio. t im Jahr 2000 auf 370 Mio. t in 2007 erhöht. Entscheidendes Gewicht – und das im wahrsten Sinne des Wortes – hieran hatte der Containerverkehr mit netto 61 Mio. t im Jahr 2000 und rund 120 Mio. t im Jahr 2007.

Seriöse Prognosen gehen davon aus, dass sich das Aufkommen im Seehafenhinterlandverkehr um 130 Prozent von 195 Mio. t in 2005 auf 450 Mio. t im Jahr 2025 erhöhen. Dabei zeigt sich wiederum die hohe Dynamik des Containerverkehrs, der sich bei Aufkommen und Leistung nahezu verdreifacht. Dies entspricht einem jährlichen Zuwachs von über 6,5 Prozent. Der konventionelle Verkehr wächst mit insgesamt 44 Prozent beim Aufkommen und 64 Prozent bei der Leistung deutlich schwächer.

Vom dynamischen Wachstum des Seehafenhinterlandverkehrs profitieren insgesamt alle Binnenverkehrsträger. Die Binnenschifffahrt wächst allerdings unterproportional zum relevanten Gesamtmarkt, jedoch deutlich stärker als im Durchschnitt der letzten zehn Jahre. Das Transportaufkommen und die Transportleistung steigen gegenüber 2004 deutlich an, das Wachstum bleibt aber mit 20 Prozent bzw. 26 Prozent hinter der Entwicklung der anderen Verkehrsträger deutlich zurück, somit sinkt auch der relative Marktanteil im Modal Split.

Containerumschlag

Interessant für die Binnenschifffahrt ist der Containerverkehr, der im Zu- und Ablauf der Seehäfen in Deutschland und den ARA-Häfen infolge der Globalisierung mit zweistelligen

Wachstumsraten zugenommen hat. Auch in den kommenden Jahren, ist mit deutlich steigenden Umschlagsmengen zu rechnen.

Von 2007 bis 2015 wird sich die Zahl der normierten Behälter in Hamburg von 9,9 Mio. TEU auf 18,1 Mio. TEU, in Bremerhaven von 4,9 auf 7,0 Mio. TEU, in Wilhelmshaven von 0 auf 2,7 Mio. TEU sowie in Rotterdam von 10,8 auf 21,0 Mio. TEU und in Antwerpen von 8,2 auf 14,0 Mio. TEU erhöhen. Insgesamt wird sich das Aufkommen dieser fünf Containerseehäfen in dieser Zeit von 33,8 Mio. TEU auf 62,7 Mio. TEU ansteigen.

Nach Abzug der Containermengen, die im Feederverkehr über See oder im lokalen Raum abgefahren werden, verbleiben nach Berechnungen von Prof. Zachcial etwa 65 Prozent für den echten Hinterlandverkehr. Von diesem Aufkommen werden rund 60 Prozent auf der Straße, 28 Prozent auf die Schiene und zwölf Prozent auf der Wasserstraße ab- bzw. angefahren. Von Seehafen zu Seehafen ist der Anteil der Binnenschifffahrt deutlich unterschiedlich. Derzeit werden in Rotterdam 30 Prozent und in Antwerpen 33 Prozent der Containermengen auf der Wasserstraße an- bzw. abgefahren. In Hamburg und Bremerhaven sind es dagegen nur jeweils zwei Prozent.



Prof. Dr. Manfred Zachcial, Leiter der Abteilung Maritime Wirtschaft und Verkehr im Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik

Binnenschifffahrtsperspektiven

Doch die Binnenschifffahrt lebt nicht nur vom Containertransport. Für diesen Verkehrsträger ist der Stellenwert im deutschen Güterverkehr und speziell im Güterfernverkehr von Bedeutung.

In den letzten Jahren hat der Güterverkehr auf der Straße und der Schiene Marktanteile hinzugewonnen, während die Binnenschifffahrt entsprechend Anteile einbüßte. Von 2003 ver-

änderte sich der Anteil der Binnenschifffahrt von 11,1 Prozent über 11,5 Prozent in 2004, 11,4 Prozent in 2005 und 10,6 Prozent in 2006 auf 10,1 Prozent im letzten Jahr.

Im gesamten Güterfernverkehr konnte im letzten Jahr mit einem Plus von 3,5 Prozent auf 3,62 Mrd. t erneut ein deutlicher Zuwachs verbucht werden, allerdings ist dieser Zuwachs schwächer als im Vorjahr, als ein Plus von 5,7 Prozent registriert werden konnte. Nach Schätzungen der zukünftigen Entwicklung des Güterfernverkehrs ist mit einer weiteren erheblichen Steigerung bis 2015 und danach zu rechnen. Dabei wurde für den Zeitraum 1997-2015 von einem Zuwachs von 63% ausgegangen. Starke Zuwächse werden hiernach insbesondere bei den internationalen Verkehren erwartet, die für die Binnenschifffahrt von besonderer Bedeutung sind. Bezogen auf den angegebenen Zeitraum wurde für den Binnenverkehr ein Wachstum von nur 34 Prozent angegeben, während sich der grenzüberschreitende Verkehr (incl. Transit) mit +97 Prozent nahezu verdoppeln wird. Die Mengen im Güterfernverkehr werden für die Binnenschifffahrt zwar von 235,9 Mio. t in 2004 um 20 Prozent auf 282,8 Mio. t in 2025 anwachsen, doch der Anteil der Wasserstraßentransporteure im Reigen der drei Binnenverkehrsträger fällt von 11,7 auf 9,5 Prozent zurück.

Gegenwärtig bewegen sich die Mengen in der Binnenschifffahrt auf einem hohen Niveau. Nach Erhebungen des Statistischen Bundesamtes wurden 2007 auf deutschen Binnenwasserstraßen rund 249 Mio. t abgefahren. Dies waren 5,5 Mio. t oder 2,3 Prozent mehr als 2006. Damit wurde 2007 die höchste Beförderungsmenge seit der Wiedervereinigung Deutschlands registriert. Von überragender Bedeutung

ist der grenzüberschreitende Verkehr mit rund 167 Mio. t. Im Binnenverkehr wurden 59 Mio. t registriert, auf den Durchgangsverkehr entfielen 23 Mio. t.

Auffallend ist die Unpaarigkeit der Mengen im Verkehr mit dem Ausland: 64 Prozent entfielen auf den Empfang, 36 Prozent auf den Versand. Maßgeblich hierfür sind der Rheinverkehr und die Dominanz der Verschiffungen ab Rotterdam und Antwerpen.

Nach Schätzungen im Rahmen der Bundesverkehrsplanung 2003, basierend auf Daten bis 1997, wird für die Entwicklung der Mengen für die Binnenschifffahrt von 1997 bis zum Jahr 2015 ein Wachstum von 44 Prozent prognostiziert. Dabei wird für den grenzüberschreitenden Verkehr ein Plus von 61 Prozent erwartet, während der Binnenverkehr um vier Prozent zurückgehen wird.

Bezogen auf die gesamteuropäische Güterverkehrsleistung bis 2020 gehen jüngste Prognosen davon auf, dass diese um mehr als ein Drittel im Vergleich zu 2007 zunehmen wird. 2020 wird der LKW mit 77 Prozent den mit Abstand größten Anteil der Verkehrsleistung abwickeln. Die Binnenschifffahrt erbringt heute etwa fünf Prozent der gesamteuropäischen Güterverkehrsleistung. Daran wird sich auch im nächsten Jahrzehnt nichts Signifikantes verändern, so Zachial auf dem AGC&S-Fachforum. Da die Binnenwasserstraßen den mittleren Transportdistanzen eine natürliche Grenze setzen, besitzen diese hier den geringsten Spielraum nach oben. Dementsprechend wird die Binnenschifffahrt leicht unter dem Durchschnitt aller Verkehrsträger zulegen und mit jährlich 1,7 Prozent wachsen. ■



Containerschifffahrt und Tankschifffahrt auf dem Rhein.

Foto: Rolf Köppen/duisport

Statistisches Bundesamt

Güterverkehr mit Binnenschiffen im ersten Quartal 2008 leicht rückläufig

In den ersten neun Monaten des Jahres 2008 hat nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt gegenüber dem gleichen Zeitraum 2007 um 0,3% oder 0,5 Millionen Tonnen abgenommen. Insgesamt wurden bis zum Ende des dritten Quartals des laufenden Jahres 186,4 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres waren es 186,9 Millionen Tonnen.

Die Entwicklung der Binnenschifffahrt folgt damit im Jahresverlauf der abgeschwächten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. So lag der Umschlag deutscher Binnenhäfen im ersten Quartal 2008 noch knapp 2% über dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. Fürs erste Halbjahr ergab sich ein kleines Plus von circa 1%. Nunmehr ist erstmals seit 2006 (Januar bis September: - 0,1%) für die ersten drei Quartale 2008 wieder eine negative Entwicklung zu verzeichnen.

Mit einem Plus von 0,9% hat sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2008 der Empfang aus dem Ausland gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht erhöht. Rückläufig waren dagegen der innerdeutsche Verkehr (- 0,2%), der Versand ins Ausland (- 2,1%) und der Transit (- 1,4%).

Differenziert nach Güterarten zeigten sich im dritten Quartal 2008 die größten Zunahmen bei Düngemitteln (+ 14,5%), Nahrungs- und Futtermitteln (+ 4,2%), chemischen Erzeugnissen (+ 2,7%), Steinen und Erden (+ 2,2%) sowie Mineralölzeugnissen (+ 1,7%). Rückgänge mussten hingegen bei Erzen, Metallabfällen (- 1,7%), anderen Halb- und Fertigerzeugnissen (- 2,1%), festen mineralischen Brennstoffen (- 3,6%) sowie insbesondere Eisen, Nicht-Eisen-Metallen (- 6,7%) und landwirtschaftlichen Erzeugnissen (- 9,9%) festgestellt werden.

Beim Transport von Containern auf Binnenschiffen war in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres ein leichtes Plus auf 1,6 Millionen TEU festzustellen. Dies sind 6 000 TEU oder 0,3% mehr als im gleichen Zeitraum 2007.

Ein Buch von Prof. Dr.-Ing. Hans H. Heuser und Dipl. Ing. Volker Renner

50 Jahre Schubschifffahrt in Europa

Anfang der 50-er Jahre beherrschten die Schleppzüge mit bis zu 6 Kähnen sowie die Motorfrachtschiffe bzw. schleppenden Motorfrachtschiffe das Geschehen auf den europäischen Binnenwasserstraßen. Die stark zunehmende Nachfrage nach Massenguttransporten ab 1950, und dies insbesondere auf dem Rhein, führte zu der Überlegung, die seinerzeit bereits seit geraumer Zeit in den USA erfolgreich operierende Schubschifffahrt unter Berücksichtigung der speziellen europäischen Wasserstraßen-Rahmenbedingungen, auch in diesem Fahrtgebiet einzusetzen.

Die Autoren, Prof. Dr.-Ing. Hans H. Heuser und Dipl. Ing. Volker Renner, schenken in ihrem Buch ihre Aufmerksamkeit zunächst dieser geschichtlichen Entwicklung. Beschrieben werden die damaligen Transportstrukturen und die sich für das neue Transportsystem ergebenden technischen Anforderungen. Hieran knüpfen sich die jeweiligen Stationen der Schubboot- und Leichterentwicklungen bis zu den heute eingesetzten modernsten Verbänden an. Ein Blick

auf die Entwicklungen der Elbe macht deutlich, dass sich diese aufgrund der ausgeprägteren Anforderungen durch Niedrigwasser von denen des Rheingebietes deutlich unterscheiden.

Begleitet wird die Beschreibung der technischen Entwicklung durch die Darstellung wirtschaftlicher Bewertungsfaktoren, wie beispielsweise der spezifische Leistungsbedarf oder der Transportgütergrad von Schubverbänden. Diese Faktoren gewinnen vor dem Hintergrund der Notwendigkeit zur Reduzierung des Brennstoffverbrauchs und der steigenden Anforderungen an den Klimaschutz, immer mehr an Bedeutung. In diesem Zusammenhang stellen die Autoren in einem Vergleich mit Motorschiff und Koppelverband fest, dass sich der Einfluss möglicher, klimatisch bedingter, langfristig zu erwartender Verringerungen der Fahrwassertiefen frei fließender Flüsse, beim System Schubverband geringer auswirken wird als bei den Vergleichsschiffen. Darüber hinaus werden Kostenvorteile, insbesondere bei geringen bis sehr geringen Fahrwassertiefen ermittelt. Allerdings wird auch deutlich

gemacht, dass sich die speziellen Vorteile des Systems nur dann voll entfalten können, wenn ein bestimmtes Transportvolumen zu Verfügung steht. Ein gesondertes Kapitel widmet sich der Beschreibung des Mitte 2007 in Betrieb gegangenen neusten Streckenschubboot-Neubau „Veerhaven X“. Abschließend gehen die Autoren, die beide viele Jahre im Bereich Forschung und Entwicklung der Binnenschifffahrt tätig waren, und eine Vielzahl wissenschaftlich-technischer Werke veröffentlicht haben, auf die Schwerpunkte zukünftiger Forschungs- und Entwicklungsarbeiten ein. Nur durch eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Schubverbandsystems ist es möglich, den zukünftigen wirtschaftlichen und klimatischen Herausforderungen wirksam begegnen zu können. Die angesprochenen Themenbereiche werden mit mehr als 50 technischen Abbildungen und einem umfangreichen Bildanhang angereichert.

Das Buch erschien im Herbst 2007 im Binnenschifffahrts-Verlag in Duisburg-Ruhrort.

Prof. Dr.-Ing. Hans H. Heuser, Dipl.-Ing. Volker Renner

50 JAHRE SCHUBSCHIFFFAHRT IN EUROPA

Forschung und Entwicklung in Deutschland verhalfen zum Durchbruch
und sichern die Zukunftschancen



BINNENSCHIFFFAHRTS - VERLAG GmbH



Lehrgangsprogramm 2009

Schulschiff „Rhein“

Rheinpatent- und Fortbildungslehrgang

140. FbL	02.02. - 22.02.2009
141. FbL	15.06. - 05.07.2009
142. FbL	21.09. - 11.10.2009
143. FbL	09.11. - 29.11.2009

(Teilnahmegebühr : 1.745,00 EUR)

Donau-Streckenpatent-Lehrgang (Straubing - Vilshofen)

(Teilnahmegebühr : 595,00 EUR)

11.09. -13.09.2009

Donau-Kapitänspatent-Lehrgang (Wien – Budapest)

(Teilnahmegebühr : 780,00 EUR)

04.11. - 08.11.2009

Radarpatent-Lehrgang

1. RL	10.03. - 12.03.2009
2. RL	11.03. - 13.03.2009
3. RL	03.11. - 05.11.2009
4. RL	04.11. - 06.11.2009

(Teilnahmegebühr : 760,00 EUR)

Sachkundiger in der Fahrgastschiffahrt

1. Grundkurs	20.03. - 23.03.2009
2. Grundkurs	04.12. - 07.12.2009

(Teilnahmegebühr : 715,00 EUR)

UKW-Sprechfunk-Lehrgang

1. UKW-SFL	25.03. - 27.03.2009
2. UKW-SFL	28.10. - 30.10.2009

(Teilnahmegebühr : 570,00 EUR)

ADNR-Sachkunde

1. Grundkurs	12.01. - 16.01.2009
2. Grundkurs	02.03. - 06.03.2009
3. Grundkurs	11.05. - 15.05.2009
4. Grundkurs	11.07. - 15.07.2009
5. Grundkurs	26.10. - 30.10.2009
6. Grundkurs	07.12. - 11.12.2009

(Teilnahmegebühr : 685,00 EUR)

ADNR-Sachkunde

1. Wiederholungs-Grundkurs	20.01. - 21.01.2009
2. Wiederholungs-Grundkurs	04.02. - 05.02.2009
3. Wiederholungs-Grundkurs	22.04. - 23.04.2009
4. Wiederholungs-Grundkurs	02.06. - 03.06.2009
5. Wiederholungs-Grundkurs	09.07. - 10.07.2009
6. Wiederholungs-Grundkurs	09.09. - 10.09.2009
7. Wiederholungs-Grundkurs	16.11. - 17.11.2009
8. Wiederholungs-Grundkurs	14.12. - 15.12.2009

(Teilnahmegebühr : 395,00 EUR)

ADNR-Schulung „Chemikalien“

1. Aufbauschulung	27.04. - 29.04.2009
2. Aufbauschulung	28.09. - 30.09.2009

(Teilnahmegebühr : 545,00 EUR)

1. Wiederholungsschulung	27.04. - 28.04.2009
2. Wiederholungsschulung	28.09. - 29.09.2009

(Teilnahmegebühr : 395,00 EUR)

ADNR-Schulung „Gase“

Aufbauschulung	14.09. - 16.09.2009
Wiederholungsschulung	14.09. - 15.09.2009

(Teilnahmegebühr : 545,00 EUR)
(Teilnahmegebühr : 395,00 EUR)

Gefahrgutbeauftragten-Grunds Schulung

1. Grunds Schulung	10.03. - 13.03.2009
2. Grunds Schulung	01.12. - 04.12.2009

(Teilnahmegebühr : 630,00 EUR)

Gefahrgutbeauftragten-Fortbildungsschulung

1. Fortbildungsschulung	11.03. - 13.03.2009
2. Fortbildungsschulung	02.12. - 04.12.2009

(Teilnahmegebühr : 490,00 EUR)

Schulung für beauftragte Personen nach GbV

1. Schulung	24.04.2009
2. Schulung	09.10.2009

(Teilnahmegebühr : 300,00 EUR)

Erste Hilfe

1. Grundkurs	16.01. - 17.01.2009
2. Grundkurs	05.06. - 06.06.2009
3. Grundkurs	25.09. - 26.09.2009

(Teilnahmegebühr : 125,00 EUR)

Erste Hilfe-Training

1. Wiederholungskurs	14.02.2009
2. Wiederholungskurs	25.04.2009
3. Wiederholungskurs	19.06.2009
4. Wiederholungskurs	31.10.2009

(Teilnahmegebühr : 85,00 EUR)

Zugang zum Beruf

1. Seminar	24.03. - 25.03.2009
2. Seminar	01.10. - 02.10.2009

(Teilnahmegebühr : 405,00 EUR)

Technik

„Hydraulik und Elektrik“	
(Teilnahmegebühr: 665,00 EUR)	16.03. – 19.03.2009
„Motoren und Maschinen“	
(Teilnahmegebühr: 665,00 EUR)	27.04. – 30.04.2009

Logistik

„Schwertguttransport“ Termine und Preis werden per Mitgliederrundschreiben bzw. im Internet bekannt gegeben

Workshop

„Anforderungen an die Rheinpatent-Prüfung“	
(Teilnahmegebühr : 155,00 EUR)	15.01.2009
„Lernort fahrendes Schiff“	
(Teilnahmegebühr: 410,00 EUR)	10.09. - 12.09.2009
„Betriebswirtschaftliche Aspekte in der Binnenschiffahrt“	
(Teilnahmegebühr: 410,00 EUR)	18.05. - 19.05.2009

Einführungs- und Sicherheitslehrgang für Schiffsjungen und -mädchen

22. Lehrgang	19.01. - 30.01.2008
23. Lehrgang	08.09. - 18.09.2008
24. Lehrgang	30.11. - 11.12.2008

(Kostenlos für Mitglieder der Berufsgenossenschaft – BGF
Anmeldungen an : BGF - Telefon: 0203 / 29 52 153)

Anmeldungen

Schulschiff RHEIN, Postfach 17 04 28, 47184 Duisburg
Telefon +49 (0) 20 66 / 22 88 0
Telefax +49 (0) 20 66 / 22 88 22
info@schulschiff-rhein.de
www.schulschiff-rhein.de

Binnenschiffer des Duisburg-Homberger Schifferberufs-Kollegs üben bei der Marine an Bord der ehemaligen Fregatte „Köln“ unter außergewöhnlichen Belastungen

Eng, dunkel und viel zu heiß

Wenn in einem Wohnhaus ein Feuer ausbricht, werden die Bewohner schnell evakuiert. Gibt es keine andere Möglichkeit mehr, kann das Haus kontrolliert abbrennen. Beim Ausbruch von Feuer auf einem Binnenschiff können jedoch diese beiden Lösungen nicht in Erwägung gezogen werden. Auf einem Binnenschiff kommt hinzu, dass trotz eingeleiteter Löschmaßnahme der Schiffsbetrieb möglichst aufrecht erhalten bleiben muss. Für jeden Binnenschiffer an Bord keine einfache Aufgabe und gleichzeitig mit großen psychologischen Belastungen verbunden.

Auf dem Wasser gilt es, die Flammen schnell unter Kontrolle zu bringen, bevor sich in den einzelnen Bereichen extrem hohe Temperaturen bilden. Eine Belüftung der einzelnen Bereiche ist nicht möglich, ohne andere durch Rauchentwicklung zu gefährden.

Jedes Besatzungsmitglied ist gefordert, möglichst schnell und richtig zu reagieren. Die richtigen Sofortmaßnahmen müssen ergriffen werden, damit der Brandherd erstickt und nicht auf andere Bereiche übergreifen können.

Eine spezielle Ausbildung für diesen Ernstfall gibt es nur im geringen Maße. So ist es während der Ausbildung zum Binnenschiffer/in am Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ üblich, diese spezielle Ausbildung im Lehrplan mit den Schülern zu erörtern. Die Brandlehrer, der Einsatz von Rettungsmitteln und die Leckabwehr werden in Lernaufgaben mit den Schülern erörtert. Am eigenen Brandsimulator und der angrenzenden Schiffssektion können die Schüler, am Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ diese Ausbildung für den Ernstfall über und trainieren.

Der Höhepunkt im 3. Ausbildungsjahr bildet

dann eine entsprechende Ausbildung im Ausbildungszentrum Schiffssicherung der Marine in Neustadt in Holstein.

So nahmen aus diesem Grund die Schüler und eine Schülerin der Oberstufe 233 mit ihrem Schulleiter, Hans-Günter Portmann, vom 24. 11. bis 28.11. 2008 wieder an so einer Ausbildung teil. Zwei Ausbilder der Marine, Stabsbootsmann Karsten Tebje und Hauptbootsmann Bert Schwob begrüßten die Binnenschiffer aus Duisburg bei der Marine. Sie hatten ein ausführliches Ausbildungsprogramm für die Woche vorbereitet um die Schutzmaßnahmen vor Ort zu trainieren.

Die Instrukturen haben für ihren Auftrag viele moderne, aber zum Teil auch eher rustikale Ausbildungsmöglichkeiten zur Verfügung. Alle haben jedoch eines gemeinsam: Sie sind extrem fordernd. Neben einer Brandschutzhalle, die verschiedene Möglichkeiten bietet, den Umgang mit unterschiedlichen Löschmitteln zu trainieren, bietet die Ex-„Köln“, die ehemalige Fregatte Köln, realistische Trainingsmöglichkeiten. Sie wurde speziell für die Ausbildungsbelange in der Schadensabwehr umgebaut und auch mit einer modernen Filteranlage versehen, um den Umweltschutzaufgaben gerecht zu werden. Seitdem bricht auf der „Köln“ regelmäßig Feuer aus oder Wasser ein.

Die engen Gänge und dunklen Maschinenräume flößen den Binnenschiffern Respekt ein und treiben den Teilnehmern Angstschweiß auf die Stirn. „Die Brände, die wir hier simulieren, sind relativ klein – es geht mehr um die psychologische Wirkung“, erläutert Stabsbootsmann Karsten Tebje. In den schmalen Gängen, den steilen Zugängen und der schnellen Hitze- und

Rauchentwicklung in der ehemaligen Fregatte erleben die Binnenschiffer ein realitätsnahes Szenario. Die Lage auf der Übungseinheit lassen sich je nach Bedarf und Ausbildungsstand beliebig eskalieren. „Wir bringen die Verantwortlichen gelegentlich schon an den Rand ihrer Leistungsgrenze“, gibt Stabsbootsmann Tebje zu. Am Ende sind die Lagen aber alle zu bewältigen, wie er betont.

Nicht nur das Feuer auf der Ex-„Köln“ oder in der Brandhalle forderte die Binnenschiffer, sondern auch das Wasser, dass durch verschiedene Leckstellen in die Räume einlief, verlangte volle Konzentration. Zuerst wurde im Torso, einer Schiffssektion in der Schule 1, das Abdichten der Leckstellen geübt. War das Wasser im Torso nach angenehm warm, so war die Aufgabe der Leckabwehr auf der „Köln“ mit eiskaltem Ostseewasser erschwert. Mit Brettern, Balken und Kissen schafften es die Binnenschiffer, unter Anleitung der beiden Ausbilder, mit Geschick die Wassermassen zu stoppen und die Leckstellen abzudichten.

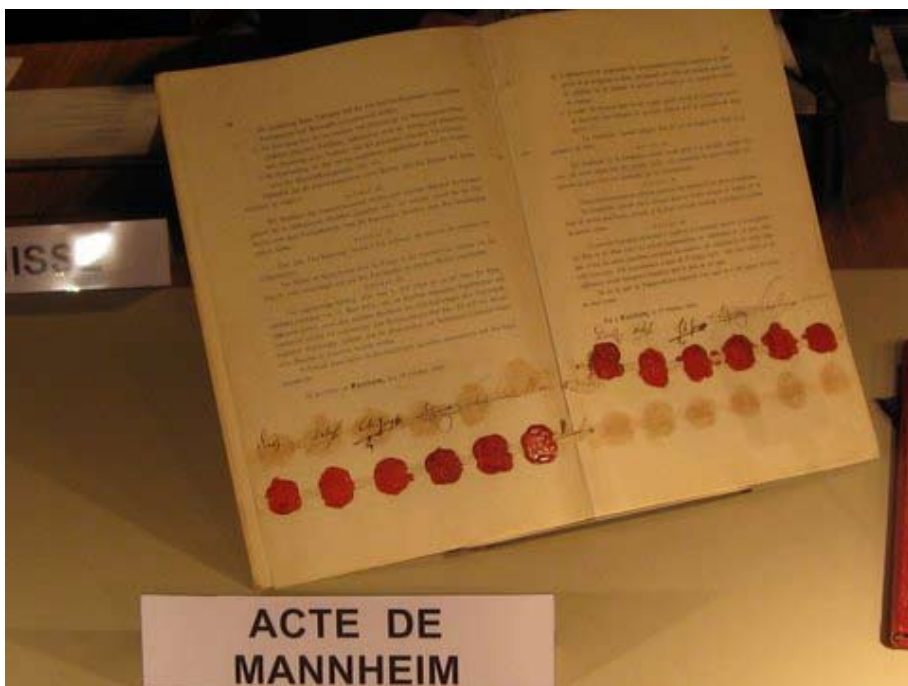
In der Schwimmhalle machten die Binnenschiffer Bekanntschaft mit dem Einsatz von Rettungsmitteln. Sie lernten den Umgang mit der Schwimmweste der Marine. Hier bestand das Problem, das bei Seegangbedingung der Überlebensanzug, der in der Schwimmweste integriert ist, im Wasser angezogen werden musste. Das Besteigen der Rettungsinsel gehörte ebenso zum Programm, wie das Erklimmen der Station über ein vier Meter hohes Rettungsnetz. Darüber hinaus wurden noch typische Rettungswesten, die ihren Einsatz in der Binnenschiffahrt finden, angelegt, und im Wasser auf Funktion geprüft. ■



Anika Garbin steigt aus der Rettungsinsel aus, nachdem sie vorher eine Weile bei simuliertem Seegang in ihr ausgehalten hatte

Die Mannheimer Akte ist auch heute noch ein Vorbild und eine Quelle der Inspiration für die Förderung der Binnenschifffahrt

Die Rolle der ZKR wird sich verändern, aber nicht an Bedeutung verlieren



Anlässlich ihrer Herbstplenarsitzung hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt den 140. Jahrestag der Mannheimer Akte (17. Oktober 1868) begangen. Zu diesem Anlass waren hochrangige Vertreter der Mitgliedstaaten, der Europäischen Kommission, Vertreter des Gewerbes und der Häfen sowie Experten des Binnenschifffahrtsrechts eingeladen.

Die Vertreter der Mitgliedstaaten haben erneut bekräftigt, dass sie mit den Grundprinzipien der Mannheimer Akte, insbesondere der Freiheit der Schifffahrt, der Gleichbehandlung, dem koordinierten Ausbau der Wasserstraße und der Rolle der ZKR als eine internationale Instanz für die wirtschaftliche Förderung der Rheinschifffahrt, verbunden sind.

Die Harmonisierung der Vorschriften für die Binnenschifffahrt in Europa schreitet schnell voran und stützt sich auf die Grundsätze und Bestimmungen, die für den Rhein im Rahmen der Mannheimer Akte erarbeitet wurden. Diese ist heute in einem viel größeren, d. h. in einem europäischen Rahmen zu sehen. Daraus ergibt sich eine neue Organisation des Systems zur Regulierung und Förderung der Binnenschifffahrt,

wodurch sich die Rolle der ZKR ändern, aber nicht an Bedeutung verlieren wird.

Die Teilnehmer waren sich darin einig, dass die Interessen der europäischen Binnenschifffahrt und der Rheinschifffahrt untrennbar miteinander verbunden sind. Die Rheinschifffahrt stellt den wichtigsten und modernsten Teil der europäischen Binnenschifffahrt dar.

Die Mannheimer Akte ist auch heute noch ein Vorbild und eine Quelle der Inspiration für die Förderung der Binnenschifffahrt. Durch die Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Kommission und der ZKR kann dieses rheinische Vermächtnis künftig in den Dienst der gesamten europäischen Binnenschifffahrt gestellt werden.

Anerkennung der neuen Gemeinschaftsschiffszeugnisse auf dem Rhein

Durch eine Beschlussfassung anlässlich ihrer Herbstplenartagung 2008 hat die Zentralkommission die Gültigkeit von Gemeinschaftsschiffszeugnissen, die nach dem 30. Dezember 2008 ausgestellt wurden und eine volle Übereinstimmung mit den in Anhang II der Richtlinie 2006/87/EG enthaltenen Vorschriften

bescheinigen, auf dem Rhein anerkannt. Des Weiteren hat die Zentralkommission Bestimmungen für die Anerkennung von Schiffszeugnissen nichtrheinischer Staaten gebilligt. Diese Bestimmungen gelten für die Zeugnisse von Nicht-EU-Schiffen und eröffnet zusätzliche Möglichkeiten für die Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse.

Wirtschaftskrise und Binnenschifffahrt

Die Zentralkommission hat sich mit den Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise auf die Rhein- und Binnenschifffahrt auseinandergesetzt. Sie hat festgestellt, dass die Rheinschifffahrt im Laufe des ersten Halbjahres 2008 von einer hohen Nachfrage profitiert hat und von den finanziellen und wirtschaftlichen Turbulenzen verschont geblieben ist. Vielmehr hat der deutliche Rückgang der Ölpreise den Binnenschiffstransport von Erdölzeugnissen im zweiten Halbjahr kräftig angekurbelt. Im Laufe des Herbstes hat dieser Markt sogar ein Rekordniveau verzeichnet, was auf den Wiederaufbau der vorher sehr niedrigen Bestände zurückzuführen ist. In diesem Sektor gingen die Frachtraten im betrachteten Zeitraum deutlich nach oben.

Die Beförderung von Gütern aus dem Chemie-, Stahl-, Kohle- und Bausektor nahm im ersten Halbjahr 2008 noch zu; im zweiten Halbjahr gab es jedoch Anzeichen einer Abschwächung.

Insgesamt kann gesagt werden, dass sich die Krise auf die Binnenschifffahrt auszuwirken beginnt. Der Konjunkturabschwung drückt die Beförderungsnachfrage aus den verschiedenen Industriesektoren, die bei der Rheinschifffahrt Kunde sind, allmählich nach unten. Die Seehäfen haben ihre Geschäftsprognosen bereits heute nach unten korrigiert. Die Auswirkungen des Rückgangs auf die Binnenschifffahrt sind jedoch nach wie vor schwer abzuschätzen.

Zugang zum Beruf und Befähigungsnachweise

Die Zentralkommission hat den Wunsch, die Gültigkeit von Schifferdienstbüchern, die von anderen als den rheinischen Behörden ausgestellt worden sind, auf dem Rhein anzuerkennen. Auf diese Weise möchte sie die Pflichten

der Gewerbetreibenden vereinfachen und zur Entwicklung eines großen europäischen Binnenschiffahrtmarktes beitragen.

Zu diesem Zweck hat sie einen Beschluss über die Ausführungsbestimmungen für die Anerkennung nichtrheinischer Schifferdienstbücher auf dem Rhein gefasst. Dieser Beschluss legt die Modalitäten und Kriterien fest, nach denen Anträge auf Anerkennung nichtrheinischer Schifferdienstbücher von der ZKR künftig geprüft werden.

Die ersten Entscheidungen über die Anerkennung nichtrheinischer Schifferdienstbücher dürften im Frühjahr 2009 getroffen werden. Im Übrigen verfolgt die ZKR mit großer Aufmerksamkeit die im Bereich der Berufsausbildung und der Befähigungsnachweise ergriffenen Maßnahmen. Anlässlich der Kenntnisnahme des Berichts ihres Ausschusses STF (Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen) haben die Delegationen die Absicht bekundet, die neue Organisation EDINNA, welche alle Ausbildungseinrichtungen für die Schifferberufe auf europäischer Ebene umfasst, und die von PLATINA in diesem Bereich entwickelten Projekte zu unterstützen.

Sie sind übereingekommen, dass die ZKR zu den Bedingungen für eine bessere Integration neuer Ausbildungstechnologien (Simulator usw.) ins Prüfungssystem und für die Bereitstellung alternativer Zugangsformen zum Beruf zukunftsorientierte Überlegungen anstellen sollte.

Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt

Die Zentralkommission hat vom Stand des Ratifikationsverfahrens Kenntnis genommen, das Voraussetzung für das Inkrafttreten des Straßburger Übereinkommens von 1996 ist. Das Übereinkommen wird nun voraussichtlich im Herbst 2009 in Kraft treten. Vor diesem Hintergrund haben in der ZKR und den zuständigen Organisationen ihrer Mitgliedstaaten bereits jetzt die Vorbereitungsarbeiten begonnen.

Kongress 2009:

„Klimawandel und Rheinschiffahrt“

Die ZKR hat die Eckpunkte des Programmes des am 24. und 25. Juni 2009 in Bonn stattfindenden Kongresses zum Thema Binnenschiffahrt und Klimawandel ("Rheinschiffahrt und Klimawandel - Herausforderung und Chance") billigend zur Kenntnis genommen.

In diesem Rahmen werden drei parallele Workshops zu den Themen 1) Infrastruktur, 2) Flotten und 3) Märkte und Logistikketten veranstaltet. ■

Für Schiffe, die mehr als 20 Container oder Container mit Gefahrgütern befördern

Elektronisches Melden ab Frühjahr 2009 Pflicht

Die Wasserstraßenverwaltungen in den Niederlanden und in Deutschland konnten einen wichtigen Teil der Tests für das System des elektronischen Meldens in der Rheinschiffahrt erfolgreich abschließen. Diese Tests waren angesetzt worden, nachdem bei der Implementierung des elektronischen Meldens praktische Probleme aufgetreten waren und die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) deshalb beschlossen hatte, die schon eingeführte Verpflichtung zum elektronischen Melden auszusetzen bis sämtliche technischen Probleme beseitigt, an Land und an Bord der betroffenen Schiffe die notwendigen Vorkehrungen getroffen und die Systeme in den Rheinuferstaaten ausreichend getestet sein würden (Protokoll 2008-I-22).

Getestet wurde neben dem Datenaustausch zwischen den Revierzentralen nach dem Standard ERINOT 1.2 insbesondere die eigentliche Software zum Übertragen der Meldungen (BICS Version 3.07). Dies erfolgte grenzüberschreitend, sowohl an Bord von Schiffen als auch in den Systemen der Wasserstraßenverwaltungen, bei denen die Meldungen eingehen. Die Tests haben gezeigt, dass die Software funktioniert, und dass jetzt die Herstellung und Verteilung der BICS Version 3.07 an die komplette Containerflotte erfolgen kann.

Damit können die Hersteller von Anwendungen für den Containertransport in der Binnenschiffahrt ihre Software anpassen, sofern dies noch

nicht erfolgt ist. Einige Hersteller haben bereits mit der Auslieferung entsprechend angepasster Software begonnen. Die nächsten und voraussichtlich letzten Tests werden die Anwendungsprogramme der Schiffahrt, der Verloader und der Terminals einschließen. Da die grundsätzlichen Probleme mittlerweile gelöst scheinen, sind die Experten zuversichtlich, auch diese Tests bald erfolgreich abschließen zu können.

Da die früheren Versionen 3.04 und 3.05 von BICS nicht kompatibel zu ERINOT 1.2 sind und deshalb damit erzeugte Meldungen nicht in den Revierzentralen am Rhein verarbeitet werden können, sollten daher möglichst bald alle mit BICS ausgerüstete Schiffe ihre BICS-Versionen durch die aktuelle Version 3.07 ersetzen.

Die Mitgliedsstaaten der ZKR gehen davon aus, dass zum Jahreswechsel nahezu alle Tests beendet werden können. Anschließend werden die zuständigen Verwaltungen der ZKR vorschlagen, die Aussetzung des elektronischen Meldens nach Nummer 3 des § 12.01 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wieder aufzuheben. Dies könnte – ausgehend vom bisherigen Verlauf der Vorbereitungsarbeiten – im Frühjahr 2009 möglich sein. Ab dem Zeitpunkt der Aufhebung, den die ZKR bekannt geben wird, werden Schiffe, die mehr als 20 Container oder Container mit Gefahrgütern befördern, ihre obligatorischen Meldungen bei den Revierzentralen oder Verkehrsposten elektronisch übermitteln müssen.

Anzeige

Ihr elektronisches Medium für Fachinformationen an Bord und an Land

Die Fachzeitschrift im Internet

Schiffahrt online
Binnenschiffahrt - Binnenhäfen - Binnenwasserstraßen

Sie können uns auch telefonisch erreichen: +49-211-383683
oder per Fax +49-211-383684

Mit *Schiffahrt online* sind Sie immer auf dem neuesten Stand.

Klar und ohne Schnörkel.

Technische Vorschriften für Fahrgastschiffe

Umsetzung der EU-Richtlinie 2006/87/EG auf den abgeschlossenen Gewässern in Bayern

Anwendung der RheinSchUO bald auch außerhalb des Rheins

Von Dipl.-Ing. Volker Renner

Ausgangslage

Die EU-Richtlinie 2006/87/EG (RL) vom 12. Dezember 2006 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe wurde am 30. Dezember 2006 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Neu in die RL aufgenommen wurde das Kapitel 15 „Sondervorschriften für Fahrgastschiffe“. Ziel der EU-Richtlinie sind einheitliche technische Vorschriften für den gesamten Bereich der EU. Vom Bund ist die Umsetzung der EU-Richtlinie für alle Bundeswasserstraßen, von den Ländern für alle schiffbaren Landeswasserstraßen bis Ende 2008 durchzuführen, wobei eigene Landesvorschriften im Rahmen der RL möglich sind.

Vor diesem Hintergrund erfolgte durch das Referat Schifffahrt, Häfen und Verkehrswasserbau im Bayerischen Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (StMWIVT) die Vergabe der Untersuchung „Vergleichenden Bewertung der technischen Vorschriften für Fahrgastschiffe“.

¹ Die Hochrechnung in [2] erfolgte anhand von Unfallzenarien, da aufgrund der geringen Unfallzahlen seit 2001 die Fortschreibung der Unfallerhebung weitgehend eingestellt wurde und deshalb keine statistischen Daten über die Unfälle in der Binnenschifffahrt, deren Ursachen und Folgen zur Verfügung stehen.

EU-Richtlinie 2006/87/EG

Die EU-Richtlinie entspricht weitgehend der heute gültigen „Rheinschiffs-Untersuchungsordnung“ (RheinSchUO). Die beträchtliche Neugestaltung des Kapitels 15 der RheinSchUO, auf die nachfolgend ausführlicher eingegangen wird, sind mit Stand Herbst 2004 bereits in der EU-Richtlinie enthalten. Die Integration zukünftiger Anforderungen der RheinSchUO in die EU-Richtlinie werden über das „Komitologieverfahren“ in die EU-Richtlinie, Anhang II zeitnah eingearbeitet. Hieraus ergibt sich, dass auch bei den außerhalb des Rheins, z. B. auf Kanälen, kleinen Flüssen, Seen und Talsperren, eingesetzten Fahrgastschiffen, ab einer bestimmten Größe, in naher Zukunft die Regeln der RheinSchUO anzuwenden sind. Allerdings sieht die EU-Richtlinie in begründeten Fällen, die sich aus den unterschiedlichen Sicherheitsanforderungen der jeweiligen Fahrtgebiete ergeben, auch Abweichungen und Differenzierungen vor:

Neben „Zusätzliche oder eingeschränkte technische Vorschriften für bestimmte Zonen“ gemäß Art. 5 lässt Art. 7, Abs. 1 der EU-Richtlinie für die einzelnen Mitgliedsstaaten weitere Abweichungen zu. Diese beziehen sich auf Fahrzeuge und schwimmende Geräte, die auf schiffbaren Wasserstraßen verkehren, die

nicht über Binnenwasserstraßen und Wasserstraßen anderer Mitgliedsstaaten verbunden sind. Zusätzlich können gemäß Art. 7, Abs. 2 die EU-Mitgliedsstaaten für Fahrten in einem innerstaatlich geografisch abgegrenzten Gebiet oder in Hafengebieten Abweichungen von der EU-Richtlinie zulassen. Dies würde bedeuten, dass für Fahrzeuge, die beispielsweise ausschließlich auf der oberen Donau zwischen Weltenburg und Kehlheim(Landeswasserstraße) oder dem Main-Donau-Kanal und Main (Bundeswasserstraße) verkehren, von diesen Abweichungen Gebrauch gemacht werden kann.

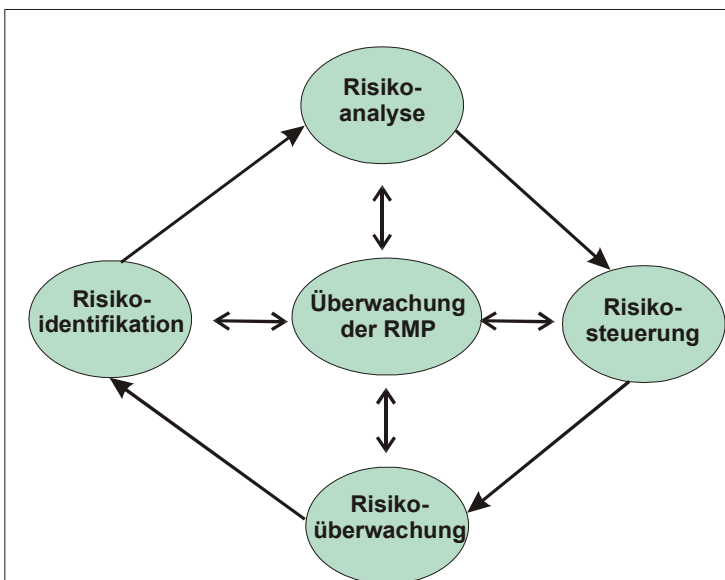
Neugestaltung des Kapitels 15 der RheinSchUO

Die vor Herbst 2004 gültigen „Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe“ des Kapitels 15 der RheinSchUO stammten aus dem Jahre 1976. Ausschließlich diese vergleichsweise lange Zeitspanne, und nicht die konkrete zeitliche Gefahren- und Unfallentwicklungen in der Binnen-Fahrgastschifffahrt, waren ursächlich für die beträchtliche Neugestaltung des Kapitels 15. Im Gegenteil: Die Entwicklungen gemäß [1] zeigten, dass trotz zunehmendem Interesse an Gästefahrten auf Binnenwasserstraßen und der sich hieraus ergebenden wachsenden Zahl an Fahrgastschiffen, die Unfallzahlen rückläufigen sind. So ergab eine Hochrechnung für die Jahre 2001 bis 2005 keine Toten in der Fahrgastschifffahrt¹. Diese Entwicklung bestätigt das hohe Sicherheitsniveau der seinerzeitigen Vorschriften.

Allerdings ergeben sich nach dieser langen Zeitspanne folgende Fragen:

- Gibt es Entwicklungen im Verkehrsgeschehen, die das Sicherheitsniveau der Fahrgastschiffe zukünftig verstärkt gefährden?
- Gibt es konkrete Mängel, die umgehend behoben werden müssen?
- Gibt es technische Entwicklungen, die mit angemessenem wirtschaftlichen Aufwand kurzfristig zu einer weiteren Erhöhung des Sicherheitsniveaus der Fahrgastschiffe beitragen können?

Bedauerlicherweise orientierten sich die damaligen Bemühungen zur Klärung vorstehender Fragen nicht an Analysemethoden, wie sie seit



Aufbau des Risikomanagement-Prozesses (RMP)

langem zur Erhöhung des Sicherheitsniveaus in allen Bereichen des täglichen Lebens eingesetzt werden. Zu nennen ist beispielsweise der „Risiko-Management-Prozess“ (RMP) [3] oder das von der „IMO“ (International Maritime Organisation) entwickelte „Formal Safety Assessment“ (FSA) [4]. Hierbei handelt es sich um international anerkannte Methoden, bei denen Risiko-Grundelemente wie beispielsweise

- Risikoidentifikation
- Risikoanalyse
- Risikosteuerung
- Risikoüberwachung,

mindestens einmal zu durchlaufen sind (siehe Abb.). Zugrunde gelegt wurde stattdessen eine „umfangreiche Gefährdungsanalysen“ [5]. Bei dieser Analyse handelt es sich um das grundsätzliche Zusammentragen von möglichen Gefahrenbereichen, wobei vielfach die Rahmenbedingungen der See-Fahrgastschiffahrt zugrunde gelegt wurden.

Vergleichende Bewertung der technischen Vorschriften für Fahrgastschiffe

Aufgrund der unterschiedlichen technischen und sicherheitsrelevanten Anforderungen an die Fahrgastschiffe, die sich aus den verschiedenen Einsatzgebieten ergeben, erfolgte die vergleichende Bewertung der Vorschriften des Kapitels 15 der heutigen „RheinSchUO“ mit der „Verordnung für die Schifffahrt auf den Bayerischen Gewässern“ (SchO) als auch der Schweizer „Verordnung über Bau und Betrieb von Schiffen und Anlagen öffentlicher Schifffahrtsunternehmen“ (SBV), (SBV/AB-SBV). Darüber hinaus wird auf die Unterschiede zwischen der heutigen RheinSchUO und derjenigen vor 2004 hingewiesen. Die vergleichende Bewertung beinhaltet die Einschätzung des jeweiligen Sicherheitsniveaus, die sich ergebenden betriebswirtschaftlichen Konsequenzen und Handlungsempfehlungen.

Das Ergebnis der vergleichenden Bewertung zeigt, dass bei konsequenter Umsetzung der EU-Richtlinie sowohl bei den Neubauten als

auch bei den existierenden Schiffen beträchtliche zusätzliche Investitionskosten erforderlich sind. Auf der anderen Seite ist nicht sicher, ob und in welchem Umfang die erweiterten Vorschriften zu einer wesentlichen Erhöhung des Sicherheitsniveaus beigetragen werden. In Einzelfällen werden sie sogar als kontraproduktiv eingestuft. Von wesentlicher Bedeutung sind die verschärften Anforderungen in den Bereichen Stabilität, Sicherheitsabstand und Freibord, Redundanter Antrieb, Brandschutz, Sammelflächen oder fest installierte Feuerlöschanlagen für Maschinenräume.

Bei den existierenden Schiffen kommen vielfach technische Probleme bei der Umsetzung oder die Undurchführbarkeit der geforderten Maßnahmen hinzu. Somit müsste ein großer Teil dieser Schiffe nach Ablauf der jeweiligen Übergangsfrist aus dem Markt ausscheiden. Aus diesem Grund wurde inzwischen für die existierenden Schiffe außerhalb der Bundeswasserstraßen von Seiten des BMVBS ein zeitlich unbeschränkter Bestandsschutz zugesichert.

Geplante Umsetzung der EU-Richtlinie 2006/87/EG auf den abgeschlossenen Gewässern in Bayern

Nach einer ausführlichen Auswertung der vergleichenden Bewertung durch das Referat Schifffahrt, Häfen und Verkehrswasserbau im StMWIVT und nach Abstimmung mit dem Bayerischen Fahrgastschiffahrtsgewerbe ist geplant, gemäß Art. 7 Abs. 1 der EU-Richtlinie, Abweichungen von allen Bestimmungen dieser Richtlinie zuzulassen. Stattdessen wird die bisher gültige Binnenschiffs-Untersuchungsordnung (BinSchUO) angewendet, wobei gemäß Schifffahrtsbekanntmachung (SchBek) vom 1. April 2007 die BinSchUO „nicht gilt, soweit der Aufwand zur Erfüllung ihrer Anforderungen in keinem angemessenen Verhältnis zu dem zu erwartenden Zugewinn an Sicherheit steht. In Zweifelsfällen entscheidet das Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie“. Darüber hinaus werden für neue

Fahrgastschiffe neben der BinSchUO eine Reihe zusätzlicher Anforderungen aus der EU-Richtlinie übernommen, die in einem gesonderten Anforderungskatalog zusammengestellt wurden. Diese Vorgehensweise des Bundeslandes Bayern erfolgt vor dem Hintergrund der Ergebnisse der 2004 im Auftrag des StMWIVT durchgeführten systematischen Analyse „Risikoidentifikation über die Verkehrssicherheit der auf den bayerischen Seen im Einsatz befindlichen Fahrgastschiffe am Beispiel des Chiemsees und des Starnberger Sees“.

Ein weiteres Argument für die zuvor beschriebene Vorgehensweise sind die in regelmäßigen Abständen durchzuführenden Nachuntersuchungen der Fahrgastschiffe auf den Bayerischen Seen. Hier besteht ein deutlicher Sicherheitsgewinn zugunsten der SchO gegenüber der RheinSchUO bzw. der RL:

Bei der RheinSchUO bzw. RL beträgt die Zeitspanne für Fahrgastschiffe 5 Jahre und 2 Jahre bei der SchO, wobei im letzteren Fall die Schiffe spätestens nach 4 Jahren aus dem Wasser genommen werden müssen.

In wie weit auch andere Bundesländer von einer Ausnahmegenehmigung, die die EU-Richtlinie vorsieht, Gebrauch machen, bleibt abzuwarten. Es sieht jedoch gegenwärtig so aus, dass beispielsweise das Bundesland NRW die Möglichkeit von Abweichungen und Differenzierungen für seine Fahrgastschiff-Fahrtgebiete nicht nutzen wird.

Literatur

- [1] Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 7 1997/98, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), "Binnenschifffahrt in Zahlen" ifo-Institut
- [2] Planco, „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße“, Nov. 2007
- [3] KPMG-Deutschland, „Integriertes Risikomanagement“, Berlin 1998
- [4] IMO – Website, 2003
- [5] Fünfingerlings, Dr.-Ing., „Verbesserung des Sicherheitsniveaus der Binnenschifffahrt in Europa“, Dissertation an der Bergischen Universität – Gesamthochschule Wuppertal, Mai 2001

Abgas-Reinigungsanlagen stellen besondere Anforderungen an Motoren und Abgassysteme

Futura-Tanker „Till Deymann“ mit 4 neuen Antriebsmotoren ausgerüstet



Futura-Tanker „Till Deymann“ auf der Neue Ruhrorter Schiffswerft während der Modifizierung der Abgasleitungen, Februar 2008 Foto: Volker Renner

Von Dipl.-Ing. Volker Renner

Es ist sehr zu begrüßen, dass im Rahmen des Futura-Projektes der Einbau von Russpartikelfiltern in Verbindung mit einem SCR-Katalysator zur Verminderung der Stickoxide vorgenommen wurde. Gerade vor dem Hintergrund einer immer stärker werdenden Notwendigkeit zur Verringerung der Umweltbelastung könnte die Binnenschifffahrt auf diese Weise ihre schon heute herausragende Position [1] noch weiter verbessern.

Bedauerlicherweise konnte beim Futura Carrier bisher noch keine zufriedenstellende Funkti-

onsfähigkeit des Systems nachgewiesen werden. Dies wird im Wesentlichen darauf zurückgeführt, dass die Abgasreinigungsanlage einen zusätzlichen Gegendruck in der Abgasleitung erzeugt, für die die bisher eingebauten Caterpillar-Antriebsmotoren vom Typ C 18 DITA Marine nicht ausgelegt sind [2]. Weiter-

hin wird der erhöhte Gegendruck dafür verantwortlich gemacht, dass die Motoren, trotz extrem großen Brennstoffverbrauchs, nicht ihre volle Leistung erbrachten und damit auch die Vertragsgeschwindigkeit bisher nicht erreicht werden konnte.

Für den Schiffskonstrukteur ist diese Begründung verständlich, denn es ist kein Geheimnis, dass die Motoren bei zu hohem Abgasgegendruck empfindlich reagieren. Deshalb ist dieses Thema bei der Dimensionierung der Abgasleitungen von Tankern von besonderer Bedeutung: Aufgrund des Einbaus von „Schalldämpfern mit Funkenfängern“ muss immer mit einem erhöhten Gegendruck kalkuliert werden.

Um diese Probleme zu vermeiden, werden von den Herstellern der Antriebsmotoren immer die einzuhaltenden maximalen Werte und deren Tolleranzen angegeben. Dies gilt nicht nur für den Gegendruck im Abgassystem, sondern beispielsweise auch für den Luftansaugwider-

stand, die Lufteintrittstemperatur, Kühlwasser- eintrittstemperatur oder auch die Widerstände in den Brennstoffzu- und Brennstoffrücklauf- leitungen.

Vor diesem Hintergrund ist es absolut unverstän- dlich, dass diese Rahmenbedingungen bei der Einbauplanung der Abgas-Reinigungsan- lage des Futura Carriers, die naturgemäß ei- nen beträchtlich größeren Gegendruck im Abgassystem erzeugt als ein „Schalldämpfer mit Funkenfängern“ [2], nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Besonders bei einem „Forschungsprojekt“ wie dem Futura-Carrier, welches mit beachtlichen Steuermitteln finan- ziert wurde, muss vorausgesetzt werden, dass die bekannten Konstruktionsmerkmale für Ab- gassysteme selbstverständlich berücksichtigt werden.

Bereits im Frühjahr dieses Jahres wurden die Abgasreinigungsanlagen ausgebaut und die Abgasleitungen bei der Neue Ruhrorter Schiffs- werft in Duisburg modifiziert.

Im Oktober erfolgte nun der Austausch der Mo- toren bei der Kölner Werft in Köln Deutz.

Zum Einbau kamen Volvo-Motoren, Typ D12- 450 mit je 331 kW bei 1800 U/min. Diese Mo- toren sind für einen deutlich größeren Abgas- gegendruck geeignet [2].

Gleichzeitig wurden die Abgasleitungen er- neut modifiziert und die Abgasreinigungsan- lage wieder eingebaut. Die entsprechenden Erprobungen und Probefahrten sollten Anfang November stattfinden. Über die Ergebnisse bezüglich der Funktionsfähigkeit der Abgas- reinigungsanlage sowie der Reduzierung des Brennstoffverbrauchs gibt es bisher noch keine offiziellen Informationen.

Fazit: Der Einbau von Abgas-Reinigungsan- lagen für Schiffsantriebssysteme kann, zumind- est zum gegenwärtigen Zeitpunkt, noch nicht als Standard eingestuft werden. Hierzu sind wei- tere Entwicklungen und eine intensive Zusam- menarbeit der Herstellern von Schiffsantriebs- motoren sowie der Abgasreinigungsanlagen erforderlich.

Literatur

[1] Planco, „Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasser- straße“, Nov. 2007

[2] THB, Deutsche Schifffahrts-Zeitung, „Neue Antriebs- motoren“, 9. Juli 2008

Van der Velden Marine Systems heeft onlangs het vertikaal uitschuifbare rotor koproer geïnstalleerd

RMS 2000 V voor MVS Vector

Van der Velden Marine Systems heeft onlangs het vertikaal uitschuifbare rotor koproer geïnstalleerd aan boord van MVS Vector van de gebroeders Thijs en Albert Appelo (VOF Elisabeth). Het rotor koproer systeem is gebaseerd op het principe van het Magnus-effect: door een snel roterende cilinder in aanstromend water te plaatsen ontstaat door het optredende drukverschil een liftkracht.

Deze liftkracht, of zijdelingse stuwkracht, is groter dan bij conventionele koproeren en levert een veel betere manoeuvreerbaarheid van het voorschip op. Het vertikaal uitschuifbare rotor koproer is ruimtebesparend en maakt optimaal gebruik van de hydrodynamische wetten. Het geavanceerde RMS 2000 V systeem wordt toegepast bij schepen met een lengte van minimaal 110 meter en bij koppelverbanden. Het rotor koproer biedt vooral enorme voordelen bij het manoeuvreren in bochtige rivieren of met harde zijwinden dan wel bij hoge windvang.

De rotor cilinder is gemaakt van een hoogwaardig kunststofcomposiet. Dit materiaal biedt als voordelen:

- Corrosie vrij
- Gering gewicht om zeer snel van draairichting te kunnen veranderen
- Goede vormvastheid om blijvende beschadiging bij het raken van objecten onder water te vermijden.

Het systeem wordt aangedreven door een frequentie geregelde elektromotor die vanuit de stuurhut middels een speciaal door Van der Velden ontwikkeld paneel wordt bediend. Frequentie regeltechniek maakt het mogelijk om traploos over te schakelen van lage naar hoge snelheden (en vice versa) en om van vol bakboord naar vol stuurboord te sturen in luttele seconden. Dit resulteert in een optimale manoeuvreerbaarheid van het voorschip en maakt het systeem aanzienlijk efficiënter en

veiliger dan een conventioneel koproer systeem.

De eigenaren van de Vector waren bij de eerste proefvaart direct enthousiast over de werking van het rotor koproer. Zelfs met een ongeladen schip waren de uitstekende manoeuvreerprestaties al direct goed merkbaar. Inmiddels hebben Thijs en Albert Appelo een aantal reizen gemaakt en hebben zij de werking van het rotor koproer verder kunnen testen.

Albert Appelo meldt: "Ondanks de harde wind tijdens de vaart door het Amsterdam-Rijnkanaal was de koersvastheid meer dan uitstekend. Dankzij het rotor koproer systeem RMS 2000 V voeren we kaarsrecht door het kanaal". MVS Vector meet 135 bij 11,45 meter en is afgebouwd bij de Gebroeders Kooiman in Zwijndrecht.

Van der Velden Marine Systems heeft voor deze dubbelschroever ook het Van der Velden Dolphin roersysteem geleverd, in combinatie met de asymmetrische 4 DWKK 6080 stuurmachine (met onafhankelijke roerhoekverdraaiingen) en een elektrisch-hydraulisch proportioneel besturingsysteem SP 2525.



Foto links: RMS 2000V Bedieningspaneel; Foto's rechts: Rotor koproer opgeborgen / in werking



VEKA Shipbuilding lieferte weiteren Neubau ab

Tankmotorschiff „THEODELA-C“ getauft

Für die VECA Shipping war es ein Festtag, denn am 31. Oktober 2008 konnte im Werkendamer Hafen das neue Tankmotorschiff „THEODELA.C“ getauft und seiner Bestimmung übergeben werden.

Die Ehrengäste der Tauffeier waren sich darin einig, dass die Werkendamer VEKA Shipbuilding BV in gemeinsamer Arbeit mit den beteiligten Zulieferern und Montageunternehmen ein hervorragendes Schiff abgeliefert hat. Wie immer zu solchen Festlichkeiten konnte das Schiff im Vorfeld ausgiebig besichtigt werden. So sah man im Steuerhaus (Hersteller Kampers) ein

sehr hochwertige Einrichtung. Der künftigen Schiffsbesatzung wird's gefallen, hier lässt sich die Arbeitszeit gut verbringen.

Beim Betreten des Maschinenraums, fiel sofort die Sechszylinder blaue ABC-Hauptmaschine auf. Das Masson-Getriebe ist sehr frei angesetzt worden.

Die Elektro-Schaltschränke (Werkina Werkendam BV) sind so gut aufgestellt, dass sie sich bei Bedarf schnell öffnen lassen. Auch die Steuerungsanlagen für die Rudermaschinen usw. (van der Velden BV) sind gut erreichbar untergebracht.

Im großen Bugraum ist die von Verhaar Omega

BV gelieferte Bugstrahlanlage zusammen mit einem Generator sowie unterschiedlichen für den Schiffsbetrieb erforderlichen ggeregaten untergebracht.

Im Wohnbereich des Schiffsneubaus besichtigt hat die Firma de Leeuw BV ihr ganzes Können bewiesen. Kommentar eines Taufgastes: „Eine herrliche Wohnung.“

Nach der Taufe trafen sich Ehrengäste und alle am Bau des neuen Schiffes Beteiligten im schönen und gemütlichen Restaurant „Waterman“, ganz in der Nähe des Werkendamer Hafens, um die Taufe der „Theodela-C“ gebührend zu feiern. EP





Der Fahrstand der „Theodela-C“



Ehrengäste der Schiffstaufe in Werkendam

Fotos: Eckhard Pannen



„Wenn denn mal alles schiefgehen sollte ...“



Sechszylinder-Hauptmaschine von ABC Gent



Befrachtet wird die „Theodela-C“ von der niederländischen Jaegers Schipping B.V.

Technische Daten, Lieferanten, Anlagen und Maschinen

Eigner:	VECA Shipping Merksem/Belgien
Europa Nr.:	06 105 032
Abmessungen:	110 m x 11,45 m
Tonnage:	2.992 t – 10 Tanks mit je 380 m ³
Bauwerft:	CentroMost – River Shipyards – Plock/Polen
Ausbau/Betreuung:	VEKA Shipbuilding BV NL- Werkendam
Befrachter	Jaegers Shipping BV
	Combi International – Raamsdonksveer/NL
Catering:	Capani Catering Werkendam/NL
ABC NV	Hauptmaschine, Typ 6 DZC-1000-116A
Gent/Belgien	1.800 PS = 1.325 kW bei 1.000 (1/min)
ADS van Stigt BV	Getriebe – Masson Typ W 1.800 C – 3.090
Gorinchem/NL	
Marine Systems	Ruderanlage HP 6000, voll hydraulisches Panel
Van der Velden	Hydraulik Anlage
Krimpen a.d.L./ NL	Ruderantrieb, Typ 2 DKW HD 6080 / 56
	Hochleistungsrunder, Typ HD 220
	Sowie die komplette hydraulische Montage
Omega BV	Bugstrahlanlage Typ: OMEGA 31130 vertikal
Jan Verhaar	Elektrischer Antrieb (E-Motor HN 315 LA 4,
Oegstgeest/NL	375 kW bei 1.780 U7min
Scheepskranenbouw	Autokran, Typ NTHT – 17
Arnhem/NL	Hebekapazität 1.800 kg bei max.: 17 m
Marflex BV	Rohrleitungen
Oud Beijerland/NL	
Werkina	Installation der komplette Elektro- und Elektronikanlagen
Werkendam BV	(Nautisches Paket: Radio Holland)
Werkendam/NL	Innenausstattung, Holzarbeiten usw.
de Leeuw BV	
Scheepsinterieurbouw	
Werkendam/NL	
Kampers BV	Höhenverstellbares Ruderhaus (Aluminium)
Scheepskonstruktie	
Puttershoek/NL	
=Windex BV	Klimaanlagen
Hardinxveld-Giessendam/NL	
RIWA	Rettingsboot
Boating International	
Millingen/NL	
Blommaert Scheepsluiken	Vordermast
Wijnegem/Belgien	



Feierliche Taufe im Werfthafen von De Gerlien van Tiem in Druten

Motorschiff „CARON“ ging in Fahrt

Am 8. November 2008 war es soweit, der Neubau MS „CARON“ mit der Baunummer 328 konnte nach ausgiebiger Besichtigung getauft und seiner Bestimmung übergeben werden. Viele Freunde und Gäste der Schiffseignerfamilie Brevoord waren in den Werfthafen von De Gerlien van Tiem in Druten gekommen, um an der feierlichen Schiffstaufe teilzunehmen.

Besonders beeindruckt waren die Gäste, als sie im Steuerhaus (Hersteller Kampers BV, Puttershoek) das halbrunde Steuerpult sahen, das von dem Schreinereiunternehmen Willemsen aus Bommel nach allen Regeln bester Handwerkskunst hergestellt worden war. Das Interieur macht das Ruderhaus zu einem angenehmen und heimeligen Arbeitsplatz.

Nicht zu verachten ist auch der private Bereich, also die Wohnung, die ebenfalls von der Firma Willemsen aus Bommel gebaut und ausgestattet wurde. Auch hier: beste Handwerkskunst. Die Schiffsfenster stammen aus dem Hause RAFA BV in Leusden.

Im großzügigen Maschinenraum fallen sofort die zwei Caterpillar Hauptantriebe ins Auge. Hieran angeschlossen sind die Getriebe von Reintjes. Auch weitere Schiffsmaschinen, wie Generatoren, Steueraggregate, Pumpen usw. sind sehr gut platziert und für Inspektionen gut erreichbar. Gleiches gilt für die Elektroanlagen mit ihren diversen Schaltkästen, die von der Firma Van Tiem Elektro aus Wamel vorbildlich installiert wurden.

Mit Luken und Lukenwagen von Blommaert aus Wijnegem wird der Laderaum geschlossen

oder geöffnet. Beim Betreten des Bugraumes fällt sofort die leistungsstarke Bugstrahlanlage auf, die von Veth Motoren BV in Papendrecht geliefert wurde. Im Bugraum sind auch noch weitere Maschinen wie Stromaggregate und Pumpen installiert.

Fazit: Ein wunderschönes Schiff wurde fertiggestellt und Schiffseignerfamilie Brevoord bleibt zu wünschen, dass ihre zukünftigen betrieblichen Vorstellungen in Erfüllung gehen.

Die Feierlichkeiten rundete ein gemütliches Beisammensein auf der „Rheinkönigin“ ab. Die Reederei Helmut Hell aus Emmerich hatte sich gut auf den Nachmittag vorbereitet, der dann in Form eines gemütlichen Beisammenseins in einen föhlichen Taufabend überging.

Text/Fotos: Eckhard Pannen



MS „Caron“ wird von einer leistungsstarken Caterpillar-Hauptmaschine angetrieben



Den Mast lieferte die Beeren BV ...



die Bugstrahlanlage Veth, - und ...



Kinder, der künftige Schiffernachwuchs, sind selbstverständliche und begeisterte Taufgäste



... die Luken - schön sind sie auch - Blommaert

Technische Daten, Lieferanten, Anlagen und Maschinen

Eigner: Familie Brevoord - Geertruidenberg/NL
 Europa Nr.: 02 330 817
 Abmessungen: 135 m x 11,45 m
 Tonnage: 4.217 t / 1 Raum
 Bauwerft: Import aus China
 Ausbau/Betreuung: De Gerlien van Tiem BV – Druuten/NL
 Bau Nr. 328
 Catering: Rh. Personenschiffahrt GmbH – Emmerich/D
 „RHEINKÖNIGIN“
 Makler-Vermittlung: Maklerbüro Galle Werkendam/NL
 Pon Power BV: 2 Hauptmaschinen "Caterpillar"
 Papendrecht/NL: mit je 1.165 PS bei 1.600 (1/min)(UpM)
 2 Reintjes Getriebe
 De Waal BV: Ruderanlage
 Machinefabriek – Welle
 Scheepstechniek: Autokran
 Werkendam/NL
 Blokland non ferro BV: Kühleranlagen
 Sliedrecht/NL

Veth Motoren BV
 Papendrecht/NL
 van Tiem Elektro BV
 Wamel/NL
 Willemsen BV
 Interieurbouw &
 Scheepsbetimmering
 Bemmel/NL
 Kampers BV
 Scheepskonstruktie
 Puttershoek/NL
 RAFA BV
 Scheepsramen
 Leusden/NL
 Blommaert Scheepsluiken
 Scheepsluiken BVBA
 Wijnegem/B
 Beerens BV
 Werkendam/NL

Bugstrahlanlage
 Installation der komplette Elektro-
 und Elektronikanlagen
 (Nautisches Paket: Radio Holland)
 Klimaanlagen und sonstige
 Installationen
 Innenausstattung, Holzarbeiten
 Höhenverstellbares Ruderhaus (Aluminium)
 Schiffsfenster
 29 Aluminium Schiffsluken Type FRK
 10.100/3670/2.5 patentiert
 1 Hydraulischer Lukenwagen Type HLW 10/6000
 Masten



Entschlossen, die Binnenhäfen in NRW nach vorne bringen: NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke im Düsseldorfer Hotel Maritim



Hafenkonferenz Nordrhein-Westfalen – Binnenhäfen als moderne Logistikkreisläufe

Marketing verbessern, Effizienz steigern

NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke hat die Betreiber der nordrhein-westfälischen Häfen zu mehr Kooperationen aufgerufen. Die Zusammenarbeit der Ruhrgebietshäfen Duisburg, Essen und Gelsenkirchen oder Düsseldorf, Neuss und Krefeld sei bereits ein guter Ansatz.

„Wettbewerb zwischen den Häfen ist notwendig. Trotzdem sind Kooperationen wichtig, um

knappe Flächen besser zu nutzen, das Marketing zu verbessern und die Effizienz zu steigern,“ sagte Wittke bei der Hafenkonferenz des Landes am Freitag (31. Oktober) in Düsseldorf. Gemeinsam mit rund 300 Fachleuten aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung hatte der Verkehrsminister über Potenziale, Chancen und Hemmnisse für die Entwicklung der Binnenhäfen im Lande diskutiert. Ziel müsse es sein,

die Binnenhäfen im Lande zu leistungsstarken und modernen Logistikkreisläufen auszubauen. „Eine sichere, wirtschaftliche und ökologisch verträgliche Logistik ist ein wichtiger Standortfaktor. Wir müssen die Chance nutzen, unsere Binnenhäfen für die Zukunft zu rüsten,“ sagte Wittke. „Die Landesregierung wird die Häfen bei dieser Entwicklung unterstützen, insbesondere bei der dringend erforderlichen Flächenoptimierung.“

50 Jahre Schubschifffahrt in Europa

Dieses Werk mit dem Untertitel „Forschung und Entwicklung in Deutschland verhalten zum Durchbruch und sichern die Zukunftschancen“, bietet eine umfassende Übersicht über die Entwicklung der Schubschifffahrt seit den Anfängen 1957 bis heute unter technischen Gesichtspunkten und verkehrswirtschaftlicher Bedeutung. Weiterhin behandelt wird auch die zukünftige Entwicklung dieses Transportsystems unter ökologischen und ökonomischen Aspekten. Das Werk ist reich bebildert und enthält eine Vielzahl von Diagrammen und technischen Darstellungen.

Autoren: Prof. Dr.-Ing. Hans H. Heuser, Dipl.-Ing. Volker Renner
Format: DIN A4, Umfang: 140 Seiten, ISBN 978-3-87078-055-5
Preis 24,50 EUR



Zu beziehen über
Binnenschifffahrts-Verlag GmbH, Dammstraße 15-17, 47119 Duisburg
Telefon: +49 (0)203 / 800 06 - 20 Telefax: +49 (0)203 / 800 06 - 21
E-Mail: info@binnenschifffahrts-verlag.de

Anfang des Jahres hatte die Landesregierung das Konzept „Wasserstraßenverkehr, Binnenhäfen und Logistik in Nordrhein-Westfalen“ beschlossen. Es benennt die Potenziale der Binnenhäfen und zeigt Handlungsoptionen auf. Wittke: „Werden diese Empfehlungen umgesetzt, trägt das dazu bei, die Leistungsfähigkeit der Häfen deutlich zu steigern, ihren Marktanteil im Hinterlandverkehr zu erhöhen und bis zu 9000 neue Arbeitsplätze zu schaffen. Wir brauchen hervorragend ausgebaute Häfen, um Nordrhein-Westfalen als führende Logistikregion in Europa zu stärken.“

Fazit der Hafenkonferenz: Das Containerwachstum hält an. Prognosen gehen von einer globalen Steigerungsrate von 5,5 Prozent pro Jahr bis 2025 aus. Aufgrund dieser Zuwächse haben die Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen hervorragende Perspektiven. Während die logistischen Kapazitäten der großen Seehäfen bald ausgereizt sind, können die Binnenhäfen das anhaltende Wachstum der Containermärkte auffangen. Mit ihrer Nähe zu Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam und guten Hinterlandverbindungen verfügen die Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen über die besten Voraussetzungen, als leistungsfähige Logistikkreisläufe eine Schlüsselrolle im Umschlag der Güterströme zu übernehmen. ■

Die enge Zusammenarbeit zwischen HGK und HTAG ermöglicht umfassende und auf die Kundenbedürfnisse zugeschnittene Dienstleistungen

HGK: Logistische Gesamtlösungen für Köln und die Region

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG entstand 1992 aus der Verschmelzung der Häfen Köln GmbH mit der Köln-Bonner Eisenbahnen AG und dem Güterverkehr der Kölner Verkehrs-Betriebe AG, der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn.

Das Unternehmen konzentriert sich im Wesentlichen auf den Güterverkehr und den Betrieb von Häfen.

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) in Zahlen:

- Das Unternehmen beschäftigt rund 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Jahr 2007 erwirtschaftete die HGK voraussichtlich einen Gesamtumsatz von mehr als 100 Millionen Euro.
- Mit einem Streckennetz von zirka 100 Kilometern Länge, mit 62 direkten Gleisanschlüssen sowie vier öffentlichen Rheinhäfen und zwei eigenen Terminals des Kombinierten Ladungsverkehrs ist die HGK in der Lage, umfassende logistische Dienstleistungen und Transportketten anzubieten.

• Mit einem Hafenumschlag von 11,1 Mio. Tonnen und einem Containerumschlag von 574.000 TEU* konnte die HGK 2007 das beste Ergebnis in der mehr als 100-jährigen Geschichte der Kölner Häfen erzielen. Damit behauptete Köln seine Position als zweitgrößter deutscher Binnenhafen-Standort (nach wasserseitigem Umschlag gemessen) und befindet sich weiterhin auf deutlichem Expansionskurs.

• Das Transportaufkommen im Eisenbahngüterverkehr stieg im Jahr 2007 ebenfalls kräftig. Mit 15,2 Millionen Tonnen transportierter Fracht festigte die HGK ihre Stellung als eine der führenden Eisenbahngesellschaften Deutschlands.

Starke Position im Fernverkehr auf der Schiene

Neben ihren Aktivitäten im regionalen Güterverkehr auf der Schiene ist die HGK auch im Güter-Fernverkehr tätig. Bereits 1999 stieg das Unternehmen in dieses Geschäftsfeld ein und startete gemeinsam mit einer niederländischen Privatbahn den „Containerexpress Köln-Rotterdam“. Seitdem die HGK im Jahr

2004 die Lizenz als Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Niederlanden erhielt, wird der Rotterdam-Shuttle in eigener Regie betrieben. In den vergangenen Jahren hat die HGK auch in andere Nachbarländer Direktverbindungen aufgebaut. In Deutschland verfügt das Unternehmen inzwischen über ein Netz eigener Zugverbindungen mit Anbindung nahezu aller wichtigen Wirtschaftsregionen.

Gut aufgestellt in der Massengutlogistik

Im Mai 2002 erwarb die HGK die Harpen Transport AG (HTAG), die inzwischen in HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg, umbenannt wurde. Die HTAG ist als Dienstleister in den Segmenten Binnenschifffahrt, Hafenbewirtschaftung (Umschlag/Lagerung) sowie Kontraktlogistik tätig. Darüber hinaus hält sie Anteile an Tochter- und Beteiligungsgesellschaften in logistiknahen Geschäftsbereichen. Die enge Zusammenarbeit zwischen HGK und HTAG ermöglicht es, noch umfassendere und auf die Kundenbedürfnisse zugeschnittene Dienstleistungen anzubieten. Die gemeinsame strategische Ausrichtung verschafft beiden Gesellschaften gute Voraussetzungen, um sich auch im Bereich der Massengutlogistik erfolgreich zu etablieren. ■



Kombinierter Güterverkehr in den Kölner Häfen

Foto: Friedbert Barg

Die Basler Rhenus Alpina - eine Erfolgsstory im intermodalen Verkehr - verbindet im Alpen transit den Norden mit dem Süden

Das Angebot umfasst die ganze Palette an Logistiklösungen - unter einem Dach



Peter Widmer, CEO Rhenus Alpina AG

„Es ist unser Ziel, mit einem rationellen und effizienten Hafen- und Umschlagsbetrieb unseren Kunden alle logistischen Vorteile im trimodalen Verkehr Rhein, Schiene und Strasse zur Verfügung zu stellen“, sagt Peter Widmer, CEO der Rhenus Alpina AG in Basel und fügt hinzu: „Die von Rhenus Alpina betriebenen Umschlagsanlagen in den Rheinhäfen von Basel sind zeitgemäß ausgebaut, indem sie alle Anforderungen eines modernen Verteilzentrums erfüllen, sei es für Getreide, Stahlprodukte oder das Recycling-Geschäft mit Glas und Holzabfällen. Dann darf auch das Container-Geschäft für den Transport zu und von den ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Amsterdam), wie auch die Zwischenlagerung und Wartung der Leercontainer für die Export-Disposition nicht außer Acht gelassen werden.“

Es werden laufend Investitionen zur Erneuerung der Anlagen in Basel-Kleinhüningen, Birsfelden und im Auhafen getätigt. All diese Aktivitäten bringen substanziellen volkswirtschaftlichen Nutzen für die ganze Schweiz und im alpenüberquerenden Verkehr auch für Nord-Italien. Rhenus Alpina hat in den Basler Rheinhäfen

eine einflussreiche Stellung, sei es im bewirtschafteten Hafengelände, sei es in der umgeschlagenen Tonnage. Das Angebot der Gruppe umfasst die ganze Palette an Logistiklösungen unter einem Dach; da ist der Containertransport, die Export-Import-Logistik mit added-value-Logistik bis in die kleinste Einheit zur Verteilung und Auslieferung an die Endkunden in der Schweiz. Ein weiterer Bereich, der besonders gefördert wird, ist das Recyclinggeschäft mit Schwerpunkt Holz- und Glasentsorgung; altes Holz wird gesichtet und an Recyclingwerke weitergeleitet, desgleichen auch das Glas.

Eine rasante Entwicklung hat sich in den letzten Jahren auch außerhalb der Binnenschifffahrt angebahnt. Heute ist die Rhenus in der Schweiz primär in fünf eigenständig arbeitende Einheiten gegliedert:

Die Rhenus Contract Logistics AG mit 15 Standorten in der Schweiz, führend im Bereich einer integralen Gesamtlogistik, offeriert maßgeschneiderte Lösungen, mit einem umfassenden Angebot von Outsourcinglösungen oder Warehousing, für internationale Industrielogistik oder Supply Chain Management.

Die Rhenus Port Logistics AG entwickelt für ihre Kundschaft als Full-Service-Provider lückenlose Gesamtkonzepte für Beschaffungs- und Distributionsaufgaben. Zur Hafenlogistik gehören effizienter Umschlag und fachgemäße Lagerung von Massen- und Stückgütern, Schwergut und Anlagen. Rhenus offeriert ein komplettes Recyclingkonzept für Altglas, die Holz-Klassen 1 bis 4 sowie für weitere Altstoffe. Sie besitzt darin reiche Erfahrung, hat die erforderlichen Kapazitäten und verfügt über eine "state-of-the-art"-Informationstechnologie.

Mit den maßgeschneiderten Komplettlösungen wird zusätzlich eine breite Palette von zusätzlichen Logistikaufgaben übernommen. Die anvertrauten Güter werden ökologisch sinnvoll und ökonomisch vorteilhaft von den Basler Häfen, einer wichtigen internationalen Schnittstelle, in die richtigen Bahnen national oder auf die alpenüberquerende Bahntransversale nach Nord-Italien gelenkt. Die Aktivitäten in den Bereichen Rail und Traffic Solutions erzielten erfreuliche Zuwachsraten.

Die Rhenus Contargo Schweiz AG befasst sich mit der Containerschifffahrt auf dem Rhein. Rhenus Alpina betreibt in Basel zwei Container-Terminals und ist zusammen mit der CFNR, Strasbourg, und Danser (Schweiz), Basel, maßgeblich an der Penta Container Line beteiligt, welche schon seit über 20 Jahren den Containerverkehr zwischen dem Oberrhein und den ARA-Häfen, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam sicherstellt. Als Zusatzleistung werden ein Leercontainer-Depot und die Wartung von Containern vorgehalten.

Die Cargologic Freight Services AG, spezialisiert auf landseitigem Air Handling, ist vor dem Hintergrund eines weltweiten Trends zu integrierten und maßgeschneiderten Logistikkonzepten in Industrie und Handel zu sehen. Es ist eine Folge des Bedarfs nach immer kürzeren globalen Lieferfristen, Just-in-time-Produktionskonzepten und einer zunehmenden Güterkomplexität, welche sich im Bereich Luftfracht in der Nachfrage nach höherer Servicequalität und Zuverlässigkeit auswirkt. Entsprechend sind die Anforderungen an das Frachthandling am Boden.

Die Cargologic AG ist unter der Markenbezeichnung Cargologic ein führender Anbieter von Luftfracht-Logistik in der Luftfracht-Bodenabfertigung für Fluglinien und Spediteure. Das Leitbild ist kundenorientiert, seriös und verlässlich, ein idealer Partner für B2B Lösungen. In den letzten Jahren sind zusätzlich zu den bestehenden Anlagen in Basel, Bern und Zürich Umschlagsbetriebe in Frankfurt, Bratislava, Lugano sowie Amsterdam dazugekommen.

Der insgesamt verfügbare Lagerraum dieser Cargologic-Stationen umfasst gesamthaft eine Kapazität von 60.300 m², was die Behandlung eines Jahresvolumens von 830.000 Tonnen ermöglicht.

Mit einem Marktanteil von 80% verteidigte die Cargologic AG ihre Marktführerschaft in der Luftfrachtabfertigung in der Schweiz. Mit der Cargologic AG verfügt Rhenus Alpina AG über das grösste zusammenhängende Netzwerk von Logistikplattformen in der Schweiz. ■

Auf dem bisherigen WienCont-Terminal wurden 2007 knapp 323.000 TEU umgeschlagen, durch die Erweiterung wurde Platz geschaffen für 500.000 TEU pro Jahr

Wiener Containerterminal hat die volle Leistungsfähigkeit erreicht

Von Josef Müller

Im September wurde im Wiener Hafen Freudenau der neue Containerterminal eröffnet, dessen markantes, weithin sichtbares Merkmal die beiden Portalkrananlagen sind. Der Containerumschlag ist im Wiener Hafen zu einem wichtigen Standbein geworden. Auf dem bisherigen WienCont-Terminal wurden im Vorjahr 323.000 TEU umgeschlagen. Durch die Erweiterung wurde Platz geschaffen für 500.000 TEU pro Jahr. Der neue Terminal wurde langsam hochgefahren und hat jetzt seine volle Leistungsfähigkeit erreicht. Und schon denkt man wieder an die Zukunft. Sollte diese Kapazität nicht ausreichen, gibt es noch einige Optionen zur räumlichen Expansion. Hafenchef Walter Edinger merkt man die Freude die neue Anlage an: "Ich bin wirklich glücklich und wir laden unsere Kunden ein, uns zu testen."

Testen mit neuen Ganzzügen, die die Kombi-Operateure in alle Himmelsrichtungen auf die Schienen bringen und dabei Wien- Freu-

denau als Hub nutzen sollen. Nicht nur der Containerterminal ist neu, sondern auch die neue Eisenbahnbrücke, mit der wieder eine Verbindung zwischen der Donauufer- und der Donauländebahn hergestellt wurde. Dank dieser Brücke ist der neue Containerterminal direkt mit dem Großverschiebebahnhof der ÖBB in Kledering verbunden. „Der Terminal ist so mit Österreich und Europa verbunden“, betont Andreas Matthä, Vorstand der ÖBB Infrastruktur Bau AG.

Der neue Containerterminal ist als ein Durchgangsbahnhof mit vier Gleisen und einem neuen Umfahrgleis vorgesehen. Für die effiziente Abwicklung der Züge wurde ein dreigleisiger Vorbahnhof zur Abstellung von Ganzzügen errichtet. Eine moderne so genannte „Ingate-Lösung“ mit einer durchdachten Zu- und Abfahrtslogistik erleichtert die Erreichbarkeit des Terminals.

Bei der Errichtung haben die ÖBB die schiene-seitige Infrastruktur hergestellt; Grund und Boden und die beiden Portalkräne (Kostenpunkt sechs Mio. Euro) wurden vom Wiener Hafen als Leistung eingebracht. Die Ver-

legung der Freudenauer Hafenstraße ist eine Angelegenheit der Stadt Wien und muss erst noch bewerkstelligt werden. Um zu zeigen, dass die neue Eisenbahnbrücke als Bindeglied zwischen Donauufer- und Donauländebahn auch hält, wurde am Tag der Eröffnung eine Belastungsprobe durchgeführt.

Sieben Taurus-Loks brachten ein Gewicht von 602 Tonnen auf die modern gestylte Brücke. Gemeinsam mit der Brücke wurden auf beiden Seiten rund 10 Kilometer Gleise instand gesetzt bzw. neu verlegt. Auf dieser wichtigen Verbindungsbahn können nun 70 Züge täglich mit 80 km/h zwischen dem WienCont-Terminal und Kledering gefahren werden. 70 Ganzzüge werden wöchentlich im Wiener Hafen abgefertigt.

Laut Betreiber WienCont kommt im neuen Terminal das Softwaresystem DLU zum Einsatz, mit dem sich die Prozessabläufe im Terminal optimieren lassen.

Mit dessen Hilfe werden einige bislang zeitaufwendige Schritte automatisiert und ergeben unterm Strich eine Zeitersparnis beim Terminalhandling. ■



Die HGK bringt Farbe in Ihre Logistik

Die HGK ist ein modernes Dienstleistungsunternehmen des Kombinierten Ladungsverkehrs. Mit einem umfassenden Leistungsangebot in allen Bereichen der Logistik deckt die HGK die gesamte Dienstleistungspalette des modernen Güterverkehrs ab.

Häfen und Güterverkehr Köln AG
Harry-Blum-Platz 2 · 50678 Köln
Telefon 0221 390-0 · www.hgk.de



Nach Abschluss der Bauarbeiten stehen rund 35.000 m² befestigte Umschlag- und Lagerfläche zur Verfügung

CT Braunschweig wird weiter vergrößert

Um seiner zunehmenden Bedeutung als Hinterland-Hub gerecht zu werden, wird das Containerterminal Braunschweig um ein Leercontainerlager erweitert.

Nach Abschluss der Baumaßnahme im November stehen dann 35.000 m² befestigte Umschlag- und Lagerfläche zur Verfügung. Braunschweig ist durch werktägliche Schiffsabfahrten mit Hamburg verbunden. Ein Konzept für eine Erhöhung der Schiffsabfahrten durch Einführung der 7 Tage-Woche in Braunschweig wird derzeit umgesetzt. Bedingt durch die Lage am Mittellandkanal wird der Betrieb nicht durch Wasserstandsschwankungen der Elbe beeinträchtigt.

Parallel zum Schiff verkehrt dreimal wöchent-

lich ein Zug nach Hamburg und Bremerhaven. Für Vor- und Nachlauf ab Terminal Braunschweig stehen eigene Lkw zur Disposition. So sind auch „Door-to-Door“ Transporte möglich.

Nach Übernahme der Neubaufäche können dann Containerlagerungen angeboten werden. Auch zusätzliche Leistungen, wie Containerstripping und -stuffing, Reparaturen, etc. werden offeriert.

Das jährliche Umschlagvolumen lag 2007 bei 60.000 TEU. Auch für 2008 wird mit weiteren Steigerungen gerechnet.

Für zukünftige Terminalerweiterungen stehen direkt angrenzend weitere 6 ha Expansionsfläche zur Verfügung. ■

Bislang aber 5,5 % über dem Vorjahresergebnis Güterumschlag in Mannheim leicht rückläufig

In den Mannheimer Häfen wurden im diesem Jahr (Januar bis Oktober) bereits 7,3 Mio. t Güter umgeschlagen, das sind 5,5 % mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 6,9 Mio. t. Dagegen fiel das Monatsergebnis etwas schwächer aus: es wurden 629.775 t Güter wasserseitig umgeschlagen. Der Umschlag sank im Vergleich zum Vorjahresmonat von 659.061 t um 29.286 t (- 4,44 %).

Der Güterumschlag entwickelte sich im Oktober in allen Gütersparten im Vergleich zum Oktober 2007 leicht rückläufig. Dennoch erzielten drei Sparten einen Zuwachs im Vergleich zum Vorjahresmonat: Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren und besondere Transportgüter stiegen um 18,47 % von 46.290 t auf 54.839 t. Nahrungs- und Futtermittel nahmen um 3,37 % zu und Steine und Erden um 2,88 %.

Der wasserseitige Containerverkehr stieg in den Stückzahlen von 9.034 TEU im Oktober 2007 um 340 TEU auf eine Gesamtstückzahl von 9.374 TEU (+ 3,76 %). Die Tonnage sank von 90.858 t auf 80.009 t (- 11,94 %).

Der durchschnittliche Wasserstand lag im Oktober bei Pegel Mannheim 2,29 Meter und somit um 0,13 Meter über dem Durchschnittspegel im Oktober des Vorjahres mit 2,16 Meter.

Beuth Verlag ISO 9001 ab sofort erhältlich

Nach acht Jahren ist es soweit: Die Norm DIN EN ISO 9001 „Qualitätsmanagementsysteme - Anforderungen“ liegt seit Anfang Dezember als revidierte Fassung vor. Gegenüber der Vorläuferausgabe DIN EN ISO 9001:2000-12 wurden zahlreiche Präzisierungen und Klarstellungen vorgenommen.

Erhältlich ist die Norm beim Beuth Verlag, der zentralen Bezugsquelle für technische Normen in Deutschland. Über www.beuth.de kann sie als Download zum Preis von EUR 110,66 EUR direkt über das Internet bezogen werden. Beuth Verlag GmbH, Burggrafenstraße 6 10787 Berlin, Telefon +49-30-2601-2496 Telefax +49-30-2601-1270

www.beuth.de



Containerumschlag im Braunschweiger Hafen

Wichtiger Meilenstein für die Schifffahrt und den Oldenburger Hafen

Untere Hunte ausgebaut und freigegeben

Am 22. November 2008 gab die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Karin Roth, die ausgebaute Untere Hunte für den Schiffsverkehr frei. An Bord der „MS OCEANA“, die vom Hafen Oldenburg die Hunte in Richtung der Stadt Elsfleth befährt, drückte Roth den symbolischen „Roten Knopf“, womit die Küstenschifffahrt zum Oldenburger Hafen und der Binnenschiffsverkehr zwischen Weser und Ems erhebliche Erleichterungen erfährt.

Auch die Vertreter der Hafenwirtschaft, der Binnenschifffahrt und der Stadt Oldenburg betonten in ihren Grußworten den Ausbau der Hunte als wichtigen Beitrag zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Wirtschaft und zu einer leistungsfähigen Wasserstraßenverbindung von der Unter- und Mittelweser zur Rheinregion.

Trotz Schnee und Eisglätte schafften es rund 150 Gäste rechtzeitig zur Abfahrt des Schiffes. Die prall gefüllte Hunte bei Hochwasser, schneebedeckte Wiesen und Hinweisschilder mit Informationen zu den durchgeführten Bau- und Ausgleichsmaßnahmen am Ufer, die als Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen eigens hierfür aufgestellt hatte, bildeten den Rahmen für die Verkehrsfreigabe der Unteren Hunte. Im Beisein von Vertretern der Bundes- und Landespolitik der Wirtschaft, der beteiligten Behörden und Baufirmen riss dann auch punktgenau der Himmel auf, als bei strahlendem Sonnenschein

Karin Roth die Hunte für den Verkehr frei gab. Ausgelöst durch das Drücken des roten Knopfes durch Frau Roth gaben die MS „Oceana“ und die sie begleitenden Schiffe ein weit hin hörbares Signal mit ihren Schiffstypophonen und bildeten einen Wasserschleier aus den Feuerlöschkanonen der in der Herbstsonne in allen Regenbogenfarben glänzte.

Die maßgeblichen Baumaßnahmen zum Ausbau der Unteren Hunte zu einer leistungsfähigen Wasserstraße erfolgten - unterteilt in sechs Bauabschnitte - zwischen den Jahren 2002 bis 2008. Hierbei wurden Investitionen

in die Infrastruktur dieser Region in Höhe von etwa 30 Mio. Euro getätigt. Von dieser Infrastrukturmaßnahme des Bundes profitieren sowohl die Seeschifffahrt, die Binnenschifffahrt als auch die Wirtschaft entlang der Wasserstraße. Zukünftig können größere See- und Binnenschiffe die Hunte tiefer abgeladen und mit weniger Einschränkungen und damit wirtschaftlicher befahren.

Zur Verbesserung der Befahrbarkeit der Un-

teren Hunte wurde neben der Vertiefung der Sohle auch die Verbreiterung der Sohle - insbesondere in den Kurven- und den Engstellenbereichen - durchgeführt. Darüber hinaus wurden zwei Schiffswarteplätze neu errichtet. In den Bereichen, in denen die Sohle der Unteren Hunte verbreitert wurde, erfolgten zudem umfangreiche Deichbaumaßnahmen. Mit Hilfe von zwei neu angelegten tidebeeinflussten Flachwasserzonen an der Unteren Hunte ließen sich die Eingriffe in die Natur, die durch den Hunteausbau verursacht wurden, ausgleichen. ■



Verkehrsfreigabe an der Hunte (v.l.): Nico Steudel, Rhein-Umschlag GmbH; Dr. Torsten Stengel, Amtsleiter WSA Bremen; Parl. Sts'in Karin Roth; MdB Gesine Mulhaupt; MdB Angelika Brunkhorst; dahinter, v.l. und leicht verdeckt) Karl Müßig, Müßig Tankschifffahrt; Klaus Frerichs, Präsident der WSD Nordwest, Aurich; Dr. Frank-Egon Pantel, Stadtbaurat der Stadt Oldenburg



Wasserfontänen zur Feier der verbesserten Schifffahrtsbedingungen auf der Unteren Hunte

Elbschiffahrtstag 2008 fordert verlässliche Schifffahrtsverhältnisse auf der Elbe Anteil des Binnenschiffs im Hinterland- verkehr des Hafens verdoppeln

In einer "Hamburger Erklärung" hat der Elbschiffahrtstag 2008 Bundestag und Bundesregierung aufgefordert, die zugesagten Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Mittel- und Oberelbe zeitgerecht umzusetzen und auch nach dem Jahr 2010 für stabile und verlässliche Schifffahrtsverhältnisse zu sorgen.

Trotz der Erfolge der letzten Jahre spiele das Binnenschiff im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens immer noch eine "Nebenrolle", kritisierte Handelskammer-Präsident Frank Horch vor etwa 200 Teilnehmern beim Elbschiffahrtstag 2008, den der Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. in Kooperation mit der Handelskammer Hamburg, dem Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. und der Logistik-Initiative Hamburg organisiert hat. "Mindestens eine Verdoppelung der heutigen Transportmengen sollte möglich sein, dafür sind aber langfristig stabile Schifffahrtsverhältnisse auf der Mittel- und Oberelbe zwingend erforderlich", so der Präsident in Anwesenheit von Karin Roth, parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, Wirtschaftsminister Axel Gelaschko und Vojtech Kocourek, Stellv. Minister für Verkehr der Tschechischen Republik.

"Es gibt Beispiele, die zeigen, dass sich die vergleichsweise längeren Transportzeiten mit dem Binnenschiff auch in internationale Logistikketten gut integrieren lassen", sagte Thomas Lütje, Geschäftsführer der HHLA Container Terminals GmbH und Vorsitzender des Vereins



BMVBS-Staatssekretärin Karin Roth im Gespräch mit dem tschechischen Verkehrsminister Vojtech Kocourek während des Elbschiffahrtstages 2008
Foto: Handelskammer Hamburg / Angerer

zur Förderung des Elbstromgebietes e.V., in der Handelskammer Hamburg.

Insbesondere der internationale Warentransport über See, der trotz der aktuellen Verlangsamung langfristig weiterhin mit großer Dynamik wachsen werde, und die hohe Auslastung der Straßen- und Schienenwege machten alternative Logistikkonzepte unter Einbindung dieses Verkehrsträgers zwingend erforderlich. Auch ökologisch sei das

Binnenschiff seiner Konkurrenz weit voraus. Rüdiger Grigoleit, Vorsitzender des Deutschen

Seevölkerungskomitees im Bundesverband der Deutschen Industrie, plädierte dafür, Bahn, Straße und Binnenwasserstraßen nicht als Wettbewerber, sondern als ein Verkehrssystem anzusehen, "das es optimal zu nutzen gilt". Er bat "die betroffene Bevölkerung um Augenmaß", wenn neue Projekte wie die Anpassung der Elbtiefe in Mittel- und Oberelbe nötig würden. Angesichts des weiter wachsenden Verkehrsaufkommens warnte Grigoleit: "Es wird etwas passieren, wenn nichts geschieht!"



Rüdiger Grigoleit



Thomas Lütje

Die Elbschiffahrtstage finden seit den 1930er Jahren im zweijährigen Rhythmus in verschiedenen Städten entlang der Elbe statt. Es werden aktuelle Themen zur Entwicklung der Elbschiffahrt unter Beteiligung von Vertretern aus Wirtschaft und Politik diskutiert. Veranstalter ist der Verein zur Förderung des Elbstromgebietes. Bis Ende August sind im Zeitraum von zwölf Monaten knapp 120.000 Standardcontainer auf "nassen Wegen" ins Hinterland des Hamburger Hafens transportiert worden - ein Plus von 35 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Im Vergleich zu Rotterdam, wo Binnenschiffe 30 Prozent der Container im Hinterlandverkehr transportierten, liegt die Quote in Hamburg jedoch nur bei etwa 2 Prozent.

ots



Magdeburger Hafen GmbH



Logistik fängt beim Standort an – wir haben ihn!

- insgesamt 115 ha im Sondergebiet Hafen und in unmittelbarer Nähe
- optimale trimodale Lage mit Autobahn-, Wasser- und Bahnanschluss
- **zentraler Verkehrsknotenpunkt (Hub) für die verladende Wirtschaft in einem Umkreis bis zu 200 km**
- **durch den Bau der Niedrigwasserschleuse ab 2010 an 365 Tagen wasserstandsunabhängig bei 4,00 m Wassertiefe**
- **leistungsstarkes KV-/Containerterminal (Hanse-Terminal) im neuen Hansehafen**

Profitieren Sie von einem einzigartigen Standort und der Kapazität des größten Binnenhafens Mitteldeutschlands!

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



Der ELBSCHIFFFAHRTSTAG 2008 am 28. November in Hamburg verabschiedet unter Beteiligung von 200 namhaften Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung die folgende

HAMBURGER ERKLÄRUNG

VOR DEM HINTERGRUND

- dass die Seehäfen die wichtigsten Schnittstellen in internationalen Transportketten sind,
- dass die Globalisierung weitergehen und der internationale Warentransport über See trotz der aktuellen Verlangsamung langfristig weiterhin mit großer Dynamik wachsen wird,
- dass Transporte per Binnenschiff zu den umweltschonendsten Verkehren gehören und wesentlich zur Reduzierung von CO₂-Emissionen beim Gütertransport beitragen,
- dass die Elbe eine internationale Wasserstraße von europäischer Bedeutung und eine ideale Verkehrsader in die wachsenden Märkte Mittel- und Osteuropas ist,
- dass freie Kapazitäten auf der Elbe bestehen, deren Nutzung die Engpässe auf den deutschen Straßen und Schienen für die Abwicklung von Transporten wesentlich und nachhaltig entlasten kann,

FORDERT DER ELBSCHIFFFAHRTSTAG 2008 ALLE VERANTWORTLICHEN IN POLITIK, VERWALTUNG UND WIRTSCHAFT ZUR ENTSCLOSSENEN FÖRDERUNG DER WASSERSTRABEN IM ELBSTROMGEBIET AUF.

Parlament und Regierung der Bundesrepublik Deutschland sind aufgefordert, für ausreichende und verlässliche Schifffahrtsverhältnisse auf der Mittel- und Oberelbe zu sorgen und – wie mehrfach zugesagt – bis zum Jahr 2010 an 345 Tagen im Jahr eine durchgängige Fahrrinntiefe von mindestens 1,60m zwischen Hamburg und Dresden vorzuhalten. Hierfür sind die laufenden Unterhaltungsmaßnahmen zügig durchzuführen und zeitgerecht abzuschließen. Darüber hinaus sind zudem die angrenzenden Kanäle und Nebenflüsse der Elbe anforderungsgerecht zu ertüchtigen.

Parlament und Regierung der Bundesrepublik Deutschland sind ferner zur Aufnahme weitergehender Planungen aufgefordert, deren Umsetzung auch jenseits des Jahres 2010 langfristig stabile und verlässliche Schifffahrtsbedingungen auf der Elbe garantiert und zudem den Anforderungen an einen effizienten Ressourceneinsatz sowie einen umweltverträglichen Ausbau Rechnung trägt. Dies gilt insbesondere für die Strecken bei Coswig und Dömitz.

Parlament und Regierung der Tschechischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland sind aufgefordert, ihre Zusammenarbeit auf Basis der zwischen den Verkehrsministerien im Jahr 2006 getroffenen „Gemeinsamen Absichtserklärung“ zu intensivieren. Durch eine Verbesserung der Fahrrinntiefe zwischen Dresden und Tschechien kann ein effizientes, grenzüberschreitendes und europäisches Transportsystem entstehen, dessen Nachhaltigkeit insbesondere durch den Bau eines fehlenden Stauwerkes zwischen Děčín und der deutsch-tschechischen Grenze gesichert werden könnte.

Die Wirtschaft ist aufgefordert, die Verbesserung der Fahrwasserhältnisse auf der Elbe sowie die zunehmenden Investitionen in die Elbe-Häfen verstärkt in die eigenen Logistiküberlegungen mit einzubeziehen.

Hamburg, 28. November 2008

Kontakt: Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V.

Geschäftsstelle: René Löffler – c/o Handelskammer Hamburg – Adolphsplatz 1 – 20457 Hamburg
Telefon 040 361 38-316 – Telefax 040 361 38-313 – E-Mail: elbstromverein@hk24.de
Internet: www.elbstromverein.de – Vorsitzender: Thomas Lütje

Schifffahrt online

Binnenschifffahrt - Binnenhäfen - Binnenwasserstraßen

Für die Anzeigenberatung
in Nord- und Süddeutschland
sowie für die Neuen Bundesländer
suchen wir jeweils eine/n
freiberuflichen Verlagsvertreter/in

Für die redaktionelle Berichterstattung
aus Nord-, Süd- und Westdeutschland
sowie aus den Neuen Bundesländern
suchen wir jeweils eine/n schreib- und stilsichere/n
freie/n Mitarbeiter/in
mit Interesse an Schifffahrtsthemen

Schifffahrt online

Scheidtstraße 6 - 40239 Düsseldorf
Tel. 0211-383683 - Fax 0211-383684

www.schifffahrt-online.de
f.barg@schifffahrt-online.de