

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Weil die Klarheit fehlt

BÖB und BDB sind mit dem Entwurf des Investitionsrahmenplanes unzufrieden

Seite 9

Dank Mitgliederstruktur

Die Würzburger MSG ist ein sehr europäisches Unternehmen geworden

Seite 16

Neuss Düsseldorfer Häfen

Schutz vor Verkehrsinfarkt in NRW: Hafen Reisholz könnte moderner Standort werden

Seite 30



esa EuroShip: Das Kompetenzcenter der Allianz für Schiffsversicherungen.

Wichtige **esa** Vorteile: Hohe Expertise und Solidität, das **esa** Expertenteam mit langjähriger Erfahrung, europaweites Netzwerk an Sachverständigen, die 24 Std. Schadenhotline, 365 Tage im Jahr und vieles mehr. Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Versicherungsfachmann oder unter Telefon: +49 (0) 71 36. 9513. 313 sowie im Internet: www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der Allianz 



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

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

Universell einsetzbar
mit Haken, Spreader
oder Greifer!



Friedbert Barg
Herausgeber

Was soll die Schönfärberei? Das bringt doch nur unnützen Streit und völlig überflüssige Diskussionen.

„Absolute Mangelverwaltung in der Verkehrspolitik des Bundes“

Warum versuchen eigentlich einige Politiker, die Bürger, die ja in gewisser Weise auch ihre Arbeitgeber sind, für dumm zu verkaufen?

Warum wollen sie mit spitzfindigen Formulierungen, die den wirklichen Sachverhalt verschleiern, verniedlichen oder nur teilweise darstellen, so tun, als wäre alles so wie es sein soll, - aber in Wahrheit gar nicht ist?

Was soll das?

Das haut Bundesverkehrsminister Dr. Peter Raumsauer in einer Presseinformation seines Ministeriums auf der Seite 8 dieser Ausgabe ordentlich auf den Putz und beschreibt, dass in seinem neuen Investitionsrahmenplan 28,1 Milliarden Euro für Schienenwege des Bundes, für Bundesfernstraßen und für Bundeswasserstraßen vorgesehen sind.

Hört sich zunächst gut an. Aber dann kommt - nachdem im weiteren Text erstmal von Ehrlichkeit die Rede ist, von Transparenz, von klaren Prioritäten und von der hohen Qualität der Wasserstraßen - der einschränkende Hinweis, dass von der Gesamtsumme 4,6 Milliarden für die Wasserstraßen geplant sind.

Das alles bringt den Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und den Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) ziemlich auf die Palme, denn, so sagen die beiden wichtigsten deutschen Verbände für diesen Bereich, das stimme ja so überhaupt nicht: „Für die Bundeswasserstraßen bleibt dieser Planentwurf des Bundesverkehrsministeriums (...) hinter den eigenen Ansprüchen zurück. Die Unterlage wird nur in einem Punkt konkret und ist damit Ausdruck der absoluten Mangelverwaltung in der Verkehrspolitik des Bundes: Es fehlen im Wasserstraßenbereich

Milliardenbeträge, um die erforderlichen Investitionen zu tätigen.“

Und weiter: „Bei einem bis 2015 bestehenden Investitionsbedarf von rund 2,6 Mrd. Euro für Ausbaumaßnahmen stehen in Summe nur 700 Mio. Euro zur Verfügung. Die Konsequenz: Neubaumaßnahmen finden gar nicht mehr statt. Ausbaumaßnahmen, wie sie im Bundesverkehrswegeplan oder im bis Ende des Jahres 2010 gültigen Investitionsrahmenplan genannt sind, werden nur mit großer zeitlicher Verzögerung realisiert. Welche wasserbaulichen Maßnahmen überhaupt noch ergriffen werden, wann dies erfolgt und in welcher Qualität der Erhalt bzw. Ausbau stattfindet, aber auch, was für Kosten hierfür anfallen, verschweigt das Ministerium.“

Warum hat der Minister das nicht auch so beschrieben? Mit seinem sogenannten Herrschaftswissen sollten ihm diese Tatsachen doch bekannt und sogar geläufig sein.

Also warum dann diese Schönfärberei? Das bringt doch nur unnützen Streit und völlig überflüssige Diskussionen.

Vielleicht können der Bundesverkehrsminister und seine hohen Beamten ja über die Weihnachtsfeiertage und bis in die ersten Tage des neuen Jahres hinein mal darüber nachdenken ...

Ihnen und Ihnen wünsche ich auf jeden Fall frohe Festtage, einen guten Rutsch ins neue Jahr - und von Herzen alles Gute.

Möge Ihnen alles gelingen, was Sie sich vorgenommen haben und was für Sie wichtig ist.

Ihr
Friedbert Barg

Schifffahrt

- Gutes Betriebsklima und geringe Fluktuation
Gleich vier Jubilare bei der Duisburger Contargo 6
- Marco Polo II Call 2011
Neuer Aufruf für Projektvorschläge 6
- Informationsveranstaltung am 31.1.2012
Intermodale Transportketten im Elbegebiet 7
- Geschichten aus der Binnenschifffahrt
Ehrenbrief für **Schiffahrts-Magazin**-Autor Gerhard Strack 7
- Von 57 Milliarden Euro sind nur rund 4,6 Mrd.
für die Binnenwasserstraßen vorgesehen
Verkehrsminister Ramsauer stellt seinen 5-Jahres-Plan
für Verkehrsprojekte vor 8
- Fragen an den Bundesverkehrsminister 8
- Kritik der Verbände: Transparenz und Klarheit fehlen, -
und die Ausbaustrategie an den Bundeswasserstraßen
bleibt unklar
BDB und BÖB sind mit dem Entwurf des
Investitionsrahmenplanes unzufrieden 9
- **Schiffahrts-Magazin-Serie:**
Geschichten aus der Schifffahrt (XXVII)
Das Nikolaus-Lied 10
- Qualifizierungsprojekt erfolgreich abgeschlossen
Reinigungsschemikalien in der Binnenschifffahrt 12
- Startschuss zum neuen Dialogforum in Düsseldorf
Feinstaub ade? - Neuer Kurs für die Binnenschifffahrt 14
- Packstückhöhe 7,35 m - Brückenhöhe 4,90 m
Herausforderung für Schwergutexperten 15
- Öffentlich zugängliche Umschlaganlagen
Anschlussförderung im KV gesichert 15
- Die Main-Schiffahrtsgenossenschaft steht allen
Nationalitäten offen

„Wir sind durch unsere Mitgliederstruktur ein sehr europäisches Unternehmen geworden“ 16

- Viele Kabinenschiffe überwintern oft als Hotelschiff -
oder werden bei der Linzer ÖSWAG überholt
Einen richtigen „Winterstand“ gibt es heute nicht mehr 18

Schiffstechnik

- Das Schifffahrtsgewerbe hat die Möglichkeit, den
vorliegenden Entwurf nochmals intensiv zu prüfen
Die Strategie der Zentralkommission zu RIS wird
im Frühjahr 2012 verabschiedet 20
- Die österreichische DoRIS trifft den deutschen ELWIS
Informationsservice für die Schifffahrt weiter verbessert 21
- Delegation zu Besuch beim SPC in Bonn
Chinas Binnenschifffahrt soll umweltfreundlicher werden 22
- Wärtsilä Propulsion Service Kundentag 2011
Effizienz des Maschine-Propellersystems wird nicht nur
von der Maschine bestimmt 23

Häfen / Wasserstraßen

- Landesverkehrsminister Jörg Bode:
Niedersachsen will mehr Geld für Wasserstraßen 24
- Für den Bau und die Entwicklung der Häfen
Hafenagentur in Serbien gegründet 25
- Trimodales Containerterminal Aschaffenburg
gegründet
Für einen effizienten Containerumschlag
zwischen Binnenschiff, Bahn und LKW 26
- Wasserseitiger Umschlag hat sich gut entwickelt
Güterumschlag im Kehler Hafen steigt deutlich an 27

Titelbild: Genau 4 Wochen nach unserem Foto vom Niedrigwasser im Rhein am 20.11.2011 ändert sich jetzt die Pegelanzeige von „niedrig“ in Richtung „hoch“. Das aktuelle Titelbild entstand am 20.12.2011 von der Oberkasseler Brücke. Foto: Friedbert Barg

Impressum

Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

erscheint parallel mit

Die Fachzeitschrift im Internet www.schiffahrt-online.de

Schiffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Gegründet 2008
Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag
Friedbert Barg, Journalist (DJV)

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

Redaktion
Friedbert Barg (mail@schiffahrts-magazin.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten
John C. Albrecht, Peter Baumgartner, Friederike Dahlke, Susanne Ehlerding,
Petra Grünendahl, Dipl.-Ing. Kerstin Klinkenberg, Jan Kruse, Stefanie Lehnert,
Gerhard Strack.

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

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

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 5/2010 vom 07.11.2010

- Vorschläge zum Wohlergehen und Sicherheit
der Schifffahrt genehmigt
Geänderte MoselSchPV tritt am 1.9.12 in Kraft 28
- Hafen Rotterdam und NRW – Logistikpartner für
Deutschland
72 Mio. t im Wechsel mit Nordrhein-Westfalen 28
- Flexible Lösung für die effektive Schiffsbe- und
entladung
Weltweit größte mobile Umschlagmaschine im
Hafeneinsatz 29
- Schutz vor Verkehrsinfarkt in Nordrhein-Westfalen
Reisholzer Hafen könnte moderner Standort werden 30
- Jährlich 60.000 zusätzliche Container für den
Neusser Hafen
Neuss Trimodal ist neuer Partner im Netzwerk von
European Gateway Services 31
- Logistik, Infrastruktur, Gewerbeimmobilien
3. Internationaler Hafenkongress
vom 24. - 25. Mai in Karlsruhe 3

Sonderteil ZKR

- Herbstplenartagung der Zentralkommission für die
Rheinschifffahrt
Bulgarische Binnenschifffahrts-Patente gelten ab
1.7.2012 auch auf dem Rhein 34

Inserentenverzeichnis

Anzeigen enthalten Informationen, die - nicht nur - für Fach-
nutzer von großem Interesse sein können.

Wir empfehlen deshalb die nachfolgenden Anzeigen Ihrer
Aufmerksamkeit.

Atlas Schifffahrt	13
Carl Rehder Gruppe	9
Druckerei Dünnwald	33
esa-Allianz	Titelseite
Fördergesellschaft Museum der Deutschen	
Binnenschifffahrt e.V.	4. Umschlagseite
Liebherr-Nenzing Service GmbH	2. Umschlagseite
Nyami Deutschland	21
ÖSWAG	20
Schiffswerft Bolle GmbH	23
Wernz GmbH	22
Wittig Schiffsausrüstung	11

Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4



Trimodales Containerterminal im Hafen Aschaffenburg. Lesen Sie dazu auch den Beitrag ab der Seite 26 dieser Ausgabe.

Gutes Betriebsklima und geringe Fluktuation Gleich vier Jubilare bei der Duisburger Contargo

Der Duisburger Containerlogistiker Contargo feierte dieses Jahr gleich vier 25-jährige Dienstjubiläen. Die Jubilare, allesamt Führungskräfte, sind für Contargo in den Niederlanden, Frankreich und Deutschland tätig. „Das gute Klima innerhalb der Belegschaft, die Aufstiegschancen und das ständige Wachstum des Contargo-Netzwerkes machen das Unternehmen so attraktiv. Die äußerst geringe Fluktuation und die hohen Bewerberzahlen auf freie Ausbildungsplätze und Studienangebote zeigen, dass Contargo europaweit einer der Top Arbeitgeber in der Logistikbranche ist.“, ist Heinrich Kerstgens, Co-Geschäftsführer bei Contargo, sicher. „Unsere ‚Jubilare‘ Arndt

Puderbach, George Karras, Guy Hanisch und Jean-Marc Sabetta haben durch ihren jahrelangen Einsatz den Erfolg von Contargo erst möglich gemacht. Sie alle waren Männer der ersten Stunde und haben mit dazu beigetragen, unser europaweites Netzwerk kontinuierlich auf- und auszubauen.“ Alle vier sind Logistiker mit Leib und Seele. Besonders die ständige Anpassung an geänderte „Umweltbedingungen“ macht den Job für sie so interessant. Um eben diese Umweltbedingungen positiv zu beeinflussen, haben sie sich ganz dem aktuellen Contargo-Thema „Nachhaltigkeit“ verschrieben. Die Natur ist allen ohnehin ein persönliches Anliegen, sei es beim Reiten, Tauchen, Fußballspielen oder beim Mountainbiken. ■



Guy Hanisch



George Karras



Arndt Puderbach



Jean-Marc Sabetta



Marco Polo II Call 2011 Neuer Aufruf für Projekt- vorschläge

Die Europäische Kommission hat einen neuen Call für Projekte im Rahmen des Marco Polo II Programms bekannt gegeben. Darauf weist das Bonner ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) hin. Die diesjährige Ausschreibungsvolumen umfasst 56,87 Mio €. Shortsea-Verkehre werden ebenfalls wieder berücksichtigt. Folgende Projekten werden unterstützt:

1. „Modal shift“ von der Straße auf die Schiene/Binnenwasserstraße
2. „Catalyst Actions“: Beseitigung von strukturellen Marktbarrieren im europäischen Transportsystem
3. „Motorways of the Sea“ Projekte
4. Projekte zur Vermeidung von Verkehr
5. „Common learning actions“: Wissenstransfer zu innovativen, umweltfreundlichen Transportansätzen

Die Kofinanzierungsquote der Kommission liegt bei max. 35 % der anrechenbaren tatsächlich entstandenen Kosten (Bereiche 1.-4.) Für „common learning actions“ liegt die Förderquote bei bis zu 50 %. Bei der Förderung im Bereich Shortsea sollen insbesondere die Verkehre unterstützt werden, die neben der Verlagerung von Transportmengen auch innovative Lösungen zur Emissionsreduktion zum Gegenstand haben. Informationen im Internet unter: http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/getting-funds/application-packs/2011/index_en.htm

Informationsveranstaltung am 31.1.2012 Intermodale Transport- ketten im Elbegebiet

Der Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V., die Handelskammer Hamburg, Hafen Hamburg Marketing sowie das SPC laden zu einer halbtägigen Informationsveranstaltung ein, auf der intermodale Transportketten im Gebiet der Elbe beleuchtet werden.

Darauf weist das Bonner ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) hin.

Die Veranstaltung wird aufgeteilt sein in einen Vortrags- sowie Light-Lunch- und Networking-Teil.

Konkrete Informationen zu Programm und Anmeldung folgen zeitnah Anfang des neuen Jahres. Hier schon einmal die Eckdaten:

„Das Elbstromgebiet im Rahmen intermodaler Transportketten“

31. Januar 2012, 10.00 - 13.00 Uhr

Handelskammer Hamburg
Merkur-Zimmer
Adolphsplatz 1, 20457 Hamburg

Die Veranstaltung wird kostenfrei abgehalten.

Kontakt für weitere Informationen:

Geschäftsstelle des Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes e.V., Hamburg
Frau Dr. Claudia Sye
Tel.: +49 40 361 38 - 382

E-Mail: elbstromverein@hk24.de
Internet: <http://www.hk24.de>

Geschichten aus der Binnenschifffahrt

Ehrenbrief für *Schifffahrts-Magazin*-Autor Gerhard Strack

Seit über drei Jahren schreibt Gerhard Strack, bis Oktober 2011 Polizeihauptkommissar bei der Wasserschutzpolizei in Koblenz und seitdem im Ruhestand, seine Erinnerungen an seine Zeit als Schiffsjunge und Matrose in der Binnenschifffahrt für die Leser von *Schifffahrt-online* und *Schifffahrts-Magazin* nieder.

Dafür ist er jetzt während eines Ehemaligentreffens von Pensionären mehrerer

deutscher Reedereien mit einer Urkunde ausgezeichnet worden.

Für Gerhard Strack ist die Ehrung ein Ansporn für weitere „Geschichten aus der Binnenschifffahrt“. „Es ist eine Freude, davon hören, wie ehemalige und aktive Binnenschiffer und auch kaufmännische Mitarbeiter der Reedereien sich selbst und frühere Kollegen in meinen Geschichte wiedererkennen.“ ■



Von 57 Milliarden Euro sind nur rund 4,6 Mrd. für die Binnenwasserstraßen vorgesehen

Verkehrsminister Ramsauer stellt seinen 5-Jahres-Plan für Verkehrsprojekte vor

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hat heute den Entwurf des Investitionsrahmenplans (IRP) für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes für den Zeitraum 2011-2015 vorgelegt. Der IRP ist gesetzlich vorgeschrieben und stellt die Leitlinie dar, an der sich die Investitionen des Bundes innerhalb dieses Zeitraums orientieren werden.



Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer

Der neue IRP setzt erstmals klare Prioritäten und richtet die Investitionsplanung an tatsächlich vorhandenen Finanzierungsmöglichkeiten aus:

Der neue IRP hat ein Projektvolumen von

rund 41 Milliarden Euro. In dieser Summe enthalten sind alle Projekte, die von 2011 bis 2015 abgeschlossen, weitergeführt oder neu begonnen werden. Dieses Volumen umfasst den gesamten Investitionsbedarf für die Projekte bis zur endgültigen Fertigstellung der Projekte, also auch über 2015 hinaus (ist also kein Finanzierungsplan). Im Vorgängerplan waren noch Projekte mit einem Volumen von rund 57 Milliarden aufgeführt – trotz deutlich niedrigerer zur Verfügung stehender Haushaltsmittel.

Erhalt geht im neuen IRP deutlich vor Neubau. Die Mittel für die Erhaltung der vorhandenen Infrastruktur liegen bei rund zwei Dritteln der Gesamtsumme: 28,1 Milliarden Euro sind für die Erhaltung der Schienenwege des Bundes, der Bundesfernstraßen und der Bundeswasserstraßen vorgesehen. Im Vorgängerplan war nur knapp über die Hälfte der Mittel für die Erhaltung vorgesehen.

Ramsauer: „Mit dem neuen Investitionsrahmenplan sorgen wir für Ehrlichkeit und Transparenz beim Verkehrswegebau. Wir setzen klare Prioritäten und richten die Planung am Bedarf und den zur Verfügung stehenden Mitteln aus. Unser Verkehrsnetz ist ein zentraler Standortvorteil, den wir erhalten müssen. Wir sorgen dafür, dass die hohe Qualität der Schienen-, Straßen- und Wasserstraßennetze erhalten bleibt.“

Der neue IRP legt praxisnahe Kriterien wie Planungsstand und Baureife bei der Projek-

Fragen an den Bundesverkehrsminister

Sind Wasserstraßen im Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 enthalten? Warum gibt es keine Projektliste für Wasserstraßenprojekte?

Investitionen in die Bundeswasserstraßen sind bei der Festlegung der Investitionsstruktur berücksichtigt.

Die Mittel für die Erhaltung sowie den Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen sind im Entwurf des Investitionsrahmenplans 2011 – 2015 (IRP) ausgewiesen.

Der IRP enthält aber keine Projektliste für die Bundeswasserstraßen, weil die Priorisierung der Wasserstraßenprojekte noch nicht abgeschlossen ist. Anders als bei den Schienenwegen des Bundes und den Bundesfernstraßen gibt es für die Bundeswasserstraßen auch keinen gesetzlichen Auftrag für eine projektscharfe Festlegung.

tauswahl an. Er bildet geplante Ausgaben des Bundes für die Schiene in Höhe von 20,6 Milliarden Euro ab, für die Straße 24,8 Milliarden Euro, für die Wasserstraßen rund 4,6 Milliarden Euro.

Ramsauer weiter: „Dieser Entwurf macht zweierlei deutlich: Wir benötigen deutlich mehr Mittel für die Verkehrsinfrastruktur. Wahrheit und Transparenz erfordern es aber, sich für die fünf Jahre von 2011 – 2015 ein Investitionsvolumen vorzunehmen, das sich am Machbaren orientiert.“

Die Länder und Ressorts können bis Ende Januar 2012 Anmerkungen zum IRP machen. ■

Ihr Multiplikator für die Binnenschifffahrt

www.schifffahrt-online.de

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Kritik der Verbände: Transparenz und Klarheit fehlen, - und die Ausbaustrategie an den Bundeswasserstraßen bleibt unklar

BDB und BÖB sind mit dem Entwurf des Investitionsrahmenplanes unzufrieden

Unzufrieden sind der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB) mit dem vom Bundesverkehrsministerium vorgelegten Entwurf eines Investitionsrahmenplanes für die Verkehrsinfrastruktur (IRP).

Im IRP soll der Planungsrahmen für die Investitionen in die Schienenwege, die Bundesfernstraßen und die Bundeswasserstraßen bis 2015 dokumentiert werden.

Dargestellt werden soll der Investitionsbedarf für den Erhalt des Bestandsnetzes sowie für die Fortführung der im Bau befindlichen Vorhaben und für jene Projekte, die bis 2015 neu begonnen werden sollen.

Minister Ramsauer wirbt für den neuen IRP, indem er Transparenz beim Verkehrswegebau verspricht und erklärt, dass der neue IRP praxisnahe Kriterien wie Planungsstand und Baureife bei der Projektauswahl anlegt.

(Lesen Sie dazu auch den Beitrag aus dem Bundesverkehrsministerium auf der linken Seite. Die Red.)

Für die Bundeswasserstraßen bleibt dieser Planentwurf des Bundesverkehrsministeriums allerdings hinter den eigenen Ansprüchen zurück. Die Unterlage wird nur in einem Punkt konkret und ist damit Ausdruck der absoluten Mangelverwaltung in der Verkehrspolitik des Bundes: Es fehlen im Wasserstraßenbereich Milliardenbeträge, um die erforderlichen Investitionen zu tätigen.

Bei einem bis 2015 bestehenden Investitionsbedarf von rund 2,6 Mrd. Euro für

Ausbaumaßnahmen stehen in Summe nur 700 Mio. Euro zur Verfügung. Die Konsequenz: Neubaumaßnahmen finden gar nicht mehr statt. Ausbaumaßnahmen, wie sie im Bundesverkehrswegeplan oder im bis Ende des Jahres 2010 gültigen Investitionsrahmenplan genannt sind, werden nur mit großer zeitlicher Verzögerung realisiert. Welche wasserbaulichen Maßnahmen überhaupt noch ergriffen werden, wann dies erfolgt und in welcher Qualität der Erhalt bzw. Ausbau stattfindet, aber auch, was für Kosten hierfür anfallen, verschweigt das Ministerium.

Anders als bei Fernstraße und Schiene gibt es in diesem Papier keinen Projektplan für die Bundeswasserstraßen. Die Begründung des Ministeriums lautet: „Anders als bei den Schienenwegen des Bundes und den Bundesfernstraßen gibt es für die Bundeswasserstraßen keinen gesetzlichen Auftrag für eine projektscharfe Festlegung.“ Im Übrigen sei man

zurzeit noch mit einer Festlegung der Prioritäten im Wasserstraßennetz beschäftigt.

Für das System Wasserstraße schafft der IRP-Entwurf damit weder Transparenz, noch Klarheit. Die Häfen, das Schifffahrtsgewerbe und deren Kundschaft können mit diesem IRP-Entwurf für die Wasserstraßen nichts anfangen.

Und auch die Bundestagsabgeordneten im Verkehrs- und im Haushaltsausschuss bleiben über die künftige Netzstrategie des Bundesverkehrsministeriums bei den Flüssen und Kanälen komplett im Unklaren.

Dass laut Aussage des Bundesverkehrsministeriums bis 2015 zumindest die reinen Erhaltungsmaßnahmen finanziell gesichert sind, stellt nur einen schwachen Trost dar. Von dem insgesamt bis 2015 verfügbaren Finanzvolumen von rund 3,8 Mrd. Euro werden allein hierfür 3 Mrd. Euro veranschlagt. ■

Ihr Spezialist auf allen Gebieten der Transport- und Schiffsversicherung



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

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

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

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

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



Bei uns können Sie sicher vor Anker gehen!

Geschichten aus der Schifffahrt (XXVII)

Das Nikolaus-Lied

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

Liebe Leser von Schifffahrt-online und vom Schiffahrts-Magazin. Der Schutzpatron des Schifferstandes hatte am 06.12.2011 Geburtstag. Veranlassung für mich, Ihnen zum einen das Nikolauslied des St. Nikolaus-Schifferverbandes einmal nahe zu bringen, entnommen aus der Homepage des Schiffervereins Bad Salz, und zum anderen im Anschluss noch eine, sagen wir mal, halbwegs passende vorweihnachtliche Geschichte dazu zu erzählen. Aus dem Tagebuch meines Vaters, an Bord des MS „Haniel-Kurier 39“: Mittwoch, 05.12.1962 / 07:00 Uhr, Oberwinter Anker hoch und vollhand*, will heute Abend bei Zeiten auf der „Schottel“* vor Anker*

gehen. Lottchen (gemeint war meine Mutter) möchte, dass ich vielleicht in diesem Jahr mal den Nikolaus für die Kleinen spiele, gemeint war meine vier Jahre alte Schwester und (so was ignorantes) auch ich, immerhin bereits im elften Lebensjahr. Ich kannte aber meinen Vater und wusste in diesem Moment, als ich das las, dass Theaterspielen ja nicht unbedingt zu seinen Vorlieben zählte und er gegen einen anderen zeitlichen Verlauf der Bergreise sicher nichts einzuwenden gehabt hätte, - aber so wie's aussah, musste er jetzt ran.

Aus den leider kaum noch zu entziffernden Tagebucheinträgen der beiden Tage davor ist zu entnehmen, dass Vater wohl mit einem Schleppzug unterwegs war, bestehend aus 2 Anhängen, nämlich dem „Haniel 99“ und dem „Leidel 5“. Damit lief er ungefähr 6 – 7 km/h zu Berg. Bei normalem Reiseverlauf war das Tagesziel „Schottel“, - (also Spay am Rhein) locker zu schaffen. Wie man es zu dieser Zeit auszudrücken pflegte, hatte der Schleppzug ein Gewicht einschließlich des „Schleppmotors“, des MS „Haniel-Kurier 39“ von knapp 100.000 Zentner bzw. ca. 5000 t, jedenfalls hatte mein Vater es so in seinem Tagebuch eingetragen. Zu Hause wussten meine vier Jahre alte Schwester und ich mit meinen immerhin schon elf Lenzen auf dem Buckel, (aber das

erwähnte ich ja bereits), nichts von Vaters möglicher Ankunft am Vorabend des Nikolaustages 1962, an dem der Heilige Mann und Schutzpatron der Schiffer gemeinsam mit seinem Knecht Ruprecht wie jedes Jahr durch unser Dorf stapfte und an die Türen der Häuser klopfte um den lieben Kleinen ein paar ernste aber durchaus wohlgemeinte Worte zu sagen und, je nach Zustand des häuslichen Friedens zwischen Eltern und Kinderschar, auch diverse Geschenke zu bringen bzw. zu überreichen. Der manchmal auch Furcht erregend in Erscheinung tretende Knecht Ruprecht war dabei, jedenfalls für meine Mutter, ein nicht unbedingt notwendiges erzieherisches Mittel, zu martialisch meinte sie später einmal dazu.

Sie hatte jedoch bereits Tage zuvor mit Vater am Telefon abgesprochen (all zu oft konnten sie zu jener Zeit nicht miteinander telefonieren, wir hatten noch gar kein Telefon im Haus) für den Fall, dass das mit der Bergreise so hinkommt, er endlich auch einmal das Vergnügen bekommt, den Nikolaus zu spielen. Was sie bei dieser Gelegenheit vermaß (und weil es dann später noch ein wenig und zwar auf kuriose Weise wichtig wird, erwähne ich es an dieser Stelle), war die Tatsache, ihm die berichtenswerten guten und die weniger guten Taten seiner Kinder vorab bekannt zu geben. Immerhin musste er doch den alles wissenden Nikolaus abgeben. Ich muss dazu sagen, dass das mit der Legende vom Heiligen Nikolaus und dem daraus entstandenen Brauch bei uns recht liberal und progressiv, d.h. sehr aufgeklärt behandelt wurde. Lediglich meine kleine Schwester glaubte noch fest an den Heiligen Mann, der vom Himmel herab zu den Kindern kommt. Möglicherweise wollte sie das aber auch nur so glauben. Ich für meinen Teil wusste mit meinen elf Jahren, dass das Ganze gespielter Brauch war und sah dem Nikolausabend entspannt entgegen – relativ entspannt. Vater erreichte gegen 17:00 Uhr, es wurde an diesem Tag früh dunkel (Zeitumstellung auf Winterzeit gab es noch nicht) Spay, die Schottel* und ging vor Anker*.

Wenn es dunkel zu werden begann in Spay, damals wohnte ich noch in Oberspay, läutete meist die Glocke der Michaelis-Kapelle. Angeblich die ehemalige Schiffsglocke vom „Stinnes 7“. Für mich und nicht nur für mich, auch für meine Spielkameraden die unmissverständliche akustische Aufforderung jegliches Spiel auf den Straßen und Plätzen des Dorfes zu beenden und nach Hause zu eilen. Am Nikolausabend gab's da auch kein Zögern – schließlich könnte das ja gerade noch ins große Buch der guten und der weniger guten Taten aufgenommen werden. Während ich also nach Hause trottete, die Glocke vom „Stinnes 7“ hatte aufgehört zu

läuten, hörte ich plötzlich erneut Glockenklang und der kam vom Rhein und war mir so was von vertraut, - Vater kommt! Wie oft, wenn ich wusste, dass er im Anmarsch war, hatte ich am Rhein gesessen um auf Vater und sein Schiff zu warten. Die Schiffsglocke vom „Haniel-Kurier 39“ hatte einen wundervoll satten und relativ dunklen Ton, - so was prägt sich halt ein. Jetzt war ich kurz vor'm elterlichen Haus und es zuckte mir in den Beinen. Nach Hause oder zurück zum Rhein. Ich zog es jedoch nach kurzer heftiger Abwägung vor, an diesem Tag direkt und einigermaßen pünktlich zu Hause zu erscheinen. Eine halbe Stunde später. Inzwischen wussten alle, auch meine kleine Schwester, dank meiner Mitteilbarkeit, dass Vater eingetroffen war und bald auftauchen würde. Diktatorisch und deshalb für uns Kinder völlig unverständlich hatte Mutter angeordnet: Ich geh' Papa abholen und hier bleibt schön brav zu Hause, - und stellt mir ja nix an, denkt dran heute kommt der Nikolaus. Mutter hatte sich den Mantel über die obligatorische Küchenschürze geworfen und war eiligst davon gerauscht.

Als sie dann beide zu Hause eintrafen, gingen sie, wie immer erst zu Oma und Opa, die im Erdgeschoss wohnten. Opa war, wie ich ganz zu Anfang meiner Geschichtsschreiberei schon mal erwähnte, unser aller „schiffisches“ (oder maritimes, ganz wie man möchte), Oberhaupt. Mein Vater und meine Onkels hatte das Handwerk bei ihm gelernt, so wie ich das dann später bei meinem Vater auch erlernte. Nun hielt uns aber nichts mehr in der elterlichen Wohnung und wir schossen die Treppe herunter um Vater, wie immer, stürmisch zu begrüßen. Wir hatten ihn zu diesem Zeitpunkt ca. vier Wochen nicht gesehen. Was wiederum andeutet, wie schwierig das familiäre Schifferleben in jenen Zeiten war und es sicher heute auch noch ist, auch wenn es mittlerweile ganz andere, vor allem technische Möglichkeiten gibt, die Gemeinsamkeit des familiären Schifferlebens zu gewährleisten. Vater nahm meine Schwester auf den Arm, mir fuhr er wie immer heftig durchs Haar, und freute sich sichtlich zu Hause zu sein. Mutter lehnte sich an ihn und ich konnte beobachten, wie sie ihm etwas zuflüsterte und ihm einen Zettel in die Lodenjacke steckte. Ich mach's jetzt kurz. Gegen 19:00 Uhr, wir hatten inzwischen bei uns oben alle zu Abend gegessen, waren wir wieder alle, bis auf meinen Vater, Oma glänzte auch durch Abwesenheit, bei den Großeltern in deren Wohnküche versammelt. Hier sollte der Nikolaus erscheinen. Opa war seit etlichen Jahren leider an den Rollstuhl gefesselt, daher fand der Besuch des Heiligen Mannes hier statt. Zu der Geschichte gehört an dieser Stelle noch, dass ich in der Zwi-

schenszeit als schon sehr (wie wir zu Hause sagten) Bescheid wissender Elfjähriger meiner kleinen vierjährigen Schwester, trotz deren beharrlicher Weigerung mein Wissen anzuerkennen, mehrfach versucht hatte zu erklären, wer meiner Meinung nach in der roten Robe und hinter dem weißen Bart des Heiligen Mannes stecken würde.

Irgendetwas polterte vor der Tür. Mutter bemühte sich ein total überraschtes Gesicht zu machen und sagte: Was ist denn da los, ich geh mal nachschauen. Sie öffnete die Tür und da stand er auch schon, - groß und wuchtig. Einen roten mit weißem Pelz besetzten Mantel an, im Gesicht einen ellenlangen weißen Rauschebart, über der Schulter einen Sack und in der rechten Hand ein Buch, aus dem ein Zettel ragte. Jener Zettel, den ich unschwer als Mutters Zettel erkannte. Wir, mein Schwesterlein und ich saßen brav auf der Omas Couch, oder wie sie zu sagen pflegte, auf dem Chaiselonge*. Opa, in seinem Sessel am Küchentisch sitzend und unter seinem Kaiser-Wilhelm-Sichelbart, (auch genannt: „Es-ist-erreicht-Bart“) amüsiert lächelnd, beobachtete die Szene.

Hust, hust! Vater, äh der heilige Nikolaus begann mit ganz tiefer Bassstimme zu sprechen: Liebe Kinder, ich bin von weit her gekommen, um euch usw, usw.

Dann kam die Frage des Abends: Wart ihr denn auch brav und habt euren Eltern keine Sorgen gemacht? Meine Schwester krächte: Ich war immer lieb, gell Mama? Ich schüttelte nur stumm mein Haupt. Vater, - der Nikolaus schlug sein Buch auf und las den Zettel, der in dem Buch steckte. D.h. er wollte dies tun, aber dann stutzte er, suchte Blickkontakt mit meiner Mutter, wurde richtig rot im Gesicht und fing an zu lachen: Hier steht

--- Bullingers Gretel (das war ein kleiner Lebensmittelladen im Ort), 2 Pfund Butter, 6 Eier, 1 Kopf Salat

Lottchen, was hast du mir denn da aufgeschrieben, soll der Nikolaus für dich einkaufen gehen? Mutters Blick zunächst verwirrt dann sehr verlegen und dann aber mit einem Ansatz von Geistesgegenwart, - der kindliche Glaube meiner Schwester an den Heiligen Mann sollte doch noch etwas gewahrt bleiben: Lieber Nikolaus, bei allem Respekt, aber Lottchen darf mich nur mein Ehemann nennen. Vater zog den Kopf etwas ein und brummte: Natürlich, da haben sie vollkommen Recht, aber jetzt fällt mir auch nichts mehr anderes ein, als den Kindern einen schönen Nikolausabend zu wünschen, eure Mutter verteilt jetzt die Geschenke, die ich auch mitgebracht habe – und ich glaub' ich geh' dann mal weiter zu den anderen Kindern, die noch auf mich warten.

Ich hatte während des Geschehens meine Schwester beobachtet, die den Nikolaus die ganze Zeit, auch während des kleinen Missgeschickes mit großen Auge und offenem Mund angeschaut hatte. Als Vater, also der Nikolaus sich zum gehen anschickte, wurde ihr Gesicht plötzlich ernst, sie konnte ernst schauen, und sie sagte: Papa, du kannst ruhig bleiben, wo willst du denn noch hin?

* vor Anker gehen = von der Seefahrt kommend, eigentlich liegt ein Schiff im Strom hinter dem Anker

* Die Schottel = linksrheinischer Stromabschnitt von Km 576,5 – 578

* Chaiselonge = frz. wörtlich langer Stuhl, die alten Leute am Mittelrhein hatten wegen franz. Besatzungszeiten noch viele französische Vokabeln in ihrem tgl. Sprachgebrauch.

Anzeige

Wir halten Ihre Tankmessuhren in Schuss

Großes Ersatzteil-Lager für Krohne Messuhren



Typ:

BM 51

BM 34

BM 24

Optiflex

Optiswitch



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

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

Qualifizierungsprojekt erfolgreich abgeschlossen

Reinigungschemikalien in der Binnenschifffahrt

Von Petra Grünendahl

Das bei der Schiffsaußenwäsche und der Deckreinigung mit 10-Liter-Gebinden für die Reinigungsmittel gearbeitet wird, erschwert die Dosierung. Lediglich 100 ml Reinigungskonzentrat braucht man für einen vollen 10-Liter-Eimer. Füllt man den Eimer nur halb mit Wasser, reicht auch nur halb so viel Reiniger. Außerdem verführt die Größe des 10-Liter-Gebindes dazu, „reichlich“ einzuschütten. Das kann weder im Sinne der Umwelt noch im Sinne angemessener Betriebskosten sein. Auch wenn Hermann Lohmann, Geschäftsführer von H. Lohmann Schiffs- und Industriebedarf e. K. aus Haren (Ems), mit viel Reiniger-Verkauf auch gutes Geld verdienen könnte, wollte er seine Idee eines Reinigungssystems realisieren, welches den Verbrauch an Reinigungschemikalien reduziert. Wenn man allerdings mit einem neuen System auf den Markt kommen will, muss man potenzielle Käufer von den Vorzügen dieses System gegenüber dem bisherigen überzeugen. Da dies nur über belastbare

Zahlen möglich ist, mussten also entsprechende Untersuchungen angestellt werden. Dafür wären aber immense Kosten auf den Mittelständler Lohmann zugekommen. DBU fördert nachhaltiges Wirtschaften Und hier kam die Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU) in Osnabrück ins Spiel. Die DBU fördert u. a. mittelständische Unternehmen bei nachhaltigen Umweltprojekten. Lohmann stellte einen Antrag auf Förderung seines Projekts. „Wichtig ist, dass ein Projekt innovativ ist und Ökologie, Ökonomie und Soziales vereint“, erklärte Verena Exner, Referatsleiterin Umweltkommunikation und Umweltmanagement in der mittelständischen Wirtschaft bei der DBU. Ein solches innovatives und ganzheitliches Konzept, bestehend aus Qualifizierungsmodulen und modellhafter Entwicklung und Erprobung eines Mehrweg-Kleingebinde-Systems für Reinigungschemikalien, legte Lohmann mit seinem Förderantrag vor. Als Projektpartner hatte er das Schiffer-Berufskolleg Rhein, das Schulschiff Rhein sowie die Berufsbildenden Schulen Schönebeck gewinnen können. Dort wurden im Lauf der Studie 480



Die beteiligten Projektpartner (v. l.): Kurt Duller (Imperial Reederei), Schulschiffkapitän Lothar Barth (Schulschiff Rhein), Verena Exner (DBU), Hermann Lohmann (H. Lohmann Schiffs- und Industriebedarf), Dr. Ulrich Ehrlich (Berufsbildende Schulen Schönebeck), Dr. Hartmut de Wall (Schiffer-Berufskolleg Rhein) und Andreas Wallmeier (H. Lohmann Schiffs- und Industriebedarf) hinter einem Bild, welches von diesem Projekt inspiriert wurde und nun als „Logo“ dient. Fotos: Petra Grünendahl

zukünftige Binnenschiffer/-innen im umweltgerechten Umgang mit Reinigungsmitteln geschult worden. Ebenfalls mit an Bord waren die Imperial Reederei, die Daten von und Zugang zu ihren Schiffen ermöglichte, sowie die Universität Duisburg-Essen mit ihrem Zentrum für Wasser- und Umweltforschung, die das Projekt mit einer Studie wissenschaftlich begleitete. Diese Studie erfasse, wie und in welchen Mengen Reinigungsmittel in der Binnenschifffahrt eingesetzt werden. Dokumentiert wurden neben dem tatsächlichen Reinigungsmittel-Verbrauch (vor einer Schulung bei konventionellen Gebinden sowie nach einer Schulung mit den neuen Kleingebinden) auch die Anzahl der Reinigungen, die Arbeitsabläufe sowie die eingesetzten Reinigungs- und Hilfsmittel. Über 120 Schiffsbesatzungen von verschiedenen Schiffsgattungen wurden im Umgang mit Reinigungsmitteln geschult und umwelttechnisch sensibilisiert. Die Projektpartner erhoben das benötigte Datenmaterial, das die erwarteten Einsparungen von mindestens 25 Prozent noch bei weitem übertraf. Projekt mit neuen Mitarbeitern angeschoben Nach der Zusage der DBU stellte Lohmann im Januar 2010 Andreas Wallmeier ein, der das Projekt im Außendienst bei den Schulungen betreuen sollte. Einen Zeitvertrag bekam der Student Andreas Schröder von der Universität Duisburg-Essen, der neben der Projektarbeit im Unternehmen an seiner Masterarbeit „Vergleich der Verkehrsträger: Schiff – Bahn – Lkw“ arbeitete. Zur Dokumentation wurde für die Studie zusätzlich ein so genanntes „Waschkontrollbuch“ entwickelt. Dort werden Reinigungsmaßnahmen und Chemikalienverbrauch ebenso vermerkt wie das Tragen von Reinigungswesten während der Arbeiten. Das Waschkontrollbuch vereinfacht die Disposition und dient zur Kontrolle für Partikuliere und Reedereien, Inspektoren und Behörden und dokumentiert den Gesamtprozess.

Für ihr Schiffs-Wasch-System entwickelte die Firma Lohmann ein neues Dosierungssystem, welches mit Hilfe kleinerer Abfüllungen den Verbrauch an Reinigungschemikalien verringern sollte. Verfügbar gemacht werden die neuen 100-ml-Kunststoffflaschen in Transport-Eimern zu 64 Stück. Das System ist als Mehrwegsystem ausgelegt. Austauschen kann der Kunde die Transport-Boxen auf Bunkerbooten und bei Fachhändlern im Schifffahrtsbereich. Damit keine unnötigen Transportwege entstehen, ist eine Befüllung der Kleingebinde vor Ort vorgesehen. Eine Reinigung der Flaschen vor dem wieder Befüllen ist nicht nötig, da immer das gleiche Reinigungsmittel nachgefüllt wird. Die für

Schiffe umständliche Entsorgung der platzraubenden 10-Liter-Kanister entfällt, was das Müllvolumen reduziert.

Detaillierte Erfassung von Verbräuchen nötig Zunächst erfasste man detailliert die tatsächlichen Reinigungsmittel-Verbräuche bei den Projektpartnern: Ohne Schulung, mit den großen Gebinden von 10 oder sogar 20 Litern Fassungsvermögen, um einfach einen Ausgangswert zu ermitteln. Dabei stellt sich heraus, dass mancherorts gern nach der Maßgabe „viel hilft viel“ dosiert wurde, was neben dem Verbrauch auch die Kosten in die Höhe treibt. Wobei die angemessene Dosierung natürlich zusätzlich erschwert wird, wenn die Besatzung ihr Schiff wegen der Waschverbote in Häfen im Dunkeln oder während der Fahrt reinigt.

Was man durch Schulung und Sensibilisierung des Nachwuchses erreicht, macht eine Anekdote deutlich, die Hermann Lohmann zum Besten gab: „Als es um die Reinigung des Schiffes ging, war es der Schiffsjunge, der seinen Schiffsführer von den Vorzügen unseres Systems überzeugte.“ Über die Ausbildung verbreitet und verbessert sich der bewusste Umgang mit der Umwelt und der Arbeitssicherheit, denn nur über diesen Weg und über die Fortbildung kommt solches Wissen auf den Schiffen an. „Die jungen Leute heute sind sehr umweltbewusst. Unsere Schiffsjungen und Schiffmädchen waren froh, an diesem Projekt beteiligt zu sein und zu lernen, wie sie auch in ihrem Beruf mehr für die Umwelt tun können“, so Dr. Ulrich Ehrlich, Fachbereichsleiter an den Berufsbildenden Schulen in Schönebeck. „Wir bieten solche Schulungen ab dem nächsten Jahr auch in der Weiterbildung an und warten ab, wie sie angenommen werden“, erklärte Schulschiffkapitän Lothar Barth.

Verbrauchsreduzierungen im Schnitt über 60 Prozent

Bei den Reinigungsarbeiten auf dem Schulschiff Rhein machte sich im Laufe des Projektes bemerkbar, dass Ober-, Mittel- und Unterstufe zusammenarbeiten. Konnten bei den ersten beiden Kursen (238 und 239) noch Verbrauchsverringern von über 80 Prozent erzielt werden, sanken sie bei den folgenden Kursen (240 bis 242) auf um

die 60 Prozent. Wer bereits in der Unterstufe eine Schulung mitgemacht hatte, dosierte dann in einer höheren Stufe schon aus den 10-Liter-Gebinden vorsichtiger, aber auch hier zeigte sich der Vorteil des handlicheren Gebindes bei der Dosierung.

Die Dosierung mit der 100-ml-Flasche ist zielgenauer. Spritzer neben den Putzeimer, wie sie beim 10-Liter-Gebinde gang und gäbe sind, gehören dann der Vergangenheit an. Das Reinigungsgemisch mit „viel“ Reiniger schäumt mehr, dadurch ist es auch an Deck deutlich rutschiger. Folglich verringert sich beim Einsatz niedrigerer Dosierungen die Gefahr der Besatzung, beim Reinigen des Decks auszurutschen und zu verunfallen. Weniger Unfälle senken auch die Betriebskosten weiter.

Hochrechnungen für die gesamte deutsche Binnenschifffahrtsflotte (2.463 Güter- und Tankmotorschiffe, Bunkerboote, Tagesausflugsschiffe und Fahrgastkabinenschiffe) ergaben einen aktuellen Verbrauch von 139.243 Litern Reinigungsmittel im Jahr. Bei einer 100-prozentigen Umstellung allein der deutschen Schiffe, die ein Drittel des Verkehrs auf deutschen Binnenwasserstraßen ausmachen, ergibt sich mit einer Reduzierung auf 49.598 Liter eine Ersparnis von 89.645 Litern oder 64,38 Prozent.

Mehr Umweltschutz für besseres Image Schon jetzt ist die Binnenschifffahrt der umweltfreundlichste Transportweg. Dieses „saubere“ Image wird durch ein positives Erscheinungsbild der Schiffe nur aufgewertet.

„Ein sauberes Schiff ist aber nicht nur ein Image-Faktor, sondern steigert die Sicherheit an Bord“, so Kurt Duller von der Imperial Reederei, der von ausnahmslos positiven Rückmeldungen von den beteiligten Schiffen berichtete. Je weiter verbreitet ein solches Kleingebinde-Mehrwegsystem ist, desto geringer fallen Reinigungskosten und Umweltbelastung aus. Mit der verringerten Umweltbelastung lässt sich gut argumentieren, wenn es darum geht, dass Waschverbote in den Häfen vielleicht bald der Vergangenheit angehören. „Waschverbot im Hafen“ heißt, dass dort ausschließlich mit Wasser ohne irgendwelche Zusätze gewaschen werden darf. Diese gelten in den meisten deutschen Häfen, obwohl die Reinigungschemikalien – so die Anforderungen aktueller EU-Richtlinien – biologisch abbaubar sind.

Denn besonders hier lässt sich Arbeitssicherheit weiter erhöhen: Nirgends putzt es sich sicherer als bei guter Sicht auf einem ruhig liegenden Schiff. ■



Die Transport-Box fasst zwei Lagen mit 32 100-ml-Kunststoffflaschen. Das Schiffs-Wasch-System ist als Mehrwegsystem angelegt. Bei ausreichend großer Marktdurchdringung sollen die Flaschen auf Bunkerbooten oder beim Fachhändler neu befüllt werden, was Transportwege reduziert.

Anzeige

Schulungskurse



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

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

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

Startschuss zum neuen Dialogforum in Düsseldorf

Feinstaub ade? - Neuer Kurs für die Binnenschifffahrt

Von Stefanie Lehnert

Zur Auftaktkonferenz des Dialog-Forums „Ökologischer Fortschritt der Industriegesellschaft“ hatten das Zentrum für Logistik & Verkehr der Universität Duisburg-Essen und die Gesellschaftsinitiative „Zukunft durch Industrie e.V.“ ins Düsseldorfer Regierungsschloss eingeladen, um mit Mitgliedern aus Politik, Gesellschaft und Unternehmen die Feinstaubproblematik in der Binnenschifffahrt zu erörtern. Unter dem Motto „Feinstaub ade? Mit der Binnenschifffahrt auf neuem Kurs“ fand zunächst ein Workshop statt, in dem verschiedene Experten der Branche nach Möglichkeiten suchten, die Binnenschifffahrt den Umweltveränderungen anzupassen und in eine „grünere“ Richtung zu bringen. Vor Beginn des zweiten Teils der Konferenz hielt die Düsseldorfer Regierungspräsidentin Anne Lütke eine Begrüßungsrede, in der sie nochmals betonte, wie wichtig die Binnenschifffahrt gerade für die Rhein-Ruhr-Region ist, da die Region mit dem dichtesten europäischen Wasserstraßennetz und den größten Binnenhäfen ausgestattet ist. Danach wurden die erarbeiteten Ideen und Lösungsansätze aus dem Workshop in einer offenen Runde unter Leitung des ehemaligen Regierungspräsidenten Jürgen Büssow präsentiert und diskutiert. Obwohl eine Fülle von Veranstaltungen zum Thema Klimawandel und Verbesserung des Klimaschutzes stattfand, ließ sich kurzfristig keine deutliche Verbesserung herbeiführen. Jürgen Büssow betonte, dass nur bei offen dargelegten Interessen aller Beteiligten ein Ausgleich möglich wäre, Transparenz sei hier das oberste Gebot. Modelle, den Feinstaub- und Schwefelaußstoß zu mindern, gibt es bereits, wie zum Beispiel das SCRT-System, ein Filtersystem, das Feinstaub und Stickoxidemissionen senkt. Doch es gibt weder eine Nachrüstverpflichtung für Binnenschiffe, noch ein entsprechendes Anreizprogramm. Für Partikuliere mit nur ein oder zwei Schiffen ist der finanzielle Aufwand, die Motorisierung in einen ökologisch sinnvollen Zustand zu versetzen, oft gar nicht zu stemmen. Und richtig sinnvoll für die Umwelt wären die Modernisierungen auch nur dann, wenn alle Schiffe

auf deutschen Wasserstraßen, also auch die aus anderen EU-Ländern, sich ebenfalls daran halten würden. Hierfür bräuhete es eine strenge Richtlinie seitens der EU. In Häfen wie Neuss, Düsseldorf und Duisburg besteht beispielsweise die Möglichkeit, vor Anker liegende Schiffe an die öffentliche Stromversorgung anzuschließen, so dass während der Liegezeit der Dieselmotor abgeschaltet werden könnte. Für Schiffe mit Gefahrgut beispielsweise ist diese Lösung jedoch nicht nutzbar, da sie grundsätzlich kein Kabel, durch das unter Umständen Funkenflug verursacht würde, in Gebrauch nehmen dürfen.

„Wir sind dabei, für Großmotoren mit 800 bis 900 kW eine neue Technik zu entwickeln, aber die muss auch finanzierbar sein“, erklärte Dr. Dirk Bergmann, MTU Friedrichshafen. Eine Neuentwicklung sei in jedem Fall zuverlässiger als nachzurüsten. Eine nachgerüstete Lösung sei niemals so erprobt wie eine Serienlösung. 2020 soll laut EU-Richtlinie 20 Prozent der Stickstoffe eingespart werden, 2050 bis zu 60 Prozent. Wie das genau vonstatten gehen soll, ist noch unklar. Arndt Klocke, stellvertretender Fraktionsvorsitzender der Bündnis 90/Die Grünen im Landtag Nordrhein-Westfalen, wünscht sich diese Ergebnisse schon heute. Es bestehe natürlich Einigkeit darüber, dass so viel wie möglich mit dem Schiff transportiert



Zustimmung zum Ende der Konferenz „Mit der Binnenschifffahrt auf neuem Kurs“ (v. l.): Jürgen Büssow, Ulrich Gross und Markus Bangen. Foto: S. Lehnert

werde, sagte Joseph Tumbrinck, Vorsitzender des Umweltverbandes NABU NRW, aber die Binnenschifffahrt müsse trotzdem alles dafür tun, so klimafreundlich wie möglich zu werden. Wieviel Effizienz kann beispielsweise durch eine neue Motorgeneration erzielt werden? Welche Richtlinien legt die EU fest? Die Verkehrsträger auf dem Wasser müssen unter sich sauberer werden, betonte Arndt Klocke.

Eine langfristige Reduktion der Emissionen sei nur dann möglich, wenn man „in den Köpfen der Verbraucher“ ankomme, meinte Ulrich Gross, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen. Die zu transportierende Menge an Gütern werde immer größer, und solange Billigprodukte, die zum größten Teil aus Asien und Übersee kommen, nach dem Motto „Geiz ist geil“ immer weiter gepusht werden, werde auch beim Schiffsverkehr keine Reduktion der Emissionen erreicht. Die klimatischen Veränderungen haben starken Einfluss auf die Pegelzahlen und damit auch die Binnenschifffahrt. Im Jahr 2003 war der Pegelstand so niedrig wie nie zuvor. Und die Veränderungen führen immer häufiger zu Winterhochwasser. Die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen mit ihren Umschlagmöglichkeiten und den entsprechenden Umlademöglichkeiten auf Bahn und LKW sind nach wie vor das Rückgrat der Industrie. Leider stehen sie nicht genug im Fokus der Öffentlichkeit, und so geht die Umstellung zur Nachhaltigkeit nur sehr langsam voran. Das müsse geändert werden, sagte Jürgen Büssow.

In kommenden Ausgaben werden wir in loser Reihenfolge noch detailliert auf einzelne Themen und Vorträge des Workshops eingehen.

Packstückhöhe 7,35 m - Brückenhöhe 4,90 m

Herausforderung für Schwergutexperten

Die Imperial BARIS GmbH wurde beauftragt, sechs Schwercoli mit einem Gewicht von knapp 800 Tonnen und einer maximalen Packstückhöhe von 735 cm, von Oberhausen nach Antwerpen zu befördern. Gruppenintern konnten die Experten der Firma Walrhein als Partner für diese Transporte gewonnen werden, welche dann auch entsprechende Spezialtonnage für diesen sehr aufwendigen Transport termingerech positionieren konnten.

Am 24.11.2011 wurden alle Packstücke am Verladehafen der Fa. MAN Diesel & Turbo SE am Rhein-Herne-Kanal in Oberhausen mit zwei Binnenschiffen abgefahren.

Aufgrund der anhaltenden Niedrigwassersituation und der maximalen Packstückhöhe von 735 cm, waren die Vorbereitungen für diesen Transport durchgehend aufwendig. Auf der kurzen Strecke im RHK, vom Verladehafen Oberhausen bis zum Rhein in Duisburg Ruhrort, musste die Eisenbahnbrücke (4,90m Durchfahrthöhe), welche direkt

am Hafen Oberhausen liegt, unterfahren werden. Um dies zu bewältigen, wurden neben Wasserballast auch mehrere hundert Tonnen Festballast benötigt. Mit maximalem Tiefgang konnte das Motorschiff „Kamperzand“, welches die hohen Großkomponenten geladen hatte, die Brückenpassage knapp (mit nur 5 cm Sicherheitsabstand) passieren. Im Zuge des kurzen aber sehr schwierigen Transportes wurde das Schiff zusätzlich von der Schleuse Oberhausen unterstützt. Diese stellte den Betrieb kurzfristig ein, damit ein entsprechend ruhiges Fahrwasser vorhanden war. Dank der großen Unterstützung aller beteiligten Personen konnte der Gesamttransport aller Güter reibungslos durchgeführt und zur Zufriedenheit des Kunden abgewickelt werden. Das Seeschiff im Hafen Antwerpen wurde pünktlich erreicht. Aufgrund der guten Performance ging der Folgeauftrag für ein 2. Lot für die KW 51 erneut an das Team der Imperial BARIS GmbH und der Walrhein Strom- und Kanalschiffahrts GmbH.

Öffentlich zugängliche Umschlaganlagen Anschlussförderung im KV gesichert

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) freut sich über die erfolgreichen Bemühungen der Bundesregierung um eine direkte Anschlussförderung für Baumaßnahmen an öffentlich zugänglichen Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs. Nach erweiterter Genehmigung durch die Europäische Kommission steht nun fest, dass zum 1. Januar 2012 eine Neufassung der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen“ Geltung erlangen wird. Das Bundesverkehrsministerium kommt damit der Ankündigung aus dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik nach, das Fördersystem für den Kombinierten Verkehr neu zu konzipieren.



Knapp 800 Tonnen Ladung mit einer maximalen Packstückhöhe von 735 cm geht es von Oberhausen nach Antwerpen zu befördern

Die Main-Schifffahrtsgenossenschaft steht allen Nationalitäten offen

„Wir sind durch unsere Mitgliederstruktur ein sehr europäisches Unternehmen geworden“

Die in Würzburg beheimatete Main-Schifffahrtsgenossenschaft (MSG) ist eine der beiden großen deutschen Binnenschifffahrtsgenossenschaften. **Schifffahrts-Magazin-Korrespondent Peter Baumgartner** hat **MSG-Vorstand Martin Staats** um eine Einschätzung der MSG-Position gebeten und Fragen zu aktuellen Entwicklungen gestellt.

Herr Staats, der Name Ihres Vorgängers – Heinz Hofmann – ist untrennbar mit der MSG eG verbunden. Die Belegschaft hat das mit der Schiffstaufe „Heinz Hofmann“ auch deutlich dokumentiert. Sie sind nun seit mehr als einem Jahr im Amt. Wie haben Sie sich eingelebt??

Gut, ich bin seit eineinhalb Jahren im Amt und habe vieles von dem ehrenamtlichen Engagement, dass das Haus immer gehabt hat, wiederaufnehmen und teilweise neugestalten können. Man muss aber auch das operative Geschäft, die Kunden und die kontinuierliche Weiterentwicklung des Unternehmens im Auge haben. Da gibt es aufgrund der aktuellen Situation der Branche noch viel zu tun, zumal auch in unserem Gewerbe die Konjunkturzyklen kürzer und unberechenbarer werden.

Ihr Vorgänger war ein unermüdlicher Kämpfer für den Donauausbau – bisher ohne Erfolg. Ihre Prognose, werden Sie seine Früchte ernten?

Das Eintreten für den Donauausbau war in keinsten Weise ohne Erfolg, es ist nicht zuletzt der Kraftlosigkeit der Politik und der mangelnden Einsicht für derartig wichtige Infrastrukturprojekte geschuldet, dass der Ausbau noch nicht da ist. Insofern geht es mir nicht darum, irgendwelche Früchte zu ernten, sondern um das Wohl des Standortes und der Branche. Vielleicht habe ich da eher eine etwas preußisch, nüchterne Auffassung, der es mehr um Resultate und Ziele geht, als Meriten für Einzelpersonen.

Als MSG konnten wir in diesem Jahr auch auf der politischen Bühne stark auf die Notwendigkeiten des Ausbaus hinweisen. Ob er dann letztendlich kommt, hängt in hohem Maße von den politischen Rahmenbedingungen ab und ob es gelingt, die Anwohner

davon zu überzeugen, dass C280 wasserbaulich die beste Variante ist. Sie bietet zudem größeren Schutz vor Hochwasser als A oder der Ist-Zustand. Wenn es uns gelingt, als Branche so viel Aufmerksamkeit zu generieren wie die sogenannten Umweltschützer, wären wir einen Schritt weiter.



MSG-Vorstand Martin Staats

2011 war das Jahr der Entbehrungen. Eis, Hochwasser, Waldhof-Havarie, Main-Donau-Kanal-Sperre und jetzt das lang anhaltende Niedrigwasser. Wie viele solche Jahre hält die MSG unbeschadet durch?

Wenn man von der Waldhof Havarie absieht, sind das leider die Elementarrisiken der Branche, auch die MDK-Sperre kommt jedes Jahr verlässlich, zyklisch. Ich kann Sie aber beruhigen, die MSG ist so stark und gut aufgestellt, dass sie die Unwägbarkeiten der Wirtschaftskrise von 2009 und die dieses Jahres gut verkraftet hat. Im Gegensatz zu vielen anderen Binnenschifffahrtsunternehmen haben wir in den schwierigen Zeiten sogar Liegegelder und Stilliegeprämien ausgezahlt, das sind natürlich antizipative Maßnahmen, die nebenbei gewisse Härten für den einzelnen Partikulier abzufedern helfen.

Die MSG ist ein umfassender Anbieter für

die Binnenschifffahrt. Sie be- und vertreibt nicht nur Schiffstransporte, sondern auch Umschlag, Lagerei, Befrachtung, Reparaturdienst, Bunkerservices, Betriebs- und sogar Bedarfsstoffe. Was ist für die Firma am profitabelsten?

Lassen Sie es mich so sagen, das Herzstück, oder neudeutsch das core business, ist und bleibt die Binnenschifffahrt, die anderen Sparten ergänzen unser Unternehmensportfolio und ermöglichen es uns, an den Standorten der Beteiligungsgesellschaften die durchgängige Transportkette anzubieten.

Was das Bunkergeschäft hier am Main betrifft, können Sie sich sicher vorstellen, dass nicht zuletzt aufgrund der immensen Preissteigerungen die Margen enger werden, trotzdem ist der Vertrieb von Gasöl, Schmierstoffen und Schiffsmaterialien ein nicht unwichtiges Geschäftsfeld unseres Unternehmens.

Mit der Entwicklung des Werft- und Reparaturgeschäftes sind wir zufrieden, hier haben wir uns einen sehr guten Namen in der ganzen Branche erarbeitet und beschäftigen uns damit, am Standort Dorfprozelten den Grundstein für neue Flächen und somit für Wachstum zu legen.

Was unterscheidet die MSG von anderen Genossenschaften und wo würden Sie die MSG im europäischen Ranking einordnen?

Es gibt, wie Sie wissen, drei große Genossenschaften in Europa, die sich alle natürlich ein wenig durch ihre Stammfahrergebiete, ihre Organisationsstruktur und Befrachtungsweise voneinander unterscheiden. Alle verfügen über eine gute Expertise und Marktkenntnis und agieren dementsprechend. Was unser Branchenranking betrifft, sehe ich die MSG ganz selbstverständlich als einen der bedeutenden Marktakteure der europäischen Binnenschifffahrt. Unsere Stärke ist unsere große, vielfältige, eigene Flotte, die wir reedereimäßig einsetzen.

Mit der MSG verbindet man in der Öffentlichkeit die Namen Ausstellungsschiff und Hofmann. Beide sind weg. Was ist Ihr Wunsch, unter welcher Marke soll sich

die MSG eG in der öffentlichen Wahrnehmung künftig positionieren?

Nichts ist statisch, Veränderungen kommen zwangsläufig und müssen nicht immer schlecht sein, wichtig ist, dass man sich ihnen stellt, sie begreift und annimmt. Wenn der Name MSG eG in der Kundschaft weiterhin ein Synonym für Zuverlässigkeit, Kundenorientierung Effizienz und hohe Servicegrade ist und sich dies auch für spezialisierte Dienstleistungen rund ums Binnenschiff weiter so etabliert, gehen wir in die richtige Richtung.

Lässt es sich in Zahlen ausdrücken, was gibt die MSG für Öffentlichkeitsarbeit aus und wer ist die Zielgruppe Ihrer PR-Arbeit?

Erwarten Sie bitte keine hohen Beträge wie bei Firmen, die mit dem Endverbraucher in ständigem Kontakt stehen. Gute PR muss nicht zwangsläufig immer teuer sein. Grundsätzlich versuchen wir, alle Kanäle zu nutzen. Darunter fallen Fachzeitungen, Radiosender im Regionalbereich Bayerns, Verbände, Vereine und Fachvorträge. Unsere Kunden wissen um die Bedeutung des Verkehrsträgers Binnenschiff. Insofern versuchen wir, über alle Sprachrohre auch eine breitere Öffentlichkeit zu erreichen. Leider ist dies in einer Branche mit ca. 7.000 Beschäftigten in Deutschland nicht ganz leicht. Fakt ist, die Binnenschifffahrt funktioniert im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern zu reibungslos, um permanent wahrgenommen zu werden. Wir arbeiten an diesem Thema sehr intensiv.

Welche Bedeutung hat die deutsche Flagge für die MSG und können Sie sich neben NL auch Mitglieder anderer Nationen vorstellen?

Wenn auch unsere Keimzelle hier in Würzburg am Main ist, so sind wir schon durch unsere Mitgliederstruktur ein sehr europäisches Unternehmen geworden, in dem neben deutsch und niederländisch auch andere Sprachen gesprochen werden. Wir haben Mitglieder aus Ungarn und aus weiteren Ländern Osteuropas.

Natürlich können wir uns auch andere Nationalitäten vorstellen. Das ist durchaus eine Bereicherung, mit jedem neuen Mitglied wächst auch unsere Schlagkraft.

Die Klima-Frage und die damit im Zusammenhang stehenden Prognosen für die Binnenschifffahrt werden noch unterschiedlich diskutiert. Wie sind Ihre Erwartungen in dieser Frage? Als junger

Vorstand haben Sie sicher langfristige Perspektiven.

Die KLIWAS-Konferenz in Berlin hat ergeben, dass für die kommenden Jahrzehnte auf den großen Flüssen Deutschlands wenn überhaupt nur moderate Veränderungen der Wasserführung eintreten sollen. Man rechnet noch nicht mit größeren Beeinträchtigungen. Es bleibt die Skepsis nach den Jahren 2003 und 2011 ob es so kommen wird, oder ob wir uns nicht auf mehr extreme Witterungslagen einstellen müssen. Wir werden uns in Zukunft stärker über alternative Antriebsformen Gedanken machen müssen, nicht zuletzt um die Abhängigkeit vom Gasöl stufenweise zu reduzieren.

Das Problem Ausbildung und Nachwuchs für die Binnenschifffahrt muss heute gelöst werden. Darüber herrscht eine seltsame Einigkeit in der Binnenschifffahrt. Wie schaut der MSG-Weg dazu aus? Wie viele Auszubildende sind derzeit an Bord der MSG Schiffe unterwegs?

Auch hier nutzen wir alle Kanäle und versuchen, alle Quellen anzuzapfen, das Problem ist nicht so sehr, Azubis zu bekommen, sondern sie für die Branche zu halten. Dazu müssen sie erst einmal sehen, dass die Verdienst- und Entwicklungsmöglichkeiten wirklich gut sind.

Erst wenn der Auszubildende alle Entwicklungsschritte zum Schiffsführer erklimmen hat und sein Patent gemacht hat, haben wir nachhaltige Personalentwicklung für die Branche geleistet. Leider sind die heutigen Personalprobleme zu großen Teilen hausgemacht.

Die MSG zählte in der deutschen Binnenschifffahrt – bezogen auf die Flotte – schon bisher als innovativ. Welche Neuerungen kann man mittelfristig von Ihnen erwarten? Neue Antriebsformen werden schon jetzt thematisiert. Welcher Schiffsantrieb hat für Sie in zwanzig Jahren die größte Verwendungschance?

Wir haben bereits Versuche mit Rußpartikelfiltern gemacht und denken über alternative Antriebsformen nach. Dieselelektrische- und Hybridantriebe können gute, langanhaltende Zwischenschritte sein.

Da das Perpetuum mobile leider noch nicht erfunden ist, könnten größere Entwicklungen auch in der Binnenschifffahrt vom Gasantrieb oder vielleicht sogar von der Brennstoffzelle erwartet werden. Ich glaube zwar nicht an das Ende der Erdölvorkommen in 2050, bin jedoch überzeugt, dass die Abhängigkeit Schritt für Schritt reduziert werden muss.

Zahlreiche Anstrengungen des Gewerbes in der Vergangenheit sollten dazu beitragen, die wirtschaftliche Situation der Partikuliere nachhaltig zu verbessern. Bisher nur mit mäßigem Erfolg, glaubt man den allgegenwärtigen Klagen. Liegt das Ihrer Meinung nach nur an der oft kritisierten Politik oder sagen Sie selbstkritisch, die Genossenschaften/Partikuliere haben auch noch Hausaufgaben zu machen und wenn ja, welche?

Die Genossenschaften sind nicht mit den Partikulieren gleichzusetzen und die Partikuliere nicht mit den Genossenschaften. Viele Partikuliere sind ja auch für Befrachter und sonstige Binnenschifffahrtsgesellschaften unterwegs. Auch eine Genossenschaft kann ihren Mitgliedern nicht ganz das unternehmerische Denken abnehmen, das gilt nicht nur für die Binnenschifffahrt. Der Förderauftrag der Mitglieder, wie ihn das deutsche Genossenschaftsgesetz vorschreibt, ist für uns eine der wichtigsten Leitmaxime, und ich wage zu behaupten, dass es vielen unserer Mitglieder besser geht, als ihren Kollegen auf dem „freien Markt“. Sonst hätten wir nicht die lange Bindung ans Haus MSG, die sehr lange Verweildauer der Partikuliere, teils über Generationen hinweg. Ich denke, das spricht für unser System.

Zwanzig Jahre nach der „Verpartikulierung“ der deutschen Reederei-Schifffahrt, wie lange wird es Ihrer Meinung nach dauern, bis wieder eine echte Reederei im klassischen Sinn entsteht?

Für die nähere Zukunft sehe ich das nicht, wobei nicht nur die Fixkostenblöcke dagegen sprechen, sondern auch die extremen Schwierigkeiten in der Bemanning der Schiffe. Somit gehe ich davon aus, dass die Strukturen, wie wir sie seit 1994 mit Aufhebung des FTB haben, vorerst Bestand haben werden. Vergessen Sie bitte nicht, dass sich nicht zuletzt durch die Wirtschaftswunderjahre und den Wiederaufbau diese großen Reedereiflotten überhaupt haben entwickeln können. Zur Absicherung des Geschäftes wurden sie vom Tarifsystem des FTB flankiert und geschützt, der im Zuge der Liberalisierung gefallen ist. Ich wage zu bezweifeln, ob die Politik der Verkehrswirtschaft mit den Tarifen, seien es die KVO, die EVO oder der FTB, dauerhaft einen Dienst erwiesen hat. Wir wissen alle, dass es nach der Aufhebung von marktregulierenden Maßnahmen meist zu gewissen Verwerfungen kommen kann. Wir haben sie im gesamten Verkehrsgewerbe in Deutschland gesehen - über alle maßgeblichen Landverkehrsträger hinweg. ■

Viele Kabinenschiffe überwintern oft als Hotelschiff - oder werden bei der Linzer ÖSWAG überholt

Einen richtigen „Winterstand“ gibt es heute nicht mehr

Von Peter Baumgartner

Einen richtigen „Winterstand“ für Binnenschiffer, eingefroren im Hafen über mehrere Monate, wie er vor dreißig Jahren mancherorts vielleicht noch eher die Regel als die Ausnahme war, den gibt es heute nicht mehr. Das gefürchtete „Winterstandskommando“ für unbeliebte Kapitäne beschränkt sich höchstens noch auf wenige Werfttage um ein paar Wartungsarbeiten zu erledigen. Eine Hand-Eissäge gehört auch kaum noch zum Bordinventar. Ihre Arbeit erledigen Eisbrecher und die ehemals wichtige Kenntnis über die Notwinterstandshäfen entlang der Flüsse interessiert kaum noch einen Schiffsführer. Trotzdem lässt es sich in der Binnenschifffahrt nicht vermeiden, manchmal aus der Not eine Tugend zu machen und Witterungseinflüsse zu akzeptieren. Es gibt ihn also auch heute noch den „Winterstand“ für Binnenschiffer. Nur, manchmal ist dann überhaupt kein Binnenschiffer an Bord oder die „tote Zeit“ wird halt genützt, um wichtige Arbeiten zu erledigen, die im Normalbetrieb

nicht gemacht werden können. In der Cargo-Schifffahrt konzentriert sich diese Situation aber nicht auf die Wintermonate, sondern kann ebenso auch im Hochsommer eintreten.

Anders ist das in der Kabinenschifffahrt. Obwohl auch in diesem Bereich die zunehmende Tendenz besteht, den Gästen Winterreisen anzubieten, so sind es doch die Fluss-Kreuzfahrtschiffe, die meist nicht das ganze Jahr voll beschäftigt werden. Fluss-Kreuzfahrtschiffe können auch nicht wie Hochseeschiffe einfach in ein wärmeres Revier verlegt werden. Sie müssen sich notwendige Arbeiten für die Winterzeit aufheben und so überwintern. Meist geschieht das in einer Schiffswerft oder in einem Hafen, wo die notwendige Infrastruktur vorhanden ist und die es ihnen ermöglicht, die unvermeidbare Liegezeit so effizient wie möglich zu gestalten. Die Schiffswerft in Linz an der Donau ist bei den Reedern ein besonders beliebter Winterhafen. Jedes Jahr nach der Herbstsaison versammelt sich dort eine gan-

ze Flotte von Kabinenschiffen. Manche bleiben bis zum Beginn des Weihnachts-/Neujahrgeschäftes, um dann nach wenigen Tagen in Fahrt wieder vor Anker zu gehen. Manche kommen erst nach der Neujahrsfahrt und bleiben dann bis zum Beginn der Vorsaison. Einige verbleiben aber auch den ganzen Winter in der Werft und bringen das Schiff mit Hilfe der Werft auf Vordermann. Unbeeinflusst von der Witterung werden notfalls auch Umbauarbeiten ausgeführt. Dabei bietet die Schiffswerft Linz auch eine zeitgemäße Infrastruktur, die nicht mehr vergleichbar ist mit einem Notwinterhafen von anno dazumal. Heuer werden in der Werft durchschnittlich achtzehn (!) Kabinenschiffe dauernd im Hafen liegen. Für jedes Schiff steht eine Landstromverbindung zur Verfügung. Ein Angebot, das es sonst in der Vielzahl kaum noch irgendwo gibt und nicht nur die Umwelt, sondern auch das Budget der Reedereien entlastet. Zusätzlich zu den Liegeplätzen an der Werftmauer, hat die ÖSWAG heuer auch drei Anlegestellen zu bieten, an denen jeweils drei Kabinenschiffe Platz finden. Neben der erstklassigen Schiffsinfrastruktur, steht den Mannschaften in Linz auch eine perfekte Infrastruktur für den persönlichen Bedarf zur Verfügung. Zentral gelegen, kann die Werft mit dem PKW oder Bus leicht erreicht werden und notwendige Besorgungen können selbst zu Fuß auf kurzem Weg erledigt werden. Diesen Winter werden viele

Premicon und Viking Schiffe die Schiffswerft fast bis zum letzten Platz füllen. Fast, denn die Werft sorgt vor und für Notfälle ist immer noch ein Platz frei.

Neben der ÖSWAG hat Linz auch noch einen beliebten Ankerplatz für Kabinenschiffe im Stadthafen. Auch dort werden heuer wieder viele Schiffe überwintern. Nicht so viel wie in den vergangenen Jahren, weil bekanntlich jeweils ein Teil der drei Hafenecken verlandet wird. Dafür wird sich der Hafen Enns – wie jedes Jahr – wieder mit Kabinenschiffen füllen. Auch hier stehen den Schiffen hervorragende Infrastrukturvoraussetzungen zur Verfügung. Die A-Rosa Schiffe werden hier nach Ende der Silvesterreisen bis Ende März/Anfang April in den „Winterschlaf“ gehen. In dieser Zeit werden die Kussmund-Schiffe gewartet, farbliche Ausbesserungen vorgenommen und das Interieur erneuert. Für A-Rosa spielt der Standort Enns eine wichtige Rolle, weil die Schiffe nach dem notwendigen Winteraufenthalt rasch in Passau sein können, wo ihr Start in die neue Saison beginnt.

Viele Schiffe überwintern schon seit über dreißig Jahren als Hotelschiff. Besonders rund um die großen Messestandorte am Rhein und Main, vereint sich der Besucher(an)strom mit dem Wasserstrom an Bord der Kabinenschiffe. Mit bis zu ein-

tausend schwimmenden Betten, ist Deutschland der größte Markt für Hotelschiffe und eine lukrative Nebenbeschäftigung für Kreuzfahrtreeder, die ihre Schiffe vorübergehend als schwimmende Herberge einsetzen. Bestimmt wird der eine oder andere „Hotelgast“ auch wieder als Kreuzfahrtpassagier an Bord kommen, denn welcher Messebesucher erwartet sich schon eine First-Class Schiffsatmosphäre, wenn er nur eine Messe besuchen möchte? Außerdem ist es auf einem Schiff leichter, nach einem langen

Messetag die Arbeit hinter sich zu lassen. So mancher bekannte Konzern schätzt das schwimmende Hotelangebot und quartiert Mitarbeiter und Gäste bevorzugt auf den Kreuzfahrtschiffen ein. Neben der emotionalen Komponente, werden die Gruppenbindung und die Konzentration auf die zu vermittelnde Botschaft auf einem Schiff eben viel besser gefördert. Mit dem Sprichwort „wir sitzen alle in einem Boot“, verliert so der sonst gefürchtete und einst beschwerliche Winterstand seine Wirkung. ■



Freischaufeln der „TRIGLAV“



In Linz/Donau im Eis festliegende Schiffe im Winter 1987.

Bildquelle: Kapt. Otto Steindl



Moderne Flusskreuzfahrtschiffe im Hafen Linz an der Donau

Das Schifffahrtsgewerbe hat die Möglichkeit, den vorliegenden Entwurf nochmals intensiv zu prüfen

Die Strategie der Zentralkommission zu RIS wird im Frühjahr 2012 verabschiedet

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat entschieden, ihre Strategie zur Fortentwicklung der RIS im Frühjahr 2012 zu verabschieden. Davor wird sie die Verbände des Schifffahrtsgewerbes zu einer Anhörung einladen um sicherstellen, dass das Schifffahrtsgewerbe sich in die Strategie einbringen kann und die Strategie so weit wie möglich den Bedürfnissen des Schifffahrtsgewerbes entgegenkommt. Die Strategie wird mittelfristig die Implementierung der RIS am Rhein bestimmen. Sie markiert damit einen wichtigen Meilenstein in der Entwicklung der RIS, die die ZKR vor zehn Jahren durch die Verabschiedung des Inland ECDIS Standards und den damit eingeleiteten Prozess der Standardisierung der RIS in Europa maßgeblich angestoßen hatte.

Die Arbeitsgruppe RIS der ZKR hat in den vergangenen eineinhalb Jahren den Entwurf einer RIS-Strategie ausgearbeitet. Die Stra-

tegie baut auf die bisherigen Arbeiten der ZKR und der EU zu den RIS sowie deren Implementierung durch die Mitgliedstaaten der ZKR auf. Sie nennt die Ziele der ZKR, die künftig durch die RIS unterstützt werden können und beschreibt geeignete Maßnahmen dazu.

Den Entwurf der Strategie hat die ZKR auf ihrem 4. RIS-Workshop am 18. Oktober dieses Jahres in Brüssel vorgestellt und mit dem Schifffahrtsgewerbe, Ausrüstungs- und Anwendungsherstellern wie auch den in der Binnenschifffahrt tätigen Logistikunternehmen intensiv diskutiert.

Das Schifffahrtsgewerbe begrüßte die Möglichkeit, mit der ZKR die RIS-Strategie diskutieren zu können und seine Vertreter unterbreiteten konkrete Hinweise und Vorschläge für Ergänzungen und Verbesserungen.

Unter anderem bemerkten sie, dass

- sich die ZKR mit der Verabschiedung der Strategie eine einmalige Chance im Hinblick auf die Implementierung der RIS geschaffen hat und ein wichtiges Vorbild geben kann.
- der Entwurf ein guter Anfang sei, jedoch der Ergänzung bedürfe, etwa um grundlegende Prinzipien und Visionen;
- eine gleichzeitige und abgestimmte Einführung der Maßnahmen entlang des Rheins wichtig ist, da derzeit gravierende Differenzen zwischen den verschiedenen nationalen Verwaltungen, insbesondere hinsichtlich des Verkehrsmanagement, bestehen;

Außerdem benannten die Vertreter des Schifffahrtsgewerbes dessen Leitprinzipien für die Implementierung von RIS und die aus seiner Sicht wichtigsten Maßnahmenwünsche.

Dieses überaus engagierte und grundsätzlich positive Echo der Betroffenen zu der

Anzeige



ÖSWAG
WERFT LINZ

ÖSWAG Werft Linz AG Nfg. GmbH & Co KG
A - 4010 Linz, Hafestraße 61, Postfach 45, Österreich

Telefon: +43 70 76-56 - 0
Fax: +43 70 76-56 - 200
e-mail: office@oeswag.at
homepage: www.oeswag.at

Entscheidung der ZKR, ihre künftigen Arbeiten bei der Implementierung auf eine mittelfristige Strategie zu basieren, und die wertvollen Hinweise zur Fertigstellung der Strategie haben die ZKR veranlasst, vor der Verabschiedung der Strategie in einem kleineren Rahmen Vertreter des internationalen Schifffahrtsgewerbes zu einer ergänzenden Anhörung einzuladen.

Einerseits gibt das dem Schifffahrtsgewerbe die Möglichkeit, den vorliegenden Entwurf nochmals intensiv zu prüfen und seine Vorschläge dazu umfassend

zu beraten und zu koordinieren. Andererseits ermöglicht es der ZKR, die Hinweise und konkreten Vorschläge des Schifffahrtsgewerbes besser zu verstehen und soweit wie möglich in die Strategie zu integrieren. Der Entwurf der Strategie ist zusammen mit den Präsentationsfolien des 4. RIS-Workshops auf der Webseite der ZKR unter www.ccr-zkr.org wiedergegeben. Die Anhörung des Schifffahrtsgewerbes wird im ersten Quartal des kommenden Jahres stattfinden und die Verabschiedung der Strategie ist für den 30. Mai 2012 vorgesehen. ■

Die österreichische DoRIS trifft den deutschen ELWIS

Informationsservice für die Schifffahrt weiter verbessert

Der Informationsservice für die Schifffahrt verbessert sich weiter. Da der Großteil der Schifffahrtsdienste grenzüberschreitend stattfindet, grenzüberschreitende Recherchen die Reiseplanung.

Ab sofort sind die österreichischen Nachrichten für die Binnenschifffahrt (aus DoRIS.at) im deutschen Informationsservice ELWIS.de recherchierbar und werden im gewohnten ELWIS-Ausgabeformat angezeigt. Die Datenbereitstellung erfolgt dabei über einen so genannten Webservice, der es ermöglicht, dass die beiden Systeme, ELWIS.de und DoRIS.at, automatisiert miteinander kommunizieren. Hierdurch ist sichergestellt, dass jederzeit die gleichen Nachrichten für die Binnen-

schifffahrt in ELWIS.de sowie in DoRIS.at angezeigt werden.

Die Ausweitung der Recherchemöglichkeit auf weitere Wasserstraßen außerhalb von Deutschland wird angestrebt und kann ermöglicht werden, sobald die zuständigen Verwaltungen den Webservice in ihre nationalen Informationssysteme implementiert haben.

Dieser Webservice wurde in einer internationalen Expertengruppe unter Leitung der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes entwickelt. Jetzt soll er Bestandteil des EU-weit geltenden Standards zum internationalen Austausch von harmonisierten Nachrichten für die Binnenschifffahrt werden. ■

KATAMARAN NYAMI 54

Das 100% elektrisch betriebene Fahrgastschiff



Seit 1. August 2011 im Betrieb in Brest (Frankreich)

Kreuzen Sie mit Strom auf dem Strom. Fahren Sie geräuschlos und rein elektrisch angetrieben über das Wasser. GreenWave und sein Team hat eine neue Reihe von Fahrgastschiffen entworfen: «NYAMI»

Entwickelt nach neuestem Stand der Lithium-Batterien-Technologie, integriert in eine angepassten Konstruktion, bietet NYAMI eine professionelle Lösung für die nachhaltige Entwicklung des Passagiertransports. Die Nyami-Reihe garantiert auch bei intensiver, kommerzieller Nutzung die bestmögliche Leistung und Zuverlässigkeit. Dabei ist der effektive Betrieb mit niedrigem Energieverbrauch unser Beitrag zu aktivem Umweltschutz und senkt gleichzeitig die Betriebskosten.

- 0 Gramm CO2 Emission, 100% wiederverwertbar
- Vier Modelle stehen zur Verfügung
Monohull oder Katamaran mit 12 - 200 PAX
Voll elektrisch- oder Hybrid-Antrieb
- bis zu 8 Stunden autonom
- Max. Geschwindigkeit 15 Knoten (28Km/h)
- Lithium-Eisenphosphat-Batterien
- Energiekosten pro 50 Seemeilen schon ab EUR 10,-
- Abnahme des Schiffes und der gesamten Propulsionsanlage durch das Bureau Veritas



Entdecken Sie die komplette Nyami-Reihe auf www.nyami.com

NYAMI Deutschland
Am Kaiserkai 56
20457 Hamburg Hafencity
Rufnummer: +49-(0)40-480 96 2 96



Delegation zu Besuch beim SPC in Bonn

Chinas Binnenschifffahrt soll umweltfreundlicher werden



Erfahrungsaustausch beim SPC in Bonn (v.l.n.r.): Billie Huang, CFO & Cooperate Officer Sinotrans & CSC Holdings Co., Ltd., Peter Stuckardt, Prokurist / Leiter Spedition Imperial Reederei & Spedition GmbH, Ralf Tietze, Prokurist Binnenschifffahrt-Bereichsleiter Häger & Schmidt International, Markus Nölke, Geschäftsführer SPC, Ms. Zhou Linyan, Vice Chairman of China Federation of Logistics and Purchasing. Foto: SPC

Die Binnenschifffahrt in China soll umweltfreundlicher werden. Dies machten Vertreter einer 20köpfigen Delegation des chinesischen Logistikverbandes „Chinese Federation of Logistics and Purchasing (CFLP) bei einem Besuch des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) in Bonn deutlich. Was können moderne Abgasreinigungsan-

lagen auf Binnenschiffen leisten? Welche Fördermodelle für umweltfreundliche Antriebe gibt es? Wie lassen sich Rückstände aus dem Ladungsbereich nach CDNI-Vorbild (Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt) sicher entsorgen? Um sich ein Bild von den technischen Möglichkeiten und der Leistungsfähigkeit

Anzeige

WERNZ GMBH

Generatoren-Motoren-Stromerzeuger

Wir sind Ihr Lieferant für Stromaggregate in der Schifffahrt.

Auch bei Sonderanfertigungen oder Hydraulikaggregaten können Sie uns gerne ansprechen! Egal für welche Anwendung, Sie bekommen fast alle Motoren von uns, die den aktuellen Abgasrichtlinien entsprechen. Reparaturen an Bord, sei es mechanisch oder elektrisch, führen wir mit unserer langjährigen Erfahrung fachgerecht durch. Besuchen Sie uns doch mal auf unserer Homepage.

**Haben Sie noch Fragen?
Dann nehmen Sie doch einfach Kontakt zu uns auf!**

Sperlingweg 10 68623 Lampertheim
Telefon: 0 62 06 / 91 08 73 Telefax: 0 62 06 / 91 08 74
Funk: 01 71 / 3 20 20 50 (Mechanik) E-Mail: Wernz@Wernz-GmbH.de
Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik) www.Wernz-GmbH.de

freut mich, dass wir als SPC-Mitglied den Erfahrungsaustausch mit einer sich so dynamisch entwickelnden Volkswirtschaft pflegen können.“

„Die Chinesen interessieren sich sehr für ökologische Themen und sind auf der Suche nach den bestmöglichen umweltverträglichen Transportlösungen in der Binnenschifffahrt“, sagt Ralf Tietze, Prokurist und Leiter Binnenschifffahrt bei H&S Container Line in Duisburg.

Neben „Grüner Logistik“ stand auch das Thema Bulk Cargo auf der Interessenliste der Besucher und damit die Frage, wie sich Massenguttransporte produktiver planen und abwickeln lassen.

Organisiert wurde die maritime Studienreise der Delegation vom Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit. „Der Dialog zeigt, dass sich in Europa umgesetzte, umweltfreundliche Shortsea- und Binnenschifffahrtskonzepte auch in anderen Teilen der Welt erfolgreich realisieren lassen“, resümiert SPC Geschäftsführer Markus Nölke.

Ein Überblick zur Binnenschifffahrt in China (Quelle: Wikipedia): China hat 123.964 km schiffbare Wasserstraßen, 1.300 Häfen und verfügt über eine Flotte von 194.352 Schiffen. Ungefähr 60 % der Wasserstraßen sind für Schiffe über 50 m befahrbar, 6,5 % für Schiffe über 1.000 t Tragfähigkeit und 10 % für Schiffe unter 500 Tonnen. Alle Schiffe zusammen haben ein Ladevermögen von 30 Mio. t und 900.000 Passagiere.

Die drei größten Flüsse sind der Jangtsekiang, der Perfluss und der Kaiserkanal. Der Yangtse (6.378 km) verbindet Mittel- und Südwestchina mit Shanghai. Über den Yangtse werden jährlich 795 Mio. t befördert, das entspricht ungefähr 80 % aller Güter im Binnenschifffahrtsverkehr. Im Jahr 2003 wurden rund 3 Mio. Container transportiert.

Über das SPC

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) ist ein Public-Private-Partnership des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) der Bundesländer Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein sowie Reedereien, Speditoren, Hafenumschlagbetrieben, Häfen, Schiffsmaklern und der Binnenschifffahrt.

Betrieben wird das SPC vom Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e.V., Hamburg. Ziel des SPC ist es, Industrie, Handel und Speditionen für die Verkehrsträger Schiff und Bahn zu sensibilisieren. Internet: www.shortseashipping.de ■

Wärtsilä Propulsion Service Kundentag 2011

Effizienz des Maschine-Propellersystems wird nicht nur von der Maschine bestimmt

Mit Themen wie Wärtsilä Seals & Bearings, Programm nach der Übernahme von Cedervall im Juli 2011, Unterwasserreparatur, metallurgische Reparaturen, sowie nachträglicher Verbesserung des Propellerwirkungsgrades auch bei dauerhaftem Slow-Steaming Modus befassten sich Mitarbeiter und Gäste des diesjährigen Kundentages der Wärtsilä Deutschland GmbH. Für den Servicebereich Propulsion hatte das Unternehmen zahlreiche Inspektoren aus Reedereien und Schiffsmanagement eingeladen.

Die Übernahme der Cedervall bot sich dieses Mal als Anlass, Wärtsiläs Aktivitäten im Segment der Stevenrohrabdichtung und -lagerung darzustellen. Der Kauf führt zu wichtigen Produktergänzungen und der Möglichkeit, komplette Systeme anzubieten. Das neue Produktprogramm und die neue Organisation in diesem Bereich wurden ebenso dargestellt, wie die zukünftige Lagerhaltung und Verfügbarkeit. Auf die Besonderheiten der Cedervall-Produkte ging der schwedische Repräsentant von Cedervall ein.

Die Bearbeitung von Propellern zu Reparatur- und Verbesserungszwecken stand im Mittelpunkt des zweiten Programtteils. Sales Support Manager, Eugene van den Oetelaar, Vertreter der niederländischen Propulsionsabteilung, erläuterte Wärtsiläs Möglichkeiten der Unterwasserreparatur und

der metallurgischen Bearbeitung in Dock oder Werkstatt.

Ein besonderes Augenmerk wurde anschließend auf die nachträgliche Überprüfung und eventuelle Nacharbeit von Propellern gerichtet. Die Effizienz des Maschine-Propellersystems wird nicht nur von der Maschine bestimmt. In dem heute üblichen Slow-Stea-

ming Mode wird die Propellerwirkung meist vernachlässigt. Der Propeller ist ursprünglich für höhere Drehzahlen ausgelegt. Wie man damit umgeht, z.B. durch Modifikationen oder Ersatz, sowie weitere grundsätzliche Möglichkeiten, den Wirkungsgrad des Propellers zu verbessern, fand beim Publikum erhöhte Aufmerksamkeit. ■



Auch Unterwasserarbeiten waren ein Thema des Wärtsilä-Kundentages

Anzeige



Schiffswerft Bolle GmbH
Schiffswerft 5
39317 Derben
Tel: +49 (0) 39349 94 59 0 /
Fax: +49 (0) 39349 94 59 29
www.schiffswerft-bolle.de

Das leisten wir für Sie:

Schiffsneubau · Reparatur · Schiffsumbau · Restaurierung.

Landesverkehrsminister Jörg Bode:

Niedersachsen will mehr Geld für Wasserstraßen

In der Sitzung des Niedersächsischen Landtages am 09.12.2011 beantwortete Verkehrsminister Jörg Bode eine mündliche Anfrage des CDU-Abgeordneten Bernd-Carsten Hiebing zum Thema Binnenschifffahrt in Niedersachsen.

Hiebing hatte gefragt: „Der Logistikstandort Deutschland soll international wettbewerbsfähig bleiben und seine Position als globale Drehscheibe ausbauen“, sagte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer auf der ersten Nationalen Konferenz für Logistik und Güterverkehr am 13. Oktober 2011 in Hannover. Schätzungen gehen von einer Zunahme des Güterverkehrs um 80 % bis zum Jahr

Verkehrsprobleme und Staus auf den Straßen sowie die Kapazitätsengpässe auf den Schienen aufzulösen.

Ein wichtiges Wachstumspotenzial hat der kombinierte Verkehr für die Straße, die Schiene und die Wasserstraße. Um durch den kombinierten Verkehr die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße zu unterstützen und die Vorteile der verschiedenen Verkehrsträger besser auszunutzen, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine Förderrichtlinie erlassen, die den Bau von Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr fördert. Diese Richtlinie tritt am 31. Dezember 2011 außer Kraft.

Konkret fragte Hiebing die niedersächsische Landesregierung:

1. Wie beurteilt die Landesregierung die Investitionen in den Ausbau der niedersächsischen Binnenwasserstraßen im Verhältnis zu den Investitionen in den Schienen- und Straßenbau?
2. Mit welchen Instrumenten kann nach Ansicht der Landesregierung die zukünftige Förderung für Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs erfolgen?
3. Welche Möglichkeiten der Förderung der Binnenschifffahrt sieht die Landesregierung über die bereits bestehenden Programme hinaus, insbesondere hinsichtlich einer Verbesserung der Umweltbilanz?

Verkehrsminister Jörg Bode beantwortete die Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

In Deutschland werden über die Bundeswasserstraßen jährlich Gütermengen von bis zu 240 Millionen Tonnen transportiert, mit einer Transportleistung von 65 Milliarden Tonnen-Kilometer. Dies entspricht fast 75 Prozent der Güterverkehrsleistung der Eisenbahnen bzw. ca. 14 Millionen Lkw-Fahrten. Weiterhin werden im Binnenschiffsverkehr etwa 1,5 Millionen Container (TEU - Twenty Foot Equivalent Unit) befördert, was zusätzlich 700.000 Lkw-Fahrten entspricht. Damit leistet die Binnenschifffahrt einen bedeutenden Beitrag zur Bewältigung der Transportnachfrage und dies kostengünstig,

termingetreu und umweltverträglich. Von der Binnenschifffahrt und den Häfen sind ca. 400.000 Arbeitsplätze abhängig. Darüber hinaus haben die „Weißen Flotten“ und die Flusskreuzfahrtschiffe eine zunehmende wirtschaftliche Bedeutung.

Neben der umweltfreundlichen Transportfunktion haben die Bundeswasserstraßen - was für einen Verkehrsweg außergewöhnlich ist - noch weitere Funktionen. Sie dienen der Trink- und Brauchwasserversorgung, Bewässerung, Kraftwerksnutzung, Abwasserentsorgung, Hochwasserabfuhr, Fischerei und Freizeiterholung.

Eine regionale Auswertung der Gütermengen, die im Rahmen der Fortschreibung des niedersächsischen Hafenkonzepthes erstellt worden ist, zeigt, dass bis zum Jahr 2025 im norddeutschen Raum zwischen den Seehäfen und den Wirtschaftsregionen im Hinterland eine Mengensteigerung von 15 Mio. t in 2004 auf 35 Mio. t im Jahr 2025 zu rechnen ist. Diese Gütermengen verteilen sich über alle Verkehrsträger. Ohne einen massiven



Jörg Bode

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden diese Gütermengen von dem heutigen Verkehrssystem nicht verkraftet werden können. Vor diesem Hintergrund ist es unverzichtbar, die Verlagerung von der Straße auf die Schiene oder das Binnenschiff voran zu treiben. Eine bisher zu wenig genutzte alternative ist der Weitertransport der in den deutschen Seehäfen umgeschlagenen Gütermengen über die Binnenwasserstraße. Der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split) sinkt stetig, der des Straßenverkehrs nimmt seit Jahren zu. Dieser Effekt ist sowohl verkehrswirtschaftlich als auch umweltpolitisch nicht gewollt.

Die Hinterlandverkehre der Seehäfen bieten aufgrund ihres hohen Ladungspotentials und den relativ langen Transportstrecken eine geeignete Basis für eine Übernahme der Zuwächse des Verkehrsaufkommens durch

die alternativen Verkehrsträger, insbesondere die Binnenschifffahrt.

Die gezielten Fragen beantwortete Bode so: Zu 1.: Im Bundeshaushalt stehen für 2011 rund 800 Mio. Euro an Ersatz- und Neubauinvestitionen für die Bundeswasserstraßen zur Verfügung. Für Neubauinvestitionen entfallen auf niedersächsische Binnenwasserstraßen ca. 41 Mio. Euro. Für Neubauinvestitionen im Schienenbereich stehen über 100 Mio. Euro zur Verfügung. Für den Neubau von Bundesstraßen ca. 150 Mio. Euro. Um die Erhaltung und den Ausbau der Flüsse und Kanäle zu finanzieren müssten jährlich mindestens 1,3 Mrd. Euro im Bundeshaushalt bereitgestellt werden. Diese Unterfinanzierung wird zu weiteren Reduzierungen und Streckungen bei den Investitionen führen. Die Landesregierung setzt sich dafür ein, dass die Bundeswasserstraßen in Niedersachsen entsprechend der Interessen des Landes zügig ausgebaut werden und der Bund mehr Geld hierfür bereit stellt.

Zu 2.: Die Bundesregierung sieht in der Förderung des Kombinierten Verkehrs in Deutschland weiterhin einen unverzichtbar wichtigen Beitrag zur Verlagerung

von Transporten auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße sowie zur Verminderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen. Der Kombinierte Verkehr optimiert die Vernetzung der Verkehrsträger und ermöglicht die verstärkte Einbeziehung der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße in die logistische Kette. Die Förderung hat wesentlich dazu beigetragen, die Infrastruktur als notwendige Voraussetzung für die Verlagerung zu schaffen und das Aufkommen im Kombinierten Verkehr in Deutschland von 45,5 Mio. Gütertonnen (1998) auf 92,7 Mio. Gütertonnen (2008) zu steigern. Die derzeit geltende Richtlinie zur Förderung des Kombinierten Verkehrs läuft Ende des Jahres aus. Die Bundesregierung hat in ihrem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik festgelegt, dass das Fördersystem zum 1. Januar 2012 nach Auslaufen der bisherigen Richtlinie neu konzipiert werden soll. Eine Evaluierung hat die positive Wirkung und einen weiteren Ausbau- und Förderbedarf nachgewiesen. Wesentliche Neuerungen ergeben sich dadurch, dass künftig Qualitätsziele und die Erfahrungen anderer europäischer Mitgliedstaaten stärker be-

rücksichtigt werden sollen. Zurzeit liegt der Entwurf für eine neue Richtlinie der Europäischen Kommission zur Genehmigung vor.

Die Landesregierung begrüßt die Entscheidung der Bundesregierung, die Förderinstrumente für den Kombinierten Verkehr fortzusetzen und weiter zu entwickeln. Um den Ausbau leistungsfähiger Umschlaganlagen in Niedersachsen bedarfsgerecht zu unterstützen, hat die Landesregierung eigens hierfür ein niedersächsisches Konzept für den Kombinierten Verkehr erarbeitet, welches als strategische Leitlinie dient und zurzeit aktualisiert wird.

Zu 3.: Derzeit gibt es mehrere Förderprogramme der EU, des Bundes und einiger Länder, die speziell die Binnenschifffahrt betreffen oder an denen die Binnenschifffahrt partizipieren kann.

Die Landesregierung würde es begrüßen, wenn zukünftig auch alternative Antriebe (dieselelektronische, LNG oder auch solar) gefördert werden. Darüber hinaus hält sie die Förderung von Schiffstypen für sinnvoll, die sowohl auf See- als auch auf Binnenwasserstraßen eingesetzt werden können oder für bestimmte Wasserstraßen konzipiert worden sind. ■

Führt den Bau und die Entwicklung der Häfen

Hafenagentur in Serbien gegründet

Die serbische Regierung hat die Gründung einer Hafenagentur beschlossen, die sich mit allen regulatorischen Belangen rund um die serbischen Häfen befassen wird. Neben der Verwaltung, soll sich die Agentur auch um den Bau und die Entwicklung der Häfen kümmern. Das Management der neuen Agentur wird die wirtschaftlichen Auswirkungen der Hafenwirtschaft im Auge behalten und der Regierung entsprechende Handlungsempfehlungen im Interesse eines internationalen Verkehrs vorschlagen. Auch die Aufgaben der Überwachung des Umwelt- und Gewässerschutzes fallen unter die Verantwortung der neuen Verwaltung.

Serbien will mit der neuen Regelung eine Anpassung der Hafenverwaltung an den internationalen Standard erreichen. Kritiker behaupten, das Gesetz kommt zu spät, weil mit der bisherigen Privatisierung der Hafenanlagen bereits viele unterschiedliche Regulierungen geschaffen wurden. Die noch

bestehende juristische Lösung der Eigentumsverhältnisse rund um die Privatisierung des Hafens Belgrad zeigt zum Beispiel,

dass es noch ein langer Weg ist, bis die angepeilten Ziele erreicht werden können.

Peter Baumgartner ■



Das Projekt Belgrader Hafen

Trimodales Containerterminal Aschaffenburg gegründet

Für einen effizienten Containerumschlag zwischen Binnenschiff, Bahn und LKW

Der Bayerische Untermain wird als Wirtschaftsraum noch stärker: Am 2. Januar 2012 geht das Containerterminal im bayernhafen Aschaffenburg "unter neuer Flagge" in die Offensive. Die TCA Trimodales Containerterminal Aschaffenburg GmbH, ein Gemeinschaftsunternehmen der Container Depot Nürnberg GmbH, Nürnberg (51 %) und der Bayernhafen GmbH & Co. KG, Regensburg (49 %), übernimmt den Betrieb der trimodalen Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr. Geschäftsführer der im November gegründeten TCA sind Bernd Trepte und Alexander Ochs.

Die TCA bietet einen effizienten Umschlag von Containern zwischen Schiff, Bahn und LKW. Das Terminal verfügt aktuell über eine Umschlagkapazität von 50.000 TEU p.a. – mit viel Luft nach oben: Die Entwicklungsperspektive der TCA am Standort Aschaffenburg sind ca. 120.000 TEU p.a. Maritime

wie kontinentale Verkehre sollen gestärkt werden. Neben Containern werden auch Wechselbrücken und nicht-kranbare Sattelaufleger von der TCA umgeschlagen. Der TCA-Rundum-Service umfasst Voll- und Leer-Depot, Trucking, Agenturleistungen, Zoll sowie alle damit zusammenhängenden Zusatzdienstleistungen: Dazu gehören die Reparatur und Reinigung von Ladeeinheiten sowie die Abwicklung von Vor- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr.

Für TCA-Geschäftsführer Alexander Ochs hat das Containerterminal im bayernhafen Aschaffenburg noch enormes Potenzial: "Container sind die Alleskönner der Logistik. Die machen auf Schiene, Straße und Wasserstraße gleichermaßen eine gute Figur. Die verladene Wirtschaft in der Region Bayerischer Untermain braucht ein leistungsfähiges, flexibles und neutrales KV-Terminal als Sprungbrett in alle Welt. Das Terminal

ist heute über Main und Rhein mit Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam sowie per Schiene mit Hamburg verbunden. Weitere Verbindungen zu nationalen wie internationalen Zielen sind möglich bei entsprechender Nachfrage der Unternehmen aus der Region. Aktuell führen wir Gespräche bezüglich einer KV-Verbindung in die Türkei. Als bayernhafen Gruppe haben wir uns zum Ziel gesetzt, das KV-Terminal Aschaffenburg gemeinsam mit einem starken Partner in die Pole Position zu bringen."

Das trimodale Containerterminal Aschaffenburg hat eine Gesamtfläche von ca. 20.000 m² – ein öffentliches, neutrales Terminal mit diskriminierungsfreiem Zugang. Zum Terminal gehören eine Kranbrücke mit einer Tragfähigkeit bis zu 50 t, ein Reachstacker mit Greifzangengeschirr für Wechselbrücken und Sattelaufleger bis zu einer Tragfähigkeit von 44 t sowie zwei Ladegleise.



Das KV-Terminal im bayernhafen Aschaffenburg mit dem Binnenschiff MS „Böhmerwald“ und einem Containerzug

Wasserseitiger Umschlag hat sich gut entwickelt

Güterumschlag im Kehler Hafen steigt deutlich an

Der wasserseitige Güterumschlag im Rheinhafen Kehl ist in den ersten zehn Monaten des laufenden Jahres gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 172.935 Tonnen (+ 5,4 Prozent) angestiegen. Registriert wurden 3.380.522 Tonnen. Zur Jahresmitte 2011 lagen die Umschlagzahlen in Kehl mit knapp 9 Prozent noch deutlich unter Vorjahresniveau.

Begünstigt wird diese positive Entwicklung durch schwache Umschlagzahlen im Spätjahr des Vergleichszeitraums 2010. In September und Oktober letzten Jahres wurden aufgrund von Kurzarbeit bei den Badischen Stahlwerken deutlich weniger Güter über die Kaimauern des Kehler Hafens bewegt.

Von Januar bis Oktober 2011 wurden bei Eisen- und Stahlwaren Zuwächse von über 130.000 Tonnen (+ 6,4 %) gegenüber dem Vorjahreszeitraum registriert. Gut entwickelt hat sich auch der wasserseitige Umschlag

von Baustoffen (+ 24 % auf 149.000 Tonnen), Getreide (+ 12,6 % auf 96.000 Tonnen) und Dünger (+ 26 % auf knapp 47.000 Tonnen). Der Zellulose-Umschlag bleibt nach einem deutlichen Anstieg im Vorjahr auf einem erfreulich hohen Niveau und stieg leicht um knapp 1 Prozent auf 265.510 Tonnen an.

Rückläufig war die Umschlagentwicklung bei Holz (- 15.560 Tonnen). Kraftstoffe und Heizöl gingen um 3 Prozent auf 265.194 Tonnen zurück. Beim Containerschiffsverkehr, der sich im vergangenen Jahr in Kehl verdoppelt hatte, wurden rückläufige Zahlen (- 6,6 %) registriert, was unter anderem auch auf schlechte Fahrwasserhältnisse für die großen Containerschiffe zurückgeführt wird.

Im Gesamtjahr 2010 lag das Umschlagergebnis bei 3.825.923 Tonnen, im Jahr davor bei 3.886.636 Tonnen. Der bisherige Umschlagrekord im Kehler Hafen wurde im Jahr 2008 mit 3.970.364 Tonnen erzielt. ■



Im Hafen Kehl wurden von Januar bis Oktober 2011 bei Eisen- und Stahlwaren Zuwächse von über 130.000 Tonnen registriert.

Vorschläge zum Wohlergehen und Sicherheit der Schifffahrt genehmigt

Geänderte MoselSchPV tritt am 1.9.12 in Kraft

Die Moselkommission hat am 1. Dezember 2011 ihre Herbstplenarsitzung abgehalten. Die beiden Beobachterinstitutionen, die Internationalen Kommissionen zum Schutze der Mosel und der Saar (IKSMS) und die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), haben ebenfalls an der Sitzung teilgenommen. Im Rahmen der Plenarsitzung berichten die Sachverständigen aus den Fachausschüssen und Arbeitsgruppen den Delegierten der Moselanrainerstaaten aus ihren Sitzungen. Die Experten aus Deutschland, Frankreich und Luxemburg treffen zusammen, um über moselspezifische Themen zu diskutieren mit dem Ziel, die Schifffahrtsbedingungen auf der Mosel zu verbessern. Im Zuge dieses Infor-

mationsaustausches werden auch Empfehlungen erarbeitet, die der Moselkommission zum Beschluss vorgelegt werden.

Handeln im Dienst der Schifffahrt und Handeln im Geist Europas

Dem Vorschlag des Technischen Ausschusses folgend, hat die Moselkommission festgestellt, dass sowohl der Bau der neuen Brücke in Wolf als auch die Erneuerung der Brücke in Grevemacher mit den Bestimmungen des Moselvertrags konform sind. Der Polizeiausschuss plädierte für eine Änderung der §§ 1.08 und 7.01 der Moselschifffahrtspolizeiverordnung (MoselSchPV), um Ertrinkungsunfällen vorzubeugen.

Alle Vorschläge, denen das Wohlergehen und die Sicherheit der Schifffahrt zugrunde liegen, wurden von der Moselkommission genehmigt und können somit

von den nationalen Behörden umgesetzt werden. Die Änderung der MoselSchPV tritt zum 01.09.2012 in Kraft.

Auch das Sekretariat der Moselkommission hielt interessante Informationen für die Delegierten bereit. So ist der Verkehrsbericht für das 1. Halbjahr 2011 auf www.moselkommission.org verfügbar. Der komplette Verkehrsbericht folgt in Kürze.

Darüber hinaus wurde das Tool, auf dem alle schifffahrtspolizeilichen Anordnungen auf der Mosel abgebildet sind, noch attraktiver gestaltet: nun können die Meldungen und Störungen nach Wochen untergliedert aufgerufen werden.

Für alle, die die Moselkommission noch nicht so gut kennen, hat das Sekretariat einen Flyer aufgelegt, der in deutscher, französischer und englischer Sprache zur Verfügung steht und den Sie beim Sekretariat anfordern können. Der Flyer kann auch als PDF von der Internetseite der Moselkommission heruntergeladen werden.

Die nächste Plenarsitzung der Moselkommission findet im Juni 2012 in Metz statt. ■

Hafen Rotterdam und NRW – Logistikpartner für Deutschland

72 Mio. t im Wechsel mit Nordrhein-Westfalen

Wirtschaftsminister Harry K. Voigtsberger will sich beim Bund dafür einsetzen, dass die grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekte bei der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts berücksichtigt werden. Das erklärte der Minister auf einem Parlamentarischen Abend zum Thema Transport und Logistik, veranstaltet vom nordrhein-westfälischen Wirtschaftsministerium und dem Hafenbetrieb Rotterdam in der NRW-Landesvertretung in Berlin. Im Mittelpunkt standen die gegenseitigen Beziehungen und die Verkehrspolitik des Bundes.

„Nordrhein-Westfalen ist das Hinterland und die verlängerte Kaimauer für die ZARA-Häfen (Zeebrugge, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen). Gute Verkehrsanbindungen sind zentral für die wirtschaftliche Zusammenarbeit. Wir setzen auf trimodale Lösungen und gut funktionierende Logistikketten. Besonders wichtig ist für NRW die Betuwe-Linie, die die Häfen Amsterdam

und Rotterdam mit dem Ruhrgebiet verbindet“, sagte Voigtsberger. Hans Smits, CEO Havenbedrijf Rotterdam N.V.: „Für uns in Rotterdam ist Nordrhein-Westfalen durch die Verbindung über den Rhein seit jeher ein natürlicher Partner. Ohne die Industrie und Wirtschaft dort und in den anderen Regionen entlang des Rheins, hätte der Rotterdamer Hafen niemals den Stellenwert in Europa erreicht, den er heute hat. Dies wollen wir durch diese Veranstaltung in Berlin deutlich machen. Wir fühlen uns der deutschen Wirtschaft verpflichtet.“

Auch die Zahlen zum Güterumschlag bezeugen das. Laut Erhebungen des Hafenbetriebes Rotterdam gingen im Jahr 2010 rund 110 Millionen Tonnen des Rotterdamer Güterumschlags von und nach Deutschland. Davon stammten 72 Millionen Tonnen aus Nordrhein-Westfalen beziehungsweise waren für die dortige Industrie bestimmt.

„Für die nordrhein-westfälische Industrie ist der Rotterdamer Hafen zusammen mit den

anderen Westhäfen das Tor zur Welt. Wir haben leistungsstarke Binnenhäfen bei uns in NRW und weiter westlich starke Seehäfen vor unserer Tür. Deshalb kann unsere Exportwirtschaft im weltweiten Wettbewerb bestehen. NRW ist auch ein Hafenland, das ist die Botschaft dieses Abends“, erklärte Voigtsberger

Hans Smits: „Die Ankündigung der Bundesregierung, im nächsten Jahr eine Milliarde Euro extra in Infrastruktur zu investieren, ist genau das Signal in Zeiten knapper werdender Haushalte, das wir nötig haben. Wir werden als Hafenbetrieb Rotterdam auch selbst weiter in die Erreichbarkeit unseres Hafens investieren, beispielsweise durch die im Bau befindliche Zweite Maasebene. Infrastrukturinvestitionen sind Investitionen in zukünftiges Wachstum.“

Im Sinne der gemeinsamen Kunden gelte es zukünftig, gemeinsam mit Nordrhein-Westfalen und den dortigen Binnenhäfen die Logistikkette weiter zu optimieren, erklärte Smits. ■

Flexible Lösung für die effektive Schiffsbe- und entladung

Weltweit größte mobile Umschlagmaschine im Hafeneinsatz

Mit dem Sennebogen 880 Mobil steht die derzeit einzigartige und weltweit größte mobile Materialumschlagmaschine bei Shoreham Port in England. Die 180 t schwere Maschine überzeugt im Hochleistungs-Hafenumschlag durch 26 m Reichweite und Traglasten bis 30 t. Mit dieser Investition unterstreicht Shoreham Port die konsequente Ausrichtung an den Bedürfnissen der Kunden und ist für die zukünftigen Anforderungen und die Erschließung neuer Geschäftsfelder bestens gerüstet.

Der neue Sennebogen 880 Mobil wird mit unterschiedlichen Anbaugeräten eingesetzt, die dank Multi-Tool schnell und einfach zu

wechseln sind. Ein 6,8 m³ Zweischalengreifer für verschiedene Schüttgüter, ein 20 t Haken, ein 30 t Heavy-Lift-Haken und ein 10 m³ Biomassegreifer eröffnen ein breites Einsatzspektrum.

Zudem stehen noch eine halbautomatische Holztraverse und eine 15 t Hakentraverse zur Verfügung.

In Kombination mit der hervorragenden Mobilität der Maschine ist der 880 für Shoreham Port eine äußerst flexible Lösung für die effektive Schiffsbe- und entladung mit spürbar kürzeren Schiffsleienzeiten.

Die sehr geräumige und komfortable Hafenkabine gewährleistet dem Fahrer best-

mögliche Arbeitsbedingungen. Die optimale Rundumsicht, die feinfühligste Steuerung und die ergonomische Anordnung aller Bedienelemente garantieren schnelle Arbeitsspiele bei hoher Sicherheit.

Neben dem neuen Sennebogen 880 Mobil setzt Shoreham Port noch zwei 870 Mobil Spezial im Hafenumschlag ein. Der 880 M schließt die Lücke zu den großen seilbetriebenen mobilen Hafenkranen.

„Entscheidend für die Anschaffung aller Maschinen war die Tatsache, dass Sennebogen sehr flexibel auf kundenspezifische Wünsche eingeht und diese realisiert. Die nachweislich geringen Unterhaltskosten und die äußerst positive Betreuung durch den lokalen Vertriebs- und Servicepartner E.H. Hassell & Sons seit nunmehr über 6 Jahren sind ebenfalls von enormer Wichtigkeit für uns.“, sagte Alan Motterham, Director Operations bei Shoreham Port. ■



Sennebogen 880 Mobil - ein Gigant auf Rädern. Die weltweit größte mobile Materialumschlagmaschine im Einsatz bei Löschen eines Fluss-See-Schiffes der Duisburger Reederei RMS im britischen Shoreham Port.

Schutz vor Verkehrsinfarkt in Nordrhein-Westfalen

Reisholzer Hafen könnte moderner Standort werden

Erste Ideen für den Ausbau des Reisholzer Hafens zu einem trimodalen Logistikkreuz haben Düsseldorf Oberbürgermeister Dirk Elbers, der Vorsitzende des Industriekreises Düsseldorf, Dr. Andreas Bruns, und der Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, Rainer Schäfer, vorgestellt.

Die Überlegungen beziehen sich auf ein rund 56 Hektar großes Areal, das bereits heute als Industriegebiet ausgewiesen ist, dessen Potenzial jedoch nicht genutzt wird: Ein Großteil der Fläche liegt brach. Oberbürgermeister Dirk Elbers gab sich überzeugt, dass diese Projektidee im Falle ihrer Umsetzung zu einem „Leuchtturm-Projekt“ innerhalb des Masterplans Industrie werden könnte.

Zugleich machte der Oberbürgermeister deutlich, dass es sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt um eine Projektidee handle und noch keine konkreten Planungen vorlägen. Diese sollten erst im Rahmen eines Dialogprozesses mit Nachbarn, Anwohnern und interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie im Gespräch mit Investoren ausgearbeitet werden. Dabei werde auch eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, in die Eingaben, Vorschläge und Wünsche von Bürgern einfließen sollen. Elbers: „Mir ist wichtig, dass das gesamte Verfahren

so ausgestaltet wird, dass größtmögliche Transparenz sichergestellt ist und dass das Vorhaben durch das Mitwirken der Öffentlichkeit größtmögliche Zustimmung erfährt.“ Insgesamt solle der neue Logistikstandort Reisholz ein „Beispiel für transparente und offene Projektplanung“ werden.

Der Vorsitzende des Industriekreises Düsseldorf, Dr. Andreas Bruns, hob die Bedeutung einer funktionierenden und kapazitätsstarken Logistik für den gesamten Wirtschaftsstandort Düsseldorf hervor. Arbeitsplätze in der ansässigen Industrie würden nachhaltig gesichert. Die Projektidee sehe in Reisholz einen Hafen mit „modernsten technischen Standards vor, der Vorbildcharakter für Binnenhafenprojekte in ganz Europa“ haben könnte. Sicherheit und Umweltverträglichkeit sollten im Fokus stehen. Durch den Einsatz vollelektrischer und emissionsfreier Krantechnologien könnten Emissionen vermieden oder minimiert werden.

Der Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, Rainer Schäfer, wies darauf hin, dass der Güterverkehr in NRW in den kommenden Jahren deutlich zunehmen werde. So werden sich die Güterverkehre aus den Seehäfen Zeebrugge, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen nach NRW bis 2030 gegenüber 2010 etwa verdoppeln. Die Zahl der umgeschlagenen Container

wird sich dabei in diesem Zeitraum verdreifachen.

Umso mehr Bedeutung werden die Knotenpunkte zwischen den drei Verkehrsträgern Straße, Schiene und Binnenschiff haben, da sie erst die Verlagerung von Verkehren ermöglichen. Trimodale Standorte sind daher für die Bewältigung der zu erwartenden Gütermengen unverzichtbar, ihr Ausbau ist zwingend notwendig. „Andernfalls“, sagte Schäfer, „kommt es in der dicht besiedelten Rhein-Ruhr-Region in absehbarer Zeit zum Verkehrsinfarkt auf den Straßen und auf der Schiene.“

Auch die NRW-Landesregierung schätze die Bedeutung der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen besonders hoch ein und habe sich im Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept die Erschließung neuer Hafenflächen zum Ziel gesetzt.

Die Binnenschifffahrt biete zudem alle Voraussetzungen für einen Ressourcen schonenden Gütertransport, erklärte Schäfer weiter: Sie sei nicht nur das sicherste, sondern auch mit dem umweltfreundlichsten Verkehrsmittel im Güterverkehr. Sie produziere bei gleicher zurückgelegter Strecke nur rund ein Fünftel der CO₂-Emissionen des LKW-Verkehrs. Außerdem zeichne sie sich durch hohe Energieeffizienz aus: Zwar entfielen rund 10 Prozent des Güterverkehrs in Deutschland auf die Binnenschifffahrt, ihr Anteil am Energieverbrauch der Verkehrsträger liege jedoch bei nur 0,5 Prozent.

Schäfer und Bruns zeigten sich überzeugt, dass die Verwirklichung der Projektidee einen „Mehrwert für den Standort“ bedeute. Die Stadtteile Reisholz, Benrath und Holthausen würden von der „dynamischen Wirkung der Investition“ profitieren – zum Beispiel durch neue Arbeitsplätze. Mit dem Ausbau des Hafens würden zudem dringend benötigte Hafenflächen geschaffen, um wachsende Warenströme zu bewältigen. Dies wiederum könnte zur Attraktivitätssteigerung des Logistik-Drehkreuzes NRW beitragen.

Zum weiteren Verfahren erklärten beide, dass alsbald eine Projektgesellschaft gegründet werden soll, in der alle weiteren Aktivitäten gebündelt würden. Nach deren Gründung werde zu einer öffentlichen Veranstaltung eingeladen, um die Projektidee und erste Planungen einer interessierten Öffentlichkeit vorzustellen. Auch die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie würden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und mit ihr diskutiert werden.

Alle Informationen werden auf einer eigenen Webseite www.hafen-reisholz.de bereitgestellt.



Das bis jetzt brachliegende Gelände direkt am Rhein im Düsseldorfer Hafen Reisholz

Jährlich 60.000 zusätzliche Container für den Neusser Hafen

Neuss Trimodal ist neuer Partner im Netzwerk von European Gateway Services

Neuss Trimodal ist ein bedeutendes nordrhein-westfälisches Container-Terminal mit Anschluss an die Verkehrsträger Binnenschiff, Eisenbahn und Straße. Auf einer Fläche von 13,3 Hektar werden im Neusser Hafen von den 77 Mitarbeitern jährlich über 300.000 Container umgeschlagen. Das Terminal verfügt über eine Lagerkapazität von 10.200 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, der internationalen Maßeinheit für Container) sowie acht Gleise.

Das macht das Neusser Terminal zu einem interessanten Partner für das Netzwerk von European Gateway Services der Rotterdamer Europe Container Terminals (ECT). ECT ist der mit Abstand größte Terminal-Operator in Rotterdam. Das Unternehmen gehört zur weltweit tätigen Hutchison Port Holdings. Dieses Unternehmen ist in 52 Häfen in 26 Ländern aktiv und fertigte in 2010 mehr als 75 Millionen TEU ab.

Um das Servicepaket zu erweitern entwickelte ECT das System „European Gateway Services“. Neuss Trimodal ist das achte sogenannte Extended Gate im internationalen Netzwerk, das ECT auf dem Markt unter

diesem Namen vermarktet. Ein vielseitiges und umfassendes Dienstleistungsangebot, mit dem ECT und ihre Partner effiziente, zuverlässige und nachhaltige Bahn- und Binnenschiffsverbindungen zwischen dem Rotterdamer Hafen und dem europäischen Hinterland sowie zwischen den Terminals des Netzwerks anbieten.

Momentan pendeln zwischen Rotterdam und Neuss vier Schienen- und vier Binnenschiffsverbindungen pro Woche. Von Neuss aus besteht weiterer Anschluss nach Österreich, Italien und Ungarn. Mitte 2012 wird ECT seine Cross-BorderZollgenehmigungen um den Standort Neuss erweitern, sodass Container dann papierfrei befördert werden können.

Neuss Trimodal und ECT sind davon überzeugt, mit ihrer Zusammenarbeit einen Beitrag zur erfolgreichen Verkehrsverlagerung der ständig steigenden Containermengen zwischen Rotterdam und Nordrhein-Westfalen von der Straße auf Bahn und Binnenschiff leisten zu können. Gleichzeitig erwarten ECT und Neuss Trimodal eine weitere Aufwertung des Logistikstandortes Hafen Neuss, denn weil alle Warenbegleitdoku-

mente - zum Beispiel - schon in Shanghai mit dem Zielort Neuss vorbereitet und die Sendungen damit durchgängig transportiert werden können, wird Neuss somit praktisch zum Seehafen.

Jährlich sollen, so die vertragliche Vereinbarung zwischen der ECT und der Neuss Trimodal, rund 60.000 TEU in dem Neusser Terminal abgefertigt werden. fb ■



Sind jetzt Vertragspartner: Paul Ham, Manager Buiseness Development ECT Rotterdam (I.) und Karsten Scheidhauer, Geschäftsführer Neuss Trimodal.

Foto: F. Barg



Ihre europaweiten Dienste dokumentieren die European Gateway Services auf einem phantastisch gestalteten Plakat.

Quelle: ECT

Logistik, Infrastruktur, Gewerbeimmobilien

3. Internationaler Hafenkongress vom 24. - 25. Mai in Karlsruhe

Das Forum für die Zukunftsfragen der Binnenhäfen, der 3. Internationale Hafenkongress, lädt vom 24. bis 25. Mai 2012 die Entscheider und Führungskräfte der europäischen Binnenhäfen, der Transportwirtschaft sowie der Politik und der öffentlichen Verwaltung ins Kongresszentrum Karlsruhe ein. In den Vorträgen, die simultan deutsch und französisch übersetzt werden, werden praxisnah die aktuellen Themen der Branche behandelt.

Veranstaltungspartner der Karlsruher Messe- und Kongress-GmbH sind die Rheinhäfen Karlsruhe, die zur Spitzengruppe der europäischen Binnenhäfen gehören. Die Schirmherrschaft für den 3. Internationalen Hafenkongress übernimmt der Minister für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg, Winfried Hermann: „Die neue Landesregierung in Baden-Württemberg will die Infrastruktur für die Binnenschifffahrt umweltgerecht modernisieren. Prioritäten wollen wir so setzen, dass die Eingriffe in die Umwelt möglichst gering und der Verkehrsentlastungs-Effekt möglichst groß ist. Von zentraler Bedeutung

ist die Schaffung besserer Kooperations- und Vernetzungsmöglichkeiten zwischen Straße, Schiene und Schifffahrtswegen. Häfen müssen langfristig zu trimodalen Güterverkehrszentren umgebaut werden.“

In Vertretung von Minister Hermann wird Staatssekretärin Gisela Splett, MdL, vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur am 24. Mai 2012 den Internationalen Hafenkongress eröffnen.

Das Konferenzprogramm für den 3. Internationalen Hafenkongress widmet sich ganz den Themen „Logistik“, „Infrastruktur“ und „Gewerbeimmobilien“. Modernisierung, Erweiterung der Infrastruktur sowie Neubaulprojekte im Bereich von Binnenhäfen sind unabdingbar, damit die Betreiber erfolgreich arbeiten können. Neue Lösungsansätze und erfolgreiche Beispiele aus der Praxis werden auf dem Hafenkongress von Experten aus der Wirtschaft und den Verbänden präsentiert.

So stellt am Eröffnungstag Dimitrios Theologitis, Head of Unit „Port & Inland Navi-

gation“ der Europäischen Kommission, in seiner Key Note die „Künftigen Aufgaben des Systems Wasserstraßen in der europäischen Verkehrswirtschaft“ vor. Rainer Schäfer, Präsident des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen, wird über den „Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur im Europäischen Kontext in Bezug zur politischen Erwartungshaltung an das Verkehrssystem“ referieren. Außerdem werden die Wachstumsperspektiven der Rheinmündungshäfen erläutert und Andreas Löffert vom Hafen-Straubing Sand wird die Chancen für das Verkehrssystem Wasserstraße durch nachwachsende Rohstoffe, Biomasse und Green Chemistry vorstellen.

Am 25. Mai wird das Kongressprogramm in die drei Hauptthemen unterteilt. Der Bereich Logistik stellt dar, wie sich der Verkehrsträger Binnenwasserstraße bei zunehmendem Transportaufkommen gegen Straße und Schiene durchsetzen kann, bzw. eine ideale Ergänzung zu diesen sein kann. So präsentiert beispielsweise der Best-Practice-Vortrag „Fahrzeuge im Fluss“ von Michael Bünning, Geschäftsführer der BLG Automobile Logistics, wie der Rhein und die Donau als komfortable Transportwege für Neu- und Gebrauchtfahrzeuge genutzt werden können. Infrastrukturengpässe und ökologische Rahmenbedingungen sorgen im alpinen Raum für oftmals erschwerte Transportmöglichkeiten.

Wie man den Warenfluss durch einen effizienten Wechsel der Verkehrsträger konstant halten kann, erläutert Peter Widmer, CEO der Rhenus Alpina AG/ Basel. Im Bereich Infrastruktur werden innovative Modelle vorgestellt, die durch einen Um- oder Ausbau von Wasserstraßen für einen direkten Kontakt zwischen den Binnen- und Seehäfen sorgen, beziehungsweise den Hinterlandverkehr durch Bahn und Straße entlasten sollen. Wie beispielsweise eine „Hinterlandanbindung Häfen Hamburg an die Oberrhein-



Ein Blick in den Konferenzsaal des 2. Karlsruher Hafenkongresses

region und Osteuropa“ aussehen könnte, referiert Peter Plewa von der HHLA Intermodal GmbH.

Ein Projekt zur Verlagerung des Schwerverkehrs in der Schweiz von der Straße auf die Schiene ist die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Ist dieses Bauvorhaben auch eine Chance für die Binnenschifffahrt fragt Hans-Peter Hadorn, Schweizerische Rheinhäfen, im Vortrag: „Großprojekt NEAT: Der Rhein als Zulaufstrecke im alpenquerenden Nord-Süd-Verkehr?“

Der Bereich Gewerbeimmobilien stellt das Thema Standortentwicklung der Binnenhäfen aus raumplanerischer – und wirtschaftlicher Sicht in den Vordergrund. Wie ein erfolgreiches Konzept für eine „Flächenentwicklung mit Binnenhäfen“ aussehen kann, zeigt Detlev Stickann von logport ruhr, einem Gemeinschaftsunternehmens der duisport-Gruppe und der RAG Montan Immobilien GmbH.

Der Hafen Duisburg ist der größte Binnenhafen in Europa, vom ursprünglichen Hafengebiet aus wurde das Areal um die drei

großen Logistikzentren logport, Kaßlerfeld und Ruhrort auf eine Gesamtfläche von 1,6 Millionen m² erweitert.

Vertieft werden die Themen des 3. Internationalen Hafenkongresses auf einer Podiumsdiskussion mit der Teilnahme von u. a. Peter Widmer, Peter Plewa, André Auderset, Präsident der Europäischen Binnenschifffahrts-Union (EBU) und Geschäftsführer Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS), sowie Jean-Louis Jérôme, Direktor des Hafens Strasbourg. Moderiert wird die Diskussion von Nathalie Stey und Hans-Wilhelm Dünner. Die abschließende Final Key Note hält Dr. Johann Killinger, Geschäftsführer der Buss Group GmbH, Hamburg.

Das Rahmenprogramm

In der begleitenden Fachaussstellung haben Hafenbetriebe, Transportunternehmen, Trimodale orientierte Logistikdienstleister, Bahnunternehmen, Wasserbauunternehmen, Immobilien-Projektentwickler, Beratungs- und Consultingunternehmen, Logistikunternehmen, Speditionen, Gerätehersteller, Hoch- und Tiefbau, Finanzierer,

Versicherungen und Verbände Gelegenheit, ihr Leistungsspektrum dem Fachpublikum zu präsentieren. Namhafte Firmen wie beispielsweise die ASE AG aus Bruchsal, die Hülskens Wasserbau GmbH aus Wesel oder die Sennebogen aus Straubing haben bereits ihre Teilnahme zugesagt. Eine Rundfahrt auf dem Fahrgastschiff der Rheinhäfen Karlsruhe durch die Häfen Karlsruhe, Lauterbourg und Wörth rundet das Kongressprogramm ab.

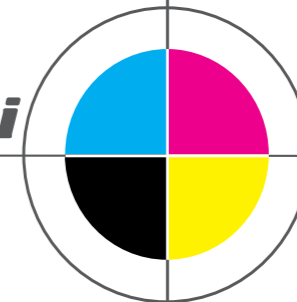
Logistik im Fluss

Der Internationale Hafenkongress lädt im zweijährigen Turnus die Entscheider und Führungskräfte der Binnenschifffahrtsbranche, der Logistik- und Transportwirtschaft, anerkannte Verkehrsexperten sowie die Vertreter aus der Verwaltung und Politik nach Karlsruhe ein. Die Vorträge und die Podiumsdiskussionen befassen sich eingehend mit der Zukunft der Binnenhäfen und den aktuellen weltweiten wirtschaftlichen Entwicklungen im Güterverkehr.

Weitere Informationen funter: www.hafenkongress.de

Anzeige

Druckerei



Dünwald

Gestaltung · Satz
Buch- und Offsetdruck
Digitaldruck
Papierverarbeitung

Schifffahrts- und
speditionsbezogene
Drucksachen u. a. :
Konnossemente
Programme (Flyer) für die
Personenschifffahrt

Druckerei Dünwald UG
Neumarkt 17
47119 Duisburg-Ruhrort
Telefon 0203 · 80989-0
Telefax 0203 · 80989-17
kkdruck@arcor.de

Herbstplenartagung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Bulgarische Binnenschifffahrts-Patente gelten ab 1.7.2012 auch auf dem Rhein

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 30. November 2011 unter dem Vorsitz von Geert van Keer, Leiter der belgischen Delegation, ihre Herbstplenartagung in Straßburg abgehalten.

Sie hat bei dieser Gelegenheit auf der Grundlage einer Mitteilung der belgischen Präsidentschaft, deren Mandat Ende 2011 endet, Bilanz über den vorangegangenen Zeitraum 2010-2011 gezogen. Während dieses Zeitraums wurde u. a. die Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein angenommen, eine multilaterale Verwaltungsvereinbarung zur gegenseitigen Anerkennung der Schifferdienstbücher geschlossen, der Prozess zur Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse von Nichtmitgliedstaaten fortgesetzt, die Arbeiten zum Einfluss des Klimawandels auf die Binnenschifffahrt und zur Senkung der Emissionen aus der Binnenschifffahrt abgeschlossen sowie der International Safety Guide for Inland Navigation Tankbarges and Terminals (ISGINTT) veröffentlicht.

Neue Präsidentschaft, neue Arbeitsprogramm

Gemäß dem Rotationsprinzip wird Frankreich ab dem 1. Januar 2012 die Präsidentschaft der ZKR übernehmen. Edwige Belliard, Mitglied des französischen Staatsrats und Leiterin der Direktion für Rechtsfragen des Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten, wird diese Aufgabe wahrnehmen.

Die französische Präsidentschaft hat ihre Zielsetzungen für diesen Zeitraum vorgestellt. Diese sehen insbesondere die Modernisierung des Systems der Befähigungen für das Personal in der Binnenschifffahrt, die Stärkung der Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt, die sich als nachhaltiger Verkehrsträger behaupten sollte, die Gewährleistung der Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein, die Schaffung einer Beobachtungsstelle für die Binnenschifffahrt in Verbindung mit anderen Partnern und die Hinwirkung auf eine wirksamere und transparentere interinstitutionelle Zusammenarbeit im Bereich der Binnenschifffahrt auf europäischer Ebene vor.

Die Übersicht über die Ausschuss- und Arbeitsgruppenvorsitze wurde angenommen. Die Ausschussvorsitzenden werden aus dem Kreis der Kommissare der Mitgliedstaaten der ZKR ernannt.

Die ZKR hat die Arbeitsprogramme ihrer Ausschüsse für den Zeitraum 2012-2013 angenommen. In diesen Programmen sind neben den normalen Aufgaben auch jene Aktivitäten festgelegt, welche die Ausschüsse in den kommenden beiden Jahren besonders beschäftigen werden. Unter den Themen, die in die Programme aufgenommen wurden, sind insbesondere die Einleitung eines Prozesses zur Modernisierung der Vorschriften zu den Befähigungen, die Umsetzung der RIS-Strategie, die Fortsetzung der Maßnahmen zur Verbesserung der Wasserstraße Rhein, die Modernisierung der Regeln und Vorkehrungen zur Gewährleistung der Schiffsstabilität, die Revision der Übergangsbestimmungen und die Vorbereitung von Maßnahmen zur Entwicklung von LNG in der Binnenschifffahrt zu nennen.

Klimawandel

Das Plenum hat den von seinen zuständigen Ausschüssen erstellten Bericht „Klimawandel und Rheinschifffahrt“ zur Kenntnis genommen. Der Bericht untersucht die möglichen Auswirkungen des Klimawandels auf die Wasserstraße Rhein. Laut den derzeit verfügbaren Modellen wird der Klimawandel zu einem häufigeren Auftreten extremer Hoch- und Niedrigwasserperioden führen. Hierbei handelt es sich um altbekannte Phänomene, die sich bis Mitte des Jahrhunderts nur wenig verschärfen dürften. Eine plötzliche starke Verschlechterung der Bedingungen, welche die Rheinschifffahrt in Frage stellen könnte, ist in den nächsten Jahren demnach nicht zu erwarten.

Gleichwohl sollten die Maßnahmen, die im Hinblick auf die Infrastruktur, die Eigenschaften der Schiffe und die logistische Organisation eingeleitet wurden, um die Folgen von Hoch- und Niedrigwasserperioden zu mindern, fortgeführt werden, da sie sowohl zur Verbesserung der derzeitigen Schifffahrtsbedingungen als auch zur Vorbereitung der Zukunft dienen.

Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein

Das Plenum hat einen vom ZKR-Sekretariat erstellten Bericht zur Frage der Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein zur Kenntnis genommen. Dieser Bericht wurde im Anschluss an den Unfall der Waldhof erstellt, geht jedoch nicht direkt auf diesen Unfall ein, sondern beinhaltet allgemeine Überlegungen zu möglichen Maßnahmen zur Vorbeugung von Unfällen aufgrund von Stabilitätsproblemen und zur Verringerung der Folgen von Unfallsituationen, die zu Blockaden der Wasserstraße führen könnten.

Obgleich der Bericht hervorhebt, dass die Zahl schwerer Unfälle auf dem Rhein nach wie vor niedrig ist, werden darin dennoch mögliche Maßnahmen auf technischem und rechtlichem Gebiet sowie in der Personalaus- und in Bezug auf Rettungseinsätze oder das Freimachen der Wasserstraße untersucht. Diese Überlegungen wurden in den Arbeitsprogrammen der ZKR für den Zeitraum 2012-2013 berücksichtigt.

RIS-Strategie

Der Vorsitzende des Polizeiausschusses hat in der Plenartagung einen Bericht über die Ausarbeitung der RIS-Strategie der ZKR vorgestellt. Das Ziel der ZKR besteht darin, eine simultane und harmonisierte Entwicklung der RIS entlang des gesamten Rheins zu erreichen. Zu diesem Zweck hat die ZKR Vorschriften erlassen, welche die Einhaltung der technischen Standards wirksam sicherstellt. Sie hat auch Vorschriften zur Zulassung der erforderlichen Geräte entwickelt und hat für Containerschiffe die elektronische Meldepflicht eingeführt. Zukünftige Maßnahmen im Rahmen der RIS-Strategie sehen u. a. die verbindliche Einführung von Inland AIS, die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht und verschiedene verordnungsrechtliche Schritte vor.

Anerkennung Serbiens als Beobachterstaat durch die ZKR

In ihrer Herbstplenartagung hat die ZKR dem Land Serbien auf dessen Antrag den Status eines Beobachterstaates verliehen. Aufgrund dessen hat Serbien künftig die Möglichkeit, an den Arbeiten der verschie-

denen Ausschüsse der ZKR direkt teilzunehmen. Serbien ist ein europäischer Binnenschifffahrtsakteur mit wachsender Bedeutung. Die Zusammenarbeit Serbiens mit der ZKR erlaubt es dem Land, die Integration der europäischen Vorschriften in sein nationales Recht zu vervollständigen, und stärkt gleichzeitig die Beziehungen der Zentralkommission zur Donaukommission, bei der Serbien Mitglied ist. Serbien ist der elfte Staat, der bei der ZKR Beobachterstatus erhält.

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Insgesamt sind die auf dem Rhein beförderten Gütermengen im ersten Halbjahr 2011 im Verhältnis zum ersten Halbjahr 2010 um über 3 % zurückgegangen. Trotz einer beständigen Wirtschaftstätigkeit litten die Beförderungen auf dem Rhein unter einer für die Schifffahrt ungünstigen Wasserführung. Daneben führte im Laufe der Monate Januar und Februar 2011 der Unfall der Waldhof zu einer 30-tägigen Schifffahrtssperre auf diesem Stromabschnitt. Bedeutende Containermengen wurden kurzfristig auf andere Verkehrsträger, insbesondere die Straße, verlagert.

Für die übrigen Gütersegmente wurden die Transporte meistens zeitlich verzögert. In allen Güterbereichen konnte im März bezüglich der Transportmengen ein relativ stark ausgeprägter Aufholeffekt festgestellt werden. Danach kehrten die monatlichen Mengen wieder auf ein normales Niveau zurück.

Allerdings ist anzumerken, dass das Niveau der Vorkrisenzeit (2008) in der Trockenschifffahrt und bei den Transporten von Chemierzeugnissen noch immer nicht erreicht worden ist.

Entwicklung bei den beförderten Hauptgüterarten

Im Einzelnen ist festzustellen, dass die in der Trockenschifffahrt beförderten Gütermengen in diesem Zeitraum um 2 % zurückgegangen sind.

Die für den Agrarsektor beförderten Mengen sind im ersten Halbjahr 2011 verglichen mit dem ersten Halbjahr 2010 um 4,8 % gestiegen. Dabei haben auf Grund eines starken Anwachsens der Importe aus den USA, mit denen die relativ mäßig ausgefallenen Ernten in Frankreich und Deutschland kompensiert werden sollten, insbesondere die Getreidetransporte stark zugenommen. Die Nahrungsmitteltransporte sind hingegen deutlich zurückgegangen. Die Düngemittel-

transporte nahmen in derselben Zeit um fast 13,4 % zu.

Die Wirtschaftstätigkeit im deutschen Stahlsektor, ein bedeutender Faktor für die Beförderungsnachfrage auf dem Rhein, hat sich erneut auf Vorkrisenniveau stabilisiert. Die Transporte von Erzen und Metallabfällen sind im Laufe des 1. Halbjahres 2011 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2010 gestiegen. Die Zuwachsrate bei der Beförderung von Stahlprodukten von fast 28,6 % im Vergleich zum ersten Halbjahr 2010 lässt sich mit der Zunahme der Importe von Halbzeug aus außereuropäischen Produktionsstätten erklären.

Die Beförderung von festen, mineralischen Brennstoffen nahm auf dem Rhein im ersten Halbjahr 2011 um 3 % ab. Hauptursachen sind die meteorologisch bedingte Unterbrechung der Abbautätigkeit in Australien sowie die Wasserführung.

Die strukturelle Zunahme der Importe zum Ausgleich für den rückläufigen Abbau in

Europa sowie der wachsende Bedarf, der auf die im ersten Halbjahr festzustellende anziehende Tätigkeit im Stahlsektor zurückzuführen ist, und auch der Effekt der hohen Ölpreise, die insbesondere bei Wärmekraftwerken die Nachfrage nach Kohle stützen, sind Faktoren, welche die Beförderungsnachfrage aus diesem Sektor erhöhen.

Die Transporte von Baumaterialien gingen im ersten Halbjahr 2011 auf dem Rhein um über 20 % zurück. Im Wesentlichen sind es die Transporte zu Tal, die drei Viertel des Aufkommens ausmachen und aus Sand und Kies bestehen, die rückläufig waren. Dieser Rückgang lässt sich mit den Wasserführungsbedingungen erklären, die in Verbindung mit dem Niveau, auf das die diesbezüglichen Frachten gestiegen waren, dazu geführt haben, dass bestimmte Transporte aufgeschoben wurden.

Der Containerverkehr nahm über das gesamte erste Halbjahr 2011 verglichen mit dem ersten Halbjahr 2010 lediglich um 1,1 % zu. Dieser Anstieg liegt deutlich unter dem



In der Trockenschifffahrt ist die Lage der Schifffahrtsunternehmen trotz festgestellter Verbesserung weiterhin unsicher. Foto: Friedbert Barg

des Umschlags in den Seehäfen. Er ist das Ergebnis einer vorübergehenden Abnahme des Beförderungsaufkommens in den beiden ersten Monaten, die nur zum Teil in den Folgemonaten wieder ausgeglichen werden konnte.

Die mehrwöchige Sperrung des Rheins, die auf den Unfall vom 13.01.2011 folgte, hatte im Januar und Februar für den gesamten Rhein erhebliche Verluste an Containerverkehr zur Folge. Am stärksten waren die Wirkungen im Januar.

Die Auswirkungen unterscheiden sich jedoch nach den einzelnen Rheinabschnitten. Am Oberrhein, der südlich von der Unfallstelle liegt, war im Januar ein Rückgang von 50 bis 60 % gegenüber dem ‚üblichen‘ Containerverkehr feststellbar. Unter dem ‚üblichen‘ Niveau wird hierbei der Mittelwert des Containerverkehrs im Jahr 2010 verstanden. Die Werte im Mai und Juni 2011 entsprachen in etwa diesem Mittelwert. Etwas schwächer waren die Auswirkungen bereits am Mittelrhein, hier lagen die Einbußen zwischen 45 und 50 %.

Am Niederrhein gab es im Vergleich zu den beiden anderen Abschnitten die geringsten Auswirkungen: Der Containerverkehr wurde hier nur durch den geringeren Verkehr aus südlicher Richtung (vom Ober- und Mittelrhein in Richtung Niederrhein) gebremst, während Importe und Exporte über die Seehäfen ungehindert weiterliefen.

Die Beförderung von Mineralölprodukten auf dem Rhein nahm im ersten Halbjahr 2011 im Verhältnis zum ersten Halbjahr 2010, einem in dieser Transportsparte sicherlich nicht sehr verkehrsintensiven Halbjahr, um 5,5 % ab. Es muss darauf hingewiesen werden, dass das zweite Halbjahr 2010 durch eine Erholung der Tätigkeit gekennzeichnet war und dass das Niveau im ersten Halbjahr 2011 im Vergleich zum vorhergehenden Halbjahr um über 14 % zurückfiel. Wegen der hohen Ölmarktpreise haben die Verbraucher ihre Käufe im Laufe des ersten Halbjahres 2011 auf das Nötigste beschränkt. Die monatliche Analyse ergab einen Aufholeffekt im März und eine Zunahme der Transporte ab Juni, wobei deren Ursache in den gesunkenen Ölpreisen liegen könnte.

Die im Chemiesektor beförderten Mengen nahmen im ersten Halbjahr 2011 um fast 10 % ab. In dem Maße, in dem die Produktion des Chemiesektors sich weiterhin auf gleichbleibend gutem Niveau bewegt (die

Wachstumsprognose liegt bei 2,7 % für das Jahr 2011), dürfte die Beförderungsnachfrage in den nächsten Monaten zulegen.

Wasserführung

Die Wasserführung zeichnete sich im ersten Halbjahr 2011 durch Schwankungen aus, die für die Rheinschifffahrt wenig günstig waren. So gab es zum Jahresanfang eine Hochwasserperiode, auf Grund derer die Schifffahrt für mehrere Tage unterbrochen wurde. Darauf folgte bereits im Monat April eine für diese Jahreszeit ungewöhnliche Niedrigwassersituation. Diese verschlimmerte sich im Laufe der folgenden Wochen und schränkte den Verkehr beträchtlich ein und endete erst im Juli.

Situation der Unternehmen

In der Trockenschifffahrt ist die Lage der Schifffahrtsunternehmen trotz festgestellter Verbesserung weiterhin unsicher. In der Tat hat sich das Beförderungsaufkommen noch nicht so weit entwickelt, dass eine zufriedenstellende Bewirtschaftung der Flotte möglich wäre.

Die in der Tankschifffahrt vorhandene Überkapazität stellt, auch wenn sie nur vorübergehend ist, ein Hindernis für die kurzfristige Aufbesserung der wirtschaftlichen Situation der Unternehmen dar. Unter den Gegebenheiten einer leicht rückläufigen Nachfrage und einer Flottenkapazität, die durch den Zugang neuer Schiffe in Doppelhüllenbauweise stark ausgeweitet wurde, kann eine Besserung für die Unternehmen nur dann eintreten, wenn die Einhüllenschiffe aus dem Markt austreten müssen..

Entwicklung des Laderaumangebots

Das Tempo, mit dem neue Schiffseinheiten auf den Markt kamen, hat sich auf Grund der Undurchsichtigkeit des Marktes, der finanziellen Lage der Schifffahrtsunternehmen und der wachsenden Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Finanzierungen in der derzeitigen wirtschaftlichen Lage weiterhin stark verlangsamt.

Seit Anfang des Jahres 2011 wurde die Kapazität der Flotte um ca. 44 000 Tonnen erweitert gegenüber 110 000 Tonnen im Jahre 2010.

In der Tankschifffahrt wurden seit Beginn des Jahres 2011 36 Motorschiffe mit einer zusätzlichen Gesamtkapazität von 102 000 Tonnen auf den Markt gebracht gegenüber 250 000 Tonnen für das ganze Jahr 2010. Zwar war das Tempo der Neubauten 2011 deutlich verlangsamt, was auf die kurzzeitige Unübersichtbarkeit des Marktes sowie

ein Frachtniveau, das keine rentablen Investitionen in neue Schiffseinheiten erlaubte, zurückzuführen war, jedoch scheint der Austausch der Flotte durch Schiffe in Doppelhüllenbauweise noch nicht abgeschlossen zu sein. Im Hinblick auf eine ausgewogene Entwicklung dieses Segments der Binnenschifffahrt scheint eine Bereinigung dieser Situation demnach wichtig. In der Tat konzentriert sich die Frage auf die Bedingungen, unter denen die Schiffe in Einhüllenbauweise, die angesichts der geltenden Vorschriften und der Forderungen der Verloader nach und nach überholt sind, aus dem Markt gezogen werden können. Man kann davon ausgehen, dass eine wachsende Zahl von Schiffen in Einhüllenbauweise aus dem Markt zwangsweise auf dem Wege der Zertifikatregelung (Neubeantragung alle 5 Jahre) oder wegen der dem Markt vorgeschriebenen Beförderungsbedingungen ausscheiden werden.

Perspektiven für 2012

Beförderung in der Trockenschifffahrt

Wenngleich das Niveau der Wirtschaftstätigkeit und die Nachfrage nach Transporten auf dem Rhein weiterhin beständig sind, so stimmen die Wachstumsaussichten für 2012 in Westeuropa doch wenig zuversichtlich. So dürften der Stahlsektor und die Kohletransporte 2012 leicht unter der angekündigten Verlangsamung des Weltwirtschaftswachstums zu leiden haben, auch wenn die weltweite Nachfrage nach Stahl weiterhin gut bleiben dürfte.

Die Containertransporte auf dem Rhein, die direkt an den Umschlag in den Seehäfen und den Welthandel gebunden sind, lassen bislang keine Zeichen der Verlangsamung erkennen. Sie bleiben jedoch stark von der Entwicklung der allgemeinen Konjunktur abhängig.

Gleiches gilt für die damit einhergehende Entwicklung der Beförderungsnachfrage auf dem Rhein.

Perspektiven für 2012

Beförderung in der Tankschifffahrt

Sollten die Ölpreise, wie einige Prognosen (IWF, OECD) es erwarten lassen, zurückgehen, könnte dies zu einer gewissen Belegung auf dem Transportmarkt für Mineralölprodukte führen. Im Chemiesektor dürften sich die vom Sektor angekündigten Wachstumsprognosen günstig auf die Transportnachfrage 2012 auswirken.

Anerkennung der bulgarischen Schiffsführerzeugnisse

Mit Verabschiedung des Zusatzprotokolls Nr.

7 am 27. November 2002 wurde die Mannheimer Akte geändert, um die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse auf dem Rhein zu ermöglichen. Durch diese Anerkennung werden die Inhaber von Schiffsführerzeugnissen oder Radarzeugnissen zur Fahrt auf dem Rhein ermächtigt. Dies dürfte die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden vereinfachen und so zur Schaffung eines großen europäischen Binnenschifffahrtsmarktes beitragen.

Die ersten Anerkennungsentscheidungen hat die ZKR auf ihrer Plenartagung im Frühjahr 2008 verabschiedet. Seither hat sie die rumänischen, ungarischen, tschechischen, polnischen, slowakischen und österreichischen Zeugnisse anerkannt. Auf dieser Plenartagung hat sie nun die bulgarischen Zeugnisse anerkannt. Die Anerkennung wird zum 1. Juli 2012 wirksam.

Die Inhaber eines bulgarischen „Schifferpatents für die Binnenschifffahrt“ sind damit ab dem 1. Juli 2012 zur Fahrt auf dem Rhein berechtigt, sofern sie die folgenden zusätzlichen Voraussetzungen erfüllen:

- Sie müssen für die Fahrt auf der gesamten oder einem Teil der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) ein Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen.
- Sie müssen bei Erreichen des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen.

Die ZKR und das Verkehrsministerium, Schifffahrtsamt, der Republik Bulgarien werden demnächst eine Verwaltungsvereinbarung schließen, um den Grundsatz und die Modalitäten ihrer künftigen Zusammenarbeit festzuschreiben. Denn als begleitende Maßnahme zur gegenseitigen Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse sind Mechanismen für eine administrative Zusammenarbeit zwischen den rheinischen und bulgarischen Behörden erforderlich, um insbesondere die Gleichwertigkeit der betreffenden Zeugnisse dauerhaft zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und verlässliche Systeme für den Informationsaustausch einzuführen.

Die Vereinbarung sieht dazu die Abhaltung gemeinsamer Sitzungen und die Einführung von Verfahren zur Übermittlung von

Informationen zwischen den zuständigen Behörden vor.

Bildung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe für die gegenseitige Anerkennung und Modernisierung der Befähigungen in der Binnenschifffahrt

Die ZKR ist ebenso wie die Europäische Kommission besorgt über den strukturellen Mangel an qualifizierten Arbeitskräften in der Binnenschifffahrt. Die Situation hat sich im Laufe der Jahre immer weiter verschlechtert und gefährdet die Entwicklungsaussichten des Sektors. Eine wichtige Ursache liegt in der mangelnden Attraktivität des Schifferberufs, die mit den Modalitäten des Zugangs zum Beruf und den Bedingungen für den Erwerb der verschiedenen Befähigungen zusammenhängt. Der Rheinsektor ist von diesem Problem besonders stark betroffen, da sich der größte Teil des Verkehrs derzeit auf dem Rhein und dem nordeuropäischen Wasserstraßennetz konzentriert.

Mit der Basler Erklärung von 2006 haben die Mitgliedstaaten der ZKR die Absicht bekundet, sich dafür einzusetzen, dass „die Attraktivität der Berufe im Bereich der Rheinschifffahrt durch moderne Aus- und Weiterbildung sowie zeitgemäße arbeitsrechtliche und soziale Bedingungen erhalten und gefördert“ wird. Die Europäische Kommission hat sich in dieser Sache ebenfalls engagiert. So hat das Programm NAIADES u. a. die Förderung der Beschäftigung und der Kompetenzen in der Schifffahrt zum Ziel.

Eine erste Antwort auf das Problem des Arbeitskräftemangels stellt die Stärkung der Zusammenarbeit im Bereich der gegenseitigen Anerkennung der Befähigungen dar. Die ZKR hat daher 2008 einen Prozess zur Anerkennung der Befähigungen in der Binnenschifffahrt eingeleitet.

Um diese Arbeit fortzusetzen, hat die ZKR beschlossen, sich für die Bildung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe für die gegenseitige Anerkennung und Modernisierung der Befähigungen in der Binnenschifffahrt einzusetzen. Die Arbeitsgruppe wird sich aus nationalen Sachverständigen der ZKR-Mitgliedstaaten sowie der Nichtmitgliedstaaten, deren Schiffsführerzeugnisse und/oder Schifferdienstbücher auf dem Rhein anerkannt worden sind, zusammensetzen.

Die Sachverständigen der Mitgliedstaaten und der Nichtmitgliedstaaten werden in der Arbeitsgruppe gleichberechtigt zusammenarbeiten. Die Europäische Kommission, die

übrigen Flusskommissionen und die UN-ECE sind eingeladen, sich an den Arbeiten zu beteiligen.

Die gemeinsame Arbeitsgruppe wird die Aufgabe haben, die Arbeiten zur gegenseitigen Anerkennung der Befähigungen fortzusetzen und über die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der beruflichen Laufbahnen und zur Modernisierung der Vorschriften, um den Schifferberuf attraktiver zu machen. Diese Arbeiten sollen dem weiter gesteckten Ziel der Modernisierung des Schifferberufs dienen.

Mit ihrem Beschluss hat die ZKR den Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen und ihr Sekretariat mit der Durchführung der für die Bildung der gemeinsamen Arbeitsgruppe erforderlichen Vorarbeiten in Absprache mit allen zuständigen Behörden und interessierten internationalen Organisationen beauftragt. Die ZKR beabsichtigt, 2012 eine Auftaktsitzung abzuhalten.

Diplomatische Konferenz zum Abschluss des revidierten Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)

Das Straßburger Übereinkommen über die Begrenzung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) wurde am 4. November 1988 von den sechs Staaten des Rheinstrom- und Moselgebiets (Schweiz, Frankreich, Deutschland, Luxemburg, Belgien, Niederlande) unterzeichnet und trat am 1. September 1997 in Kraft. Das Übereinkommen zählt derzeit vier Vertragsstaaten: Luxemburg (seit dem 5. Juli 1993), die Niederlande (seit dem 16. April 1997), die Schweiz (seit dem 21. Mai 1997) und Deutschland (seit dem 9. März 1999). Es wurde nach dem Vorbild des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (LLMC) geschaffen und sieht eine pauschale Beschränkung der Haftung von Schiffseigentümern sowie Bergern und Rettern für Schäden, die bei der Schifffahrt entstanden sind, vor. Um sich hierauf berufen zu können, muss der Eigentümer bei einem Gericht oder einer zuständigen nationalen Behörde einen Fonds errichten, dessen Höhe sich nach den Vorschriften des CLNI bestimmt.

Das CLNI wurde ursprünglich für den Rhein und die Mosel geschaffen. Staaten, die eine schiffbare Verbindung zu diesen Wasserstraßen haben, können eingeladen werden, dem Übereinkommen beizutreten. Im Jahr 2007 haben die Unterzeichnerstaaten des CLNI beschlossen, eine Re-

vision des Übereinkommens einzuleiten, um es für beitragsinteressierte Staaten zu öffnen sowie auch die vor zwanzig Jahren festgelegten Haftungshöchstbeträge zu aktualisieren.

Zu diesem Zweck wurde 2007 eine Regierungsexpertengruppe gebildet, die im Herbst 2011 einen Entwurf für ein revidiertes Übereinkommen fertiggestellt hat.

Nach Kenntnisnahme der Ergebnisse der Regierungsexpertengruppe für die Revision des Übereinkommens über die Beschränkung in der Binnenschifffahrt hat die Zentralkommission beschlossen, den von der Expertengruppe erarbeiteten Revisionsentwurf einer diplomatischen Konferenz, zu der die Mitgliedstaaten der ZKR und sonstige interessierte Staaten eingeladen werden, zur Annahme vorzulegen.

Die Konferenz wird voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2012 in Straßburg stattfinden.

Ernennung eines Berichterstatters zur Behandlung der Beschwerde der Firma River Services GmbH gegen Deutschland

Die Mannheimer Akte gewährt bezüglich der Anwendung der Akte durch die Vertragsstaaten jeder betroffenen Person ein Beschwerderecht. Dieses Beschwerderecht bezieht sich insbesondere auf Maßnahmen von Vertragsstaaten, deren Vereinbarkeit mit der Mannheimer Akte strittig ist.

Die Firma River Services GmbH hat am 5. Mai 2011 eine Beschwerde eingereicht, mit der sie eine Verletzung des Artikels 3 der Mannheimer Akte durch Deutschland aufgrund der Einführung einer Kurtaxe durch die Stadt Köln für alle Kreuzfahrtschiffe, die über Nacht in ihrem Gebiet festmachen, geltend macht. Der Vertreter Deutschlands hat gemäß der Regelung des Beschwerderechts innerhalb von drei Monaten nach Eingang der Beschwerde seine Einlassungen vorgebracht und auf Abweisung der Beschwerde erkannt.

Die Zentralkommission hat gemäß Artikel 6 der Regelung des Beschwerderechts beschlossen, einen Berichterstatter zu ernennen, um die Beschwerde zu prüfen.

Diese Entscheidung veranschaulicht einen bemerkenswerten Aspekt der Mannheimer Akte, die durch dieses Verfahren eine kontradiktorische Untersuchung von Streitigkeiten über ihre Anwendung gewährleistet.

Mehrsprachige Übersetzungen des "International Safety Guide for Inland Navigation Tankbarges and Terminals" (ISGINTT)

Der mit der Vorstellung des ISGINTT-Sicherheits-Leitfadens im Juni 2010 erfolgte Aufruf zur finanziellen Unterstützung verläuft sehr erfolgreich. Neun namhafte internationale Organisationen haben bis heute die Übersetzung des ISGINTT finanziell unterstützt. Diese Unterstützung hat es möglich gemacht, dass bereits im Herbst 2011 die französische Übersetzung vorgelegt wurde und die Arbeiten zur Übersetzungen ins Deutsche und Niederländische begonnen wurden.

Erste Informationen aus der Industrie über die praktische Anwendung des ISGINTT-Sicherheits-Leitfadens zeigen, dass dieser den Bedürfnissen der Schifffahrt entspricht. Die ISGINTT-Steuerungsgruppe hat sich für die fortlaufende Anpassung des ISGINTT-Sicherheits-Leitfadens an die technische Entwicklung ausgesprochen. Weitere Informationen über ISGINTT sind auf der Webseite www.isgintt.org verfügbar.

ZKR veröffentlicht umfassenden Bericht "Klimawandel und Rheinschifffahrt"

Straßburg, 30. November 2011 Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat anlässlich ihrer Herbsttagung, nach Kenntnisnahme des von ihren zuständigen Ausschüssen erstellten umfassenden Berichts "Klimawandel und Rheinschifffahrt", festgestellt, dass

- die Binnenschifffahrt über das Potential verfügt, ihre Treibhausgasemissionen auch bei einer steigenden Transportleistung deutlich zu reduzieren und damit ihrer Verantwortung zum Schutz des Klimas gerecht zu werden,
- gestützt auf den heutigen Wissensstand für die Wasserstraße Rhein in naher Zukunft (bis zur Jahrhundertmitte) keine eindeutigen Veränderungen der Wasserstände gegenüber heute zu erkennen sind,
- ab der Jahrhundertmitte Auswirkungen des Klimawandels auf die Funktion der Infrastrukturbauwerke und die Schifffahrt des Rheins nicht auszuschließen sind,
- trotz der sehr beschränkten Auswirkungen des Klimawandels bis zur Jahrhundertmitte der danach zu erwartenden Änderung der Wasserführung des Rheins eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist, um eventuellen negativen Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt rechtzeitig entgegenzuwirken.

Der Bericht betrachtet ganzheitlich die Bedeutung des Klimawandels für die Rhein-

und Binnenschifffahrt, sowohl mögliche künftige Folgen des Klimawandels und die Anpassung der Rheinschifffahrt daran (Adaptation), wie auch Beiträge der Rheinschifffahrt zur Minimierung des Klimawandels (Mitigation). Der Bericht macht deutlich, dass alle wesentlichen Akteure des Gesamtsystems der Rhein- und der Binnenschifffahrt die Folgen des Klimawandels antizipieren und rechtzeitig notwendige Anpassungsmaßnahmen zur Vermeidung von Risiken und zur Nutzung wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Chancen ergreifen müssen. Bereits heute ist eine Vielzahl von Handlungsoptionen bekannt, auch deshalb, weil die Binnenschifffahrt schon immer mit Hoch- und Niedrigwasserperioden konfrontiert war. Ferner stellt der Bericht fest, dass die Binnenschifffahrt ihre Treibhausgasemissionen deutlich reduzieren kann.

Obwohl diese in ihrer absoluten Größe gering sind, wird sie das bestehende Minderungspotential weitgehend ausschöpfen müssen, wenn sie ihr Image als ein umwelt- und klimafreundlicher Verkehrsträger behalten und von der Notwendigkeit zu einem Übergang auf ein nachhaltiges Verkehrssystem profitieren möchte. Hier sind alle wesentlichen Akteure der Binnenschifffahrt aufgerufen, die bestehenden Handlungsoptionen zu nutzen und die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen.

In ihrer Verantwortung für eine nachhaltige und zuverlässige Rheinschifffahrt hat die ZKR ihre Ausschüsse aufgefordert, die Arbeiten energisch weiterzuführen. Ihr Untersuchungsausschuss wird ihr bis zur Frühjahrstagung 2012 einen ausführlichen Grundlagenbericht vorlegen und dann auf Basis eines strategischen Ansatzes notwendige weiterführende Arbeiten im Detail vorschlagen.

Ihr Ständiger Technischer Ausschuss wird nach möglichen entscheidenden Erkenntnisgewinnen in der Zukunft den vorliegenden Bericht fortschreiben. Ihr Wirtschaftsausschuss wird sich mit dem Aspekt der Zuverlässigkeit der Rheinschifffahrt in enger Zusammenarbeit mit dem betroffenen Gewerbe eingehend beschäftigen. Dabei wird er sein Augenmerk insbesondere auf die Förderung einer angemessenen Einbindung der Binnenschifffahrt in die Logistikketten und die Auswertung der Möglichkeiten der Ko-Modalität legen.

Der vollständige Bericht ist auf der Webseite der ZKR (www.ccr-zkr.org) in der Rubrik "Dokumente zum Download" eingestellt. ■

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Abonnement Printausgabe

Bestellung per Fax +49 (0)211-383684

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

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

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

Firma Privat

Firma/Name _____ Vorname _____

Beruf/Funktion/Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

Telefon _____ Fax _____ Mobil _____

E-Mail _____

Datum, Unterschrift _____

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

Rechnungsanschrift (falls abweichend von Lieferanschrift)

Name _____ Vorname _____

Firma _____

Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

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

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

Name _____ Vorname _____ Geb.datum _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

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

Datum, Unterschrift _____

Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.



Was haben wir erreicht?

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

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

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

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

Werte erhalten und fördern



Werden Sie Mitglied !

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

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

Wir brauchen Ihre Hilfe...

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



*Fördergesellschaft
Museum der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V.*

Kommen Sie an Bord!

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