

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Ver.di Fachgruppenleiterin:

In der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gibt es Potenzial vom Frust zur Wut

Seite 8

KLIWAS-Konferenz

Entwarnung für die nächsten Jahrzehnte für Wasserstraßen und Binnenschifffahrt

Seite 12

150 Jahre Schiffswerft Bolle

Flexibel bleiben, an die Aufträge anpassen und optimale Arbeitsbedingungen schaffen

Seite 20

esa EuroShip: Das Kompetenzzentrum 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 



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 _____



Friedbert Barg
Herausgeber

Betuwe-Lijn: Es wird ziemlich intensiv über wirtschaftliche und technische Konzepte nachgedacht, mit denen künftigen Problemen entgegnet werden kann.

.. das ist der richtige Weg, wenn er denn schnell durchschritten wird

Dr. Gunther Jaegers, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt, hat es ja schon mehrfach gesagt: „... der Bau der Güterbahn Betuwe-Linie in Holland parallel zum Rhein oder die Pläne für den Schienenausbau am Oberrhein sind sicherlich nicht der richtige Weg.“

Das haben die zuständigen Ministerien in Deutschland und den Niederlanden zwar sicherlich mit einem freundlichen Nicken zur Kenntnis genommen, - von der Umsetzung der Pläne in die Tat hat es sie aber nicht angehalten. Im Gegenteil.

Jetzt haben die niederländische Infrastrukturministerin Melanie Schultz van Haegen-Maas Geesteranus und Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer vor ein paar Tagen bei bilateralen Gesprächen in Den Haag noch einmal die Finanzierung des weiteren Ausbaus so richtig festgeklopft. Es geht dabei um runde 1,3 Milliarden Euro.

In einer Nachricht aus dem Bundesverkehrsministerium heißt es dazu: „Ein zentrales Thema bei den bilateralen Gesprächen (...) waren der Ausbau der Betuwe-Linie – der Eisenbahnstrecke zwischen der niederländischen Grenze und Oberhausen – und Verbesserungen beim Lärmschutz auf der Schiene.“

Ramsauer: „Der dreigleisige Ausbau der Betuwe-Linie hat auch für Deutschland hohe Priorität. Die anteilige Finanzierung dieses Vorhabens ist von Seiten des Bundes gesichert. Wir gehen davon aus, dass das Land Nordrhein-Westfalen seine finanziellen Zusagen ebenfalls einhält.“

Die Bundesmittel konnten durch den Finanzierungskreislauf Schiene sichergestellt werden, durch den Minister Ramsauer bis 2015 über 1 Milliarde Euro zusätzlich für besonders wichtige Schienenprojekte zur Verfügung stehen. Die Gesamtkosten für den Ausbau der Strecke liegen voraussichtlich bei rund 1,3 Milliarden Euro.

Ministerin Schultz van Haegen: „Die Finanzierung des dreigleisigen Ausbaus auf deutscher Seite ist nunmehr gesichert. Damit ist ein positiver Durchbruch in den langjährigen Verhandlungen über die wichtige Anbindung des Rotterdamer Hafens an das deutsche Hinterland erreicht.“

Die Planungen für den Ausbau der Betuwe-Linie laufen auf Hochtouren: Erste Planfeststellungsverfahren wurden eingeleitet, bis 2012 sollen alle Verfahren laufen. Mit Baurecht für das dritte Gleis ist in ersten Abschnitten ab 2013 zu rechnen. Bereits Mitte 2012 wird das neu errichtete elektronische Stellwerk in Betrieb gehen.

Eine Blockverdichtung, mit der die Züge dichter aufeinander folgen und die Kapazität der bestehenden Strecke erweitert wird, wird voraussichtlich 2013 fertiggestellt sein. Um große Behinderungen während der Bauzeit zu vermeiden, wurde vereinbart, die Baupläne eng zwischen beiden Seiten abzustimmen.

Deutschland und die Niederlande wollen darüber hinaus gemeinsam mit anderen europäischen Staaten zu einer Reduzierung des Lärms durch Schienenverkehr beitragen. Die Minister vereinbarten, gemeinsam in Brüssel auf Vorgaben für eine Umrüstung von Güterwagen auf moderne Verbundstoffbremsen hinzuwirken. Zudem waren sich beide Seiten einig, ein europaweites System lärmabhängiger Trassenpreise anzustreben. Deutschland wird lärmabhängige Trassenpreise bereits Ende 2012 einführen und damit den Lärm auf allen Strecken deutlich reduzieren. Ziel ist, dass bis 2020 alle Güterwagen den Lärmschutzanforderungen entsprechen und die Lärmbelastung dadurch halbiert wird. Eine Vereinbarung mit der Deutsche Bahn AG wurde am 5. Juli 2011 unterzeichnet.“

Auf die Binnenschifffahrt und auf die Binnenhäfen wird die Betuwe-Linie unterschiedliche Auswirkungen haben. Den Häfen bringt die Eisenbahnlinie ein Plus für den Umschlag mit ihren (unternehmenseigenen) Bahnen, der Binnenschifffahrt kann - und wird? - sie auf der Strecke zwischen Rotterdam und Duisburg so einige hunderttausend Tonnen abnehmen.

Das wird die Binnenschifffahrt nicht umbringen, wird von ihr aber auch nicht auf die leichte Schulter genommen, denn wer in verschiedene Gespräche hineinhört, erkennt, dass ziemlich intensiv über wirtschaftliche und technische Konzepte nachgedacht wird, mit denen künftigen Problemen entgegnet werden kann. Das ist der richtige Weg, - wenn er denn schnell genug durchschritten wird. ■

Nachrichten

- "Navis futura" – Schiff der Zukunft für die Elbe
Ausstellung in Dresden 6
- Von der „RoRo-Simmental“ zur MS „Stark“
Schiff mit europäischer Geschichte 6
- Imperial Baris auf Elbe und Oder aktiv
RoRo-Schubleichter in Magdeburg 7
- Neue Mitarbeiter für Schifffahrts-Magazin und für
Schifffahrt-online 7

Schifffahrt

- Der Anteil der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) beträgt
einschließlich Personal gerade einmal 3 % der Gesamtausgaben
des Bundesverkehrsministeriums
Ver.di: „In der WSV gibt es Wandlungspotenzial vom
Frust zur Wut!“ 8
- **Schifffahrts-Magazin** Serie:
Geschichten aus der Schifffahrt (XXVI)
Mit mäßigem Eifer ... 9
- Konferenz informiert über die Auswirkungen des
Klimawandels auf Wasserstraßen und Binnenschifffahrt
KLIWAS: Entwarnung für die nächsten Jahrzehnte 12
- Einschränkungen der Schifffahrt aufgrund fallender
Pegelstände 14
Güterschifffahrt trotz Niedrigwasser zuverlässig
- Mitteldeutsche Zeitung:
Schiffe mit weniger Ladung unterwegs 15
- Rhein-Zeitung:
Schiffe fahren nur mit 20 Prozent Ladung 15
- Ball der Schifffahrt 2011
Die große Schiffer-Familie feierte in Homberg 16

- fincoss GmbH Uhingen
„Komplettlösung“ mit Kauf, Verkauf und Finanzierung 17
- Kitzingen und Würzburg
Passagier-Kais voller Erfolg 18
- Kommender Neubau der Lux-Werft
Längstes FGS in Bayern 18
- In Belgrad soll mit dem ehemaligen KD-Schiff ein
Hotelkonzept verwirklicht werden
Victoria Cruziana – die lange Reise eines Kabinenschiffes
vom Rhein zur Donau 19

Schiffstechnik

- 150 Jahre Schiffswerft Bolle in Derben
Flexibel bleiben und optimale Arbeitsbedingungen
schaffen 20
- Schnelle Propellerinstandsetzung bei Harbisch
Reparaturen jetzt auch an größeren Schiffen möglich 22
- Advanced technology, green solutions and new connection
Almost 31,000 visitors were inspired by product
innovations at Europort 2011 24
- Komplettes Verkehrserfassungssystem bietet eine Reihe
neuer Funktionen
- Die inVTSbox ng - new generation - von Innovative
Navigation ist auf dem Markt 28
- Um auch weiterhin die Sicherheit der Binnenschifffahrt
zu gewährleisten
Der GL aktualisiert die Vorschriften für Binnenschiffe 29
- A-Rosa Silva in der Rostocker Neptun Werft auf Kiel gelegt
Zehntes Schiff zum zehnten Jubiläum 30
- Beschluss der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
Verfahren zur Anwendung der Härteklausel verlängert 31
- Neues Buch von Hans-Jürgen Reuß
Der Dieselmotor als Schiffsantrieb 31

Titelbild: Niedrigwasser im Rhein bei Düsseldorf, Josef-Kardinal-Frings-Brücke (20.11.2011)

Foto: Friedbert Barg

Impressum

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

erscheint parallel mit

Die Fachzeitschrift im Internet www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-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: Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf
Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684

Redaktion

Friedbert Barg (mailto:schifffahrts-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 unangeford-
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@schifffahrt-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

Häfen / Wasserstraßen

- In einer **Schiffahrts-Magazin-Serie** stellen wir in Interviews **Binnenhäfen in allen deutschen Schiffahrtsregionen** vor. In dieser Ausgabe: Die **Neuss Düsseldorfer Häfen** 32
- Rückforderungs-Verfahren der WSD-West für den Hafen Emmerich rechtskräftig abgeschlossen
Der Rückforderungsbescheid der WSD war rechtswidrig 33
- HGK: Auf das Know-how eigener Mitarbeiter gesetzt
Sicherheitsbescheinigung jetzt auch in den Niederlanden 33
- 99 Mio. Tonnen in den ersten 9 Monaten des Jahres
Hafen Hamburg wächst schneller als Rotterdam 34
- Unterhalb Novi Ssad bei Stromkilometer 1232
Neue Donaubrücke in Serbien 35
- Unternehmer diskutieren über den Saale-Ausbau
„Wir werden weiter für die Maßnahme streiten“ 36
- 130 Mio. Umschlag und 2,1 Millionen Contgainer
Duisport erwartet für 2011 einen Rekordumschlag 37
- Ein Plus von nur 0,2 %
Nahezu Stagnation in der Binnenschifffahrt 37
- Hafen Hamburg
Freihafenzone fällt am 1. Januar 2013 37
- Neues Schiffshebewerk Niederfinow
Stahlbauarbeiten haben begonnen 38
- An allen Staustufen von Koblenz bis Trier wird neben der vorhandenen 170m-Kammer eine weitere Schleusenkommer mit einer Nutzlänge von 210 m errichtet
Die Arbeiten für den Vorhafenausbaue der zweiten Schleuse Trier haben begonnen 39

Aktuell - Kurz vor dem Druck - Aktuell

Zustimmung des Bundesrates

Keine Steuererhöhung in der Personenschifffahrt

Der Bundesrat hat einem Gesetzentwurf des Landes Rheinland-Pfalz zugestimmt, der darauf abzielt, die Geltung des bis 31. Dezember 2011 befristeten ermäßigten Umsatzsteuersatzes von sieben Prozent für die Fahrgastschifffahrt bis zum 31. Dezember 2013 zu verlängern.

„Die breite Zustimmung von elf Ländern zu unserem Gesetzentwurf dokumentiert, dass das Steuerflickwerk der Bundesregierung nicht mehrheitsfähig ist“, sagte Ministerpräsident Kurt Beck.

Die Bundesregierung will das System der ermäßigten Umsatzsteuersätze grundlegend überarbeiten und hat hierzu eine Regierungskommission eingesetzt. Mit seiner heutigen Entscheidung ist der Bundesrat der rheinland-pfälzischen Forderung gefolgt, den Ergebnissen der Arbeit dieser Kommission nicht durch eine isolierte Steuererhöhung bei der Personenschifffahrt vorzugreifen.

„Ich hoffe, dass nun auch der Bundestag ein Einsehen hat und die Steuererhöhung für Schiffsausflüge verhindert“, sagte Kurt Beck nach der Entscheidung in Berlin ■

Inserentenverzeichnis

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

Atlas Schifffahrt	7
Carl Rehder Gruppe	6
Druckerei Dünnwald	18
Dechow Auktionen	5
esa-Allianz	Titelseite
Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.	4. Umschlagseite
Motoren Steffens GmbH	25
Heinrich Harbisch Schiffswerft	16
in Innovative Navigation	21
Klaus Rüdiger Ingenieurbüro	23
Lauenburg Alslebener Schiffsversicherung	19
Lux-Werft	10
Otto Maurer Assekuranzmakler GmbH	15
ScanDiesel	27
ÖSWAG	19
Schulschiff RHEIN	54
Wernz GmbH	28
Wittig Schiffsausrüstung	11

Rubriken

■ Editorial	3
■ Impressum	4

Schiffsverkauf

DECHOW | AUKTIONEN | BERATEN, BEWERTEN, VERWERTEN |

ONLINE-INSOLVENZVERKAUF

Gebotsabgabe: ab sofort
Zuschläge: ab sofort

Verkauf ohne Aufgeld!

Im Auftrag der Berechtigten verkaufen wir gegen Gebot auf www.dechow.de das nachfolgend genannte **Tagesausflugsschiff**

1 Tagesausflugsschiff „De Duffelt“, Baujahr: 1998 (Werft de Jong Sneek), Länge: 26,03 m, Breite über alles: 5,75 m, Seitenhöhe: 1,54 m, Tiefgang max: 0,82 m, Tragfähigkeit: 15,97 t, Fixpunkthöhe: 5,85 m, Antriebsleistung: 191 kW (260 PS), Antriebsanlage: DAF DKX1160, sehr guter Wartungs- und Pflegezustand.

(Änderungen vorbehalten.)

Besichtigung:
Nach Vereinbarung.

Besichtigungsort:
D-Duisburg-Hafen

Infos unter
www.dechow.de



Auktionshaus Wilhelm Dechow GmbH

Waldweg 99 · 22393 Hamburg · Telefon 040/43 13 00 7-70 · Telefax 040/43 13 00 7-77
E-Mail verkauf@dechow.de · www.dechow.de

"Navis futura" – Schiff der Zukunft für die Elbe

Ausstellung in Dresden

Im Verkehrsmuseum Dresden findet vom 30.11.2011 bis 29.02.2012 eine Sonderausstellung zum Ideenwettbewerb „Navis futura“ – Schiff der Zukunft“ statt. Aufgerufen zum Ideenwettbewerb hatte die Sächsische Dampfschiffahrt bereits zu Beginn des Jahres, anlässlich ihres 175-jährigen Jubiläums, gemeinsam mit der TU Dresden.

Gesucht wurde nach innovativen Schiffsentwürfen mit visionären Ansätzen, die sich mit der Zukunft der Elbeschiffahrt beschäftigen. Maßgebliche Kriterien bei der Auslobung waren, dass die Entwürfe eine entsprechende Niedrigwassertauglichkeit aufweisen und genug Platz für etwa 400 Personen in einem Raum haben.

Mit den bereits feststehenden Siegerprojekten wird die Sonderausstellung am 30. November eröffnet und gleichzeitig die Siegerehrung vorgenommen. PB



Von der „RoRo-Simmental“ zur MS „Stark“

Schiff mit europäischer Geschichte

MGSS STARK, das Europa-Binnenschiff. Es gibt wohl in ganz Europa kein Binnenschiff, das europäischer ist als das MGSS STARK. 1978, als das RoRo-Zeitalter auf den Binnengewässern begann, was es die RoRo Simmental unter der Flagge der Ruhr & Saar Reederei in Basel, welche die Pionierarbeit auf diesem Transportsektor übernahm. In den folgenden Jahren wechselte das Schiff schon in der Schweiz dreimal die Reedereiflagge und transportierte überwiegend Schwergüter für die Fertigungsindustrie und die Kraftwerksindustrie. Dabei führten die Aufträge das RoRo-Schiff nach Paris, London und sogar bis nach Schweden, bevor es nach Holland verkauft und in „Brittenburgh“ umbenannt wurde. Dort erfolgte 2002 der nächste Flaggenwechsel zur Reederei Stark in Kekerdorn und Namensänderung in MS Stark. Inzwischen war die RoRo-Ladeeinrichtung längst ausgebaut und das Schiff fuhr im Massengutverkehr. 33 Jahre nach der Inbetriebnahme als RoRo-Schiff, kommt die ex-Simmental wieder zu seiner Bestimmung zurück. Die IZB-Cargo, Spezialtransport-Reederei in Triefenstein, hat das Schiff gekauft und damit vor der Verschrottung gerettet. Schon auf der ersten Reise für die IZB-Cargo ist das Europaschiff bis nach Belgrad gefahren. Bei Drucklegung dieser Zeitschrift befindet sich das Motorschiff gerade in Ungarn mit einem

Kaskoteil des Passagierschiffes Amacerto in Richtung Holland unterwegs.

Für die IZB-Cargo ist das ehemalige Flaggschiff der Schweizer Reederei ein Glücksgriff. Die Firma expandiert stark, deshalb brauchen sie auch ein Schiff das Stark heißt. Mit einem Laderaum von 2330 m³, kann das 95 Meter Schiff Schwertransporte in den Abmessungen von 63 Meter Länge und 8.80 Meter Breite problemlos im Laderaum verschwinden lassen. Gerade freut sich Reeder Ludorf über mehrere Aufträge für den Raffineriebau in Pancevo, serbische Transporte für den Brückenbau und natürlich viele Kasko-transporte für verschiedene Reedereien.

Peter Baumgartner ■

Ihr Spezialist
auf allen Gebieten
der Transport- und
Schiffsversicherung



Bei uns
können Sie sicher
vor Anker gehen!



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

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

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

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

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



Imperial Baris auf Elbe und Oder aktiv

RoRo-Schubleichter in Magdeburg

Die Imperial Baris GmbH erweitert ihr Angebot bei der Bereederung von Spezialtonnage im Schwergutbereich und stationiert in Magdeburg den Ro/Ro SL „EUROPA 1“ für den Einsatz im östlichen Fluss- und Kanalsystem. „Wir wollen hiermit dem steigenden Bedarf des Marktes an RoRo-Equipment im Bereich der Elbe, der Oder und insbesondere im Raum Berlin Rechnung tragen und das Dienstleistungsangebot der Imperial BARIS in der internationalen Schwerlast- und Projektlogistik ergänzen“ so Geschäftsführer Ralf Maehmel.

Solarschiffbau Grove Boats Zurich Klima- schutzpreis 2011

Mit dem „Zurich Risk Management Dialog“ hat Zurich Schweiz eine Plattform geschaffen, um aktuelle und künftige Herausforderungen für die Gesellschaft zu diskutieren. Aktuell stellt sich die Plattform dem Thema Klimawandel.

Als sichtbares Signal der aktiven Klimaschutzinitiative wurde der mit 100.000,- CHF dotierte Zurich-Klimaschutzpreis ausgeschrieben. Gesucht wurden neuartige Vorhaben, Projekte und Ideen, die zur Senkung des CO₂-Ausstoßes oder Verbesserung der Energieeffizienz beitragen. Unter den Gewinnern des Jahres 2011 sind die Solarschiffsbauer von Grove Boats, die mit ihren Solarschiffen bereits in ganz Europa einen aktiven Beitrag zur CO₂-Reduktion im Bereich des Wassertourismus leisten. ■

Neue Mitarbeiter für *Schifffahrts-Magazin* und für *Schifffahrt-online*

Die Journalistin Susanne Ehlerding wird künftig für uns aus Berlin berichten und Friedrike Dahlke, Schiffbau-Studentin an der Uni Duisburg (auf dem Foto unten zusammen mit unserem früheren Autoren Dipl.-Ing.

Volker Renner), wird sich mit dem Bereich Schiffstechnik befassen.

Die Internetseiten werden künftig von Sylvia Arlt betreut und aktualisiert. fb



Susanne Ehlerding



Sylvia Arlt

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 Fahrgastschiffahrt. 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

Der Anteil der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) beträgt einschließlich Personal gerade einmal 3 % der Gesamtausgaben des Bundesverkehrsministeriums

Ver.di: „In der WSV gibt es Wandlungspotenzial vom Frust zur Wut!“

„3. Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung“, so heißt das Papier, erschienen am 28.09.2011, mit dem, wie in den Vorbemerkungen zu lesen ist, dem Wunsch des Verkehrsausschusses nach „angemessener Information und Beteiligung“ entsprochen werden soll.

Am 27.06.2011 wurden Experten aus den Verbänden ins Abgeordnetenhaus geladen, um dort vor dem Ausschuss ihre Position und Anregungen zum Thema Wasserstraßenpriorisierung und WSV-Reform vorzutragen. Gut eine Woche wandte sich der Ausschuss über den Bundestag an die Bundesregierung, dass unter anderem die Kriterien zur Netzkategorisierung zu ergänzen und zu prüfen seien, ob es die Möglichkeit gäbe, Wasserstraßen in anderen Betriebsformen zu führen oder auch die Überarbeitung eines Gebührensystems für die Bundeswasserstraßen in Angriff zu nehmen - und den Verkehrsausschuss sowohl an der Kategorisierung als auch an der WSV Reform angemessen zu beteiligen.

Die Fachgruppenleiterin von ver.di, Sigrid Müller, hatte Gelegenheit, die Position ihrer Gewerkschaft zu vertreten. In Ihrem Vortrag machte sie klar, dass an vielen Stellen in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) der Unmut immer größer werde. Es gebe Wandelungspotenzial vom Frust zur Wut, der sich im Arbeitskampf entladen könnte.

Schifffahrts-Magazin-Korrespondentin Kerstin Klinkenberg hat nun Sigrid Müller in der ver.di Zentrale in Berlin nach dem aktuellen Stand der Dinge befragt

In der Anhörung vor dem Verkehrsausschuss Ende forderten Sie Ende Juni: die ökologische und die wasserwirtschaftliche Funktion von Wasserstraßen besser zu berücksichtigen, und dem Verlagerungsgedanken – Güter weg von der Straße – mehr Rechnung zu tragen. Finden Sie Ihre Forderungen in dem 3. Bericht berücksichtigt?

Sigrid Müller: Überhaupt nicht. Wir haben das Papier intern geprüft: es ist eine Nebelkerzenaktion. Die große Linie, sich von der WSV als einer „Durchführungsverwal-

tung“ zu trennen, wird weiter umgesetzt.. Will sagen: das Ministerium zieht seine Vorstellungen unbeirrt durch. Ich gehe sogar soweit zu sagen: in dem Bericht sind weder die Forderungen des Haushaltsausschusses noch die des Verkehrsausschusses noch die der Gewerkschaft berücksichtigt. Es



Sigrid Müller hat Jura studiert, seit 25 Jahren ist sie in der Gewerkschaft hauptamtlich tätig, seit acht Jahren leitet sie die Fachgruppe Bundesverkehrsverwaltung/Straßenbauverwaltung und ist damit zuständig für die WSV.

gibt ein Handbuch für Organisationsuntersuchungen, dass das BMI unter dem Slogan „Moderne Verwaltung“ bereitgestellt hat. Dessen Inhalte sehen wir als Gewerkschaft sehr kritisch, z.B. wegen der mangelnden Beteiligung der Beschäftigten. Trotzdem kann dieses Handbuch aber als das „Regelwerk“, wonach sich die Bundesministerien und ihre Behörden zu richten haben, angesehen werden. Das Bundesverkehrsministerium berücksichtigt für die WSV-„Untersuchungen“ noch nicht einmal dieses Handbuch.

Sie hatten tendenziell einen Streik nicht ausgeschlossen...

Sigrid Müller: Ja, dazu sind wir auch bereit und in der Fläche auch gut vertreten.

Nun hat man mit der Umsetzung des Kernaufgabengutachtens so lange gewartet, bis sich die Randbedingungen so geändert haben, dass es gar nicht mehr angewandt werden kann. In dem aktuellen Bericht steht zu lesen, dass eine neue Be-

standsaufnahme bereits begonnen habe, eine „Aktualisierung des Aufgaben- Produkt- und Produktgruppenkatalogs“ von unten, auf Ebene der Bauhöfe und Außenbezirke habe man bereits begonnen, jetzt, im November sind die Wasser- und Schifffahrtsämter und – direktionen an der Reihe. Was bekommt die Gewerkschaft davon mit.

Sigrid Müller: Ja, wir sind über die Berichte unserer Kolleginnen und Kollegen informiert. Sogenannte Kernteams waren auf Bauhöfen und in den Außenbezirken unterwegs, der 150-seitige Produktkatalog Kernaufgabengutachtens sollte hinterfragt werden. Im Katalog hat die Prüfung der Vergabefähigkeit der Aufgabe, nicht die Aufgabe den absoluten Vorrang. Die Frage der Vergabe-/Privatisierungsmöglichkeiten, z.B. in einem ABZ, war dann auch oft das federführende Thema zwischen Kernteam und Leitung. Zur Freude von Beschäftigten und Führung wurden teilweise aber auch ein echter „Aufgabencheck“ gemacht – welche Aufgaben fallen an, wie viele sind dazu gekommen, wie viel (wie wenig) Personal steht noch zur Verfügung. Unklar ist, ob diese Ergebnisse aufgenommen oder zur „Verschlussache“ erklärt werden.

Wie ist Ihre Einschätzung, was will das Ministerium erreichen? Die WSV in ihrer jetzigen Form abwickeln? – Wie sehen die Vorstellung einer Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aus Sicht von ver.di aus? Sie erwähnten die gemeinsamen Vereinbarungen zwischen Ministerium und Gewerkschaft, was ist damit?

Sigrid Müller: Es gab zwei „Gemeinsame Vereinbarungen“, beginnend mit dem Jahr 2000. 2010 sind diese ausgelaufen und wurden nicht erneuert. An uns liegt das nicht – wir sind verhandlungsbereit, aber jetzt zu einem Tarifvertrag.

Was will das Ministerium? Unserer Auffassung zufolge eine zentralisierte Vergabeverwaltung WSV. Es geht nicht um die Frage der guten und günstigen Leistung der WSV, einer sinnvollen Reform, es geht um die Frage der „Macht“: Wenn fast alle Leistungen vergeben werden sollen, wenn die Vergabe dann zentral gesteuert wird, wenn diese

zentrale Steuerung über die Ministerialverwaltung laufen soll, dann sind Netzkategorisierung, Struktur von Ämtern und WSDen Makulatur. Wer und wie im Ministerium dann diese Aufgaben erledigt werden sollen, ist mir völlig fremd.

Mit der Forderung nach maximaler Vergabe widerspricht das Ministerium sich selbst und seinen eigenen Erkenntnissen: Im 1. Bericht vom 24.01.2011 kann man nachlesen, dass europarechtliche und nationale Regelungen Vergaben und Nachtragsmanagement ungeheuer aufwändig und personalintensiv machen, die eingekaufte Leistung häufig schlechter als die Eigenleistung ist. Zudem muss man sich immer vor Augen halten: ein freier Unternehmer will immer einen Gewinn erzielen. Das ist sein gutes Recht – aber das muss man eben auch bezahlen. Außerdem kann man nachlesen, dass mit einem Vergabevolumen in der Höhe von 1,08 Mrd. Euro in 3.656 Einzelvergaben (Stand 2009) die Kapazitätsgrenze mehr als erreicht ist. Inzwischen ist auf der Facharbeiterebene so viel Personal abgebaut, dass die WSV nicht mehr in der Lage ist, ihre 1100 Azubis komplett „Inhouse“ auszubilden. Einzelne Ausbildungsabschnitte müssen in private Unternehmen verlagert werden.

Stoisch verfolgt das Ministerium sein Credo. Nun fordert man fünf neue Gutachten, als wolle man etwas „herbeigutachten“. Erstens kosten diese wieder Steuerzahlers Geld, zweitens schlummert noch das „Kienbaumgutachten“ (Kienbaum & Partner; Unternehmensberater; die Red.) im Regal, warum setzt man dann nicht dieses um?

Also alles bleibt beim Alten, gute alte Zeit?

Sigrid Müller: Natürlich nicht. Wir glorifizieren nicht blind, aber schätzen die Eigenleistung günstiger ein, insbesondere wenn man die fachliche Kompetenz, die in jahrzehntelanger Erfahrung steckt, effizient nutzt. Wasserstraßen mit ihren Schleusen und Wasserbauwerken, die teilweise 80-100 Jahre alt sind, sind nun mal regional spezifisch, Bundeswasserstraßen zudem auch ökologisch sensible Systeme.

Wir sind für eine WSV, die regional vertreten ist, mit Entscheidungskompetenz und –Verantwortung, auch finanziell gesehen, vor Ort. Hoher Veränderungs-/Reformbedarf besteht durch mehr Transparenz, Kommunikation und Verbindlichkeit in und zwischen allen Ebenen und Beteiligten, durch Professionalität in allen Leitungsebenen (Aufgabenerledigung vor Status), durch Bedarfs- und Bürgerorientierung. In der öffentlichen Wahrnehmung ist es z.B. schon schwer zu ver-

stehen, warum eine Schleuse kurzfristig aus Geldmangel nicht repariert werden kann, aber am Verwaltungsgebäude mit Kraft Geld ausgegeben wird. Da fragt jeder nach Prioritäten.

Eine tatsächliche Geschäftsprozessoptimierung kann sicher für schnellere und effektivere Verwaltungsabläufe sorgen, speziell da, wo Verwaltung mehr zum Selbstzweck als Organisations- und Strukturelement von Aufgaben rund um die Wasserstraße geworden ist. Besonders wichtig bei Veränderungsprozessen ist, dass die Beschäftigten beteiligt werden.

Die Planungszyklen sind auch viel zu lang. Da behindert sich die WSV selbst, auf Veränderungen zu reagieren. Aber da muss man die Verordnungs- und Gesetzeslage prüfen?

Aber die meisten der Beschäftigten, insbesondere auf der Facharbeiterebene, sind mit Herz und Seele WSV-ler und schauen beispielsweise bei Havarien weder auf ihre Arbeitszeit noch Geld, sondern stehen loyal und pragmatisch zur Verfügung. Tag und Nacht. Diese Potenziale findet man heute selten, das muss man pflegen.

An der öffentlichen Wahrnehmung der „WSV“ muss weiter intensiv gearbeitet werden. WSV, das sind weder die Bürokraten, noch die „Mammutbehörde“, noch die „Uferbetonierer“ und Umweltfeinde und erst recht ist WSV nicht „Winterschlussverkauf“. Gerade auch in der Politik muss die Wasserstraße als echte Alternative für einen umweltfreundlichen Gütertransport wesentlich besser beachtet und gefördert werden

Im Bericht wird auch die Option angesprochen, Wasserstraßen mit touristischer Nutzung, wie z. B. in den östl. Bundesländern, an private Betreibergesellschaften zu übertragen. PPP public private partnership.

Sigrid Müller: Geprüft wurden ööP- und PPP-Modelle, wobei ööP-Modelle, also in Partnerschaft von Bund – Kommune oder Land – Privatem Betreiber – für die Wasserstraße schlecht vorstellbar sind: Mit PPP-Projekten gibt es reichlich Erfahrungen im Straßenbau: intransparent, teuer und wenig Qualität, 148 Ordner Vertrag für ein Straßenbauprojekt bedürfen keines weiteren Kommentar. Besonders dann nicht, wenn die Einsicht in diesen Vertrag verwehrt wird und der Bund, wenn's dann Probleme gibt, für die zusätzlichen Kosten aufkommen muss. Mit dieser Auffassung steht ver.di nicht alleine da, Politiker vieler Parteien nehmen Abstand zur „PPP-Euphorie“, Wissenschaftler (z.B. Hochschule Speyer, TU Berlin) können

darlegen, dass PPP-Erfolge ganz einfach schöngerechnet wurden, dass PPP eine Verlustrechnung für den Staat ist.

Die Unternehmensberater von PWC haben eine halbe Mio. Euro für ein Gutachten „Meilensteinberichte“ zum Thema Wassertourismus erhalten, das nach unserer Auffassung nichts mit dem Anliegen aus dem Bundestagsbeschluss (DS 16/10593) zu tun hat. Und die Kernfrage lässt das teure Papier außer Acht: die im Grundgesetz verankerte Zuständigkeit des Bundes.

Ein Wort zum Thema Gebühren: Das Ministerium überarbeitet die Möglichkeiten der Gebühreneinnahmequellen und setzt auf geschlossene Finanzierungskreisläufe. Aparenterweise, so ist da zu lesen, sind die aktuellen Gebührenmodelle mal erdacht worden, um Güter vom Schiff auf die Bahn zu ziehen...

Sigrid Müller: Eine Bundeswasserstraßenmaut halten wir hier für eher kontraproduktiv. Man muss das Gewerbe beleben und fördern, aber wir sehen auch, dass die Wasserstraße kein geschlossenes System ist, die Allgemeinheit nutzt und profitiert auf den unterschiedlichsten Wegen – wie will man das mit bürokratisch vertretbarem Aufwand bewerten?

Nicht vergessen werden darf bei aller Finanzierungsproblematik: der Anteil der WSV (einschließlich Personal) an den Gesamtausgaben des BMVBS beträgt gemäß Bundeshaushalt 2011 gerade einmal 7,3 %. Da muss es doch andere Potenziale geben als sich über weitere Finanzierungsmodelle dieses vergleichsweise kleinen Kapitels überflüssige Gedanken zu machen.

Ihr Schlusswort?

Sigrid Müller: Wir können kein konstruktives Konzept erkennen, was das Ministerium mit seinen Wasserstraßen möchte, was es dem Gewerbe anbieten kann und will. Das Ministerium ist blind fixiert auf das Konzept einer Ministerialverwaltung – unseres Erachtens völlig kontraproduktiv. Für uns ist „Öffentlich – wesentlich“, es gibt eine Verpflichtung des Staates, den Gütertransport zu ermöglichen. Und wir sind überzeugt, dass eine schlanke Behörde, die selbst die originären Arbeiten rund um die Wasserstraße ausführt, das kostengünstigere und bessere Modell ist. Aber auch das Gewerbe muss sich flexibel zeigen. Es gibt nicht nur große Wasserstraßen. In manchen Nachbarländern, so hat man den Eindruck, ist man da auch pragmatischer.

Wir danken für das Gespräch. ■

Geschichten aus der Schifffahrt (XXVI)

Mit mäßigem Eifer ...

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

Im Frühjahr 1969 lagen wir mit der enkelten* Boot, dem „Franz Haniel 11“, mal wieder in Mainz an der Stadt und hatten ein wenig Zeit, weil wir auf die Beladung der Schubleichter in Budenheim warten mussten. Es war, was das Wetter anging, ein viel versprechender Montagmorgen. Eigentlich wollte ich den Koch in die Stadt, bzw. auf den Mainzer Wochenmarkt begleiten, um ihm bei seinen Einkäufen für die Küche zu helfen. Da hatte ich die Rechnung aber ohne den an Bord befindlichen Herrn Kapitän gemacht: Das hast du dir so gedacht – hm?! Ihr dürft euch (gemeint waren Heiner* der andere Matrose und ich) gleich mit Schmirgelpapier und Drahtbürste bewaffnen und mit dem Abschleifen der Namensplanke an der Verschanzung beschäftigen, - dieses Wetter muss ausgenutzt werden, vielleicht kriegt ihr die Planke ja auch heute noch gestrichen. Übrigens den Arthur* (unseren Koch) werde ich höchstpersönlich begleiten – alles klar!?

Aha – natürlich war das klar - das war aber so was von klar. Schmirgeln und anstreichen für die Decksindianer, - einkaufen und durch die Stadt flanieren (und Kaffee trinken vielleicht – oder so ähnlich) für die Häuptlinge der Boot.

Heiner* und ich schauten uns an, - die Begeisterung über das Tagesgeschehen stand uns ins Gesicht geschrieben. Kesselpack, nix Ausgehklamotten! Wir trotteten zum Farbenherft.

Die zu bearbeitende Namensplanke befand sich außen an der Verschanzung im ersten Stock (Oberdeck). Eigentlich war das gar keine Namensplanke sondern auf die Außenwand der Verschanzung aufgeschweißte Buchstaben, die man nach unserer Meinung hätte ruhig noch so in ihrem derzeitigen Zustand hätte lassen können. Aber – des Alten Wort ist Gesetz an Bord!

Wir begaben uns „mit mäßigem Eifer“ an die Arbeit, während der Alte und der Koch beschwingten Schrittes der Stadt zustrebten. Ich muss noch hinzufügen, dass an diesem Montagmorgen zunächst nur wir vier Mann an Bord waren, - die anderen trudelten im Laufe des Vormittags ein, montags war Schichtwechselltag.

Wir schmirgelten und säuberten F, R, A, N usw. und strichen sie wieder schwarz an und hingen dabei mehr oder weniger kopfüber mit den damals bei uns beiden noch nicht vorhandenen (inzwischen aber sehr wohl wuchernden) Bierbäuchen über der Verschanzung und taten unser Bestes die Verschönerungsarbeiten möglichst zügig zu beenden.

Da hörte ich plötzlich eine Kinderstimme: Opaaaa – was iss'n des da für äh Schiff? Die Stimme kam vom Ufer und gehörte einem kleinen Knirps, der offensichtlich mit seinem Opa spazierte ging.

Spezialschiff „Franz Haniel 11“ !?

Der Opa antwortete, (wie der Bub) in breitem Määnner Platt: Ei Bub, ich denk' des iss äh Spezialschiff, so groß unn

hoch unn so modern, wie des iss. Was iss äh Spezialschiff? – wollte der Knirps wissen. Des weeiß ich jetzt aach net so genau, sagte der Opa, awwer mer könne jo mol fraache, do sinn zwei von dene am schaffe.

Heiner* und ich schauten bzw. grinnten uns an – keiner konnte ein leichtes Glucksen in der Kehle so ganz unterdrücken. Gerade als ich die Initiative und damit das Wort ergreifen wollte, sprach der Kleine wieder: Opaaaa, dann fraach doch aach mo, warum die so Propeller uff'm Dach hadde.

Der Opa wandte sich an uns: Morje ihr Männer! Horsch'te mo, was iss'n des do für äh Schiff?

Ich setzte eben zur Erklärung an, - d.h. ich wollte zur Erklärung ansetzen, - da fing aber Heiner* schon an die Frage des alten Mannes zu beantworten, allerdings in einer merkwürdigen Art und Weise; er sprach mit seltsam näseldem Tonfall und er , bemühte sich dabei ernsthaft Hochdeutsch zu sprechen, was (als Eifelner Urgewächs) nicht eben zu seinen Stärken zählte:

Der junge Mann ist nit auf'n Kopp jefalle Opa, der weiß jenu, dass das hier was Besonderes ist, darum fragt der ja auch. Wissensse, das Schiff hier ist eigentlich ein Geheimschiff, das dürfte es regulär jar nit jeben. Sehn'se die Buchstaben hier, die wir j'rade am streichen sind? Die stehen eijentlich für „Fliegender Holländer“. F und H, wir haben daraus nur „(F)ranz (H)aniel“ jemacht. Warum noch'n 11 hinten dran? Ja, - weil es die elfte Version ist!

Da hinne habt ihr awwer die deutsche Fahn' dran, bemerkte der Opa. Das jehört zwar alles zur Tarnung, aber schließlich hat den Fliegenden Holländer ja auch ein Deutscher jeschrieben bzw. komponiert, nämlich der Richard Wagner, erwiderte Heiner*.

Na – ja, dachte ich: Jetzt wird der alte Mann gleich sagen, dass wir gefälligst aufhören sollten, ihm und dem Jungen so'n Blödsinn zu erzählen. Weit gefehlt, der Opa fixierte uns plötzlich mit seinen, mir klein und listig erscheinenden Augen und meinte: Dann könnt ihr mir ja sicher auch erklären, warum ihr kaan Seechel (Segel) sondern so komische Propeller uff'm Dach habt?

Jetzt war ich aber an der Reihe: Das sind eigentlich Radarantennen, wenn nötig funktionieren die allerdings in der Tat auch als Propeller. Aha, meinte der Opa, unn worum? Ei sehn'se, sagte ich: Im Sommer wird's auf so'nem Spezialschiff recht warm und weil wir so viel schaffe müsse, fächeln uns die Propeller dann jede Menge Küh-

Anzeige



Ihre Werft im
Fahrgast-Schiffbau

Wir wünschen allen Fahrensleuten
frohe Weihnachten
und ein erfolgreiches neues Jahr 2012

E-Mail: info@lux-werft.de - Internet: www.lux-werft.de

lung zu. (Klimaanlagen waren noch nicht so verbreitet). Isses die Möglichkeit, kam des Opas Reaktion, des iss awwer werklich `ne sehr moderne Version von `nem fliechende Hollänner. Siehs`te Bub, do hammer heut awwer mo was ganz Besonderes hier am Rhoi gesehen.

Opaaa!/? Der Kleine war noch nicht ganz zufrieden und wirklich nicht auf den Kopf gefallen: Glaabst du des, was die do verzählt habbe – fliechende Hollänner, des gibt's doch garnet. Nee – Bub, sprach der Opa, des mit dem fliechende Hollänner, do wollten die uns vergackeiern, awwer des mit dene Propeller, - - - bemerkenswert, sehr bemerkenswert.

Auch wenn Heiner* und ich ein schlechtes Gewissen hatten, wegen dem haarsträubenden Blödsinn, den wir da erzählt hatten, - wir lagen anschließend hinter dem Schanzkleid und hielten uns die (wie bereits festgestellt noch nicht vorhandenen Bier) –bäuche: Bemerkenswert, sehr bemerkenswert, wiederholte Heiner* mehrmals die Worte des alten Mannes.

Es kam aber noch besser, oder sollte ich sagen, schlimmer an diesem Tag.

Blockadebrecher „Franz Haniel 11“???

Gegen 10:30 Uhr genehmigten wir uns eine Kaffeepause. Inzwischen waren auch fast alle von zu Hause oder von wer weiß woher aus der Freischicht kommenden Besatzungsmitglieder eingetroffen. Nur Paule* unser Nordlicht, unser Maschinist aus HH fehlte noch. Der kam meistens akademisch spät zum Schichtwechsel.

Es wurde übrigens immer nur die Hälfte der Besatzung (ca. 3 – 4 Leute), jeweils montags gewechselt, das Ganze geschah immer überlappend.

Als wir, Heiner* und ich, uns am späten Vormittag wieder aufmachten, die Reste unserer Verschönerungsarbeiten zu erledigen, tauchte weiter oben auf der Ufermauer Paule*, unser Flurplattenkosmetiker auf. Er ging gemächlichen Schrittes und passierte gerade eine Promenadenbank, auf der es sich ein junges Pärchen gemütlich gemacht hatte.

Der junge Mann auf der Bank löste seinen hinter der jungen Dame verankerten Arm, deutete auf uns, d.h. den „Franz Haniel 11“ und sprach den vorbei gehenden Paule* an. Paule* schien zunächst verdattert und kratzte sich verlegen auf dem noch gut bewachsenen allerdings meist mit einer wirren Frisur versehenen Kopf. Dann bedeutete er den Beiden ihn zur Boot zu begleiten und

kam dann ein wenig schnelleren Schrittes auf uns zu:

Moin, moin ihr zwei Helden der Arbeit, wie geht euch datt, alles kloar? Die Beiden hier, er deutete auf das hinter ihm her eilende Pärchen, möchten gerne wissen, zu welcher Waffengattung unser Dampfer zählt!?

Waffen..... – was ?? Ich schaute unseren Paule* situationsbedingt wohl nicht sonderlich geistreich an, dem Heiner* ging's nicht anders, denn Paule* drehte die Augen ge'n Himmel und meinte etwas heftiger in seinen Ausführungen werdend: Mensch, ihr habt wohl was anne Ohr'n, die beiden Lütten hier haben längst erkannt, dass der „Franz Haniel 11“ ein Schiff der Bundesmarine ist, - ein Kriegsschiff, wie der junge Mann meinte. Ach so, Heiner* sprach jetzt im Brustton der Überzeugung: Hörens, das ist so. Der Dampfer hier ist ein Spezialschiff der Marine. Das iss`ne Schiff und ein Flugzeuch zugleich, okay? Seht ihr da oben die zwei Rotoren? Der eine auf'm Dach und der andere auf dem Mast dahinter? Wenn es sein muss, - ich meine wenn der Ernstfall eintreten sollte, (er seufzte bedeutungsschwer) was wir hoffentlich nicht erleben werden, dann können wir, wie bei `nem Hubschrauber, bei so`ner Banane oder wie die Dinger heißen, abheben und ganz schnell ins Kampfgeschehen eingreifen – oder auch einfach abhauen.

Die ganze Zeit hatten wir überlegt, sagte der junge Mann, was sie mit ihrem Schiff wohl darstellen, wozu so ein komischer stumpfer Schiffskörper wohl dienen mag. Meine Freundin meinte, es könne sich nur um ein Kriegsschiff handeln, z.B. um damit irgend-

welche Sperren zu durchbrechen.

Sehn se, sagte Heiner*, ihre Freundin is nitt auf'n Kopp jefalle, (zum zweiten Mal an diesem Tag war jemand nitt auf'n Kopp jefalle, ich konnte es kaum fassen) Wissen sie, meinte Heiner* weiter, wie man so'n Schiff nennt? Nee?! Blockadebrecher!

Ich wollte weder Spiel- noch Spaßverderber sein, aber jetzt wurde es mir mit dem Seemannsgarn aber doch ein bisschen zu heftig, deshalb meinte ich dann zu den beiden jungen Leuten: Glauben sie das denn auch, was wir ihnen da erzählen?

Die junge Dame antwortete: Nein, denn wenn das stimmen würde, dürften sie uns das gar nicht erzählen, solche Schiffe müssten doch geheim bleiben. Außerdem haben sie gar keine Uniformen an. Ich denke, ich hab' mich gründlich geirrt und euer Schiff ist nur einer von den neumodischen Schubern, wie man sie jetzt auf dem Rhein sehen kann. Wir haben nur noch nie so ein Schiff ohne die Dinger da vorne dran gesehen.

Mir blieb daraufhin nur die abschließende Feststellung: Sie haben natürlich vollkommenes Recht. Die Dinger da vorne dran werden gerade in Budenheim beladen und man nennt sie Schubleichter oder Bargen oder Bakks.

Interessant, meinte sie noch, aber im Krieg könnt ihr doch auch eingesetzt werden – oder?

Heiner* krächte: Aber sicher, wie'n Hubschrauber!

* alle Namen geändert

* enkelt = allein, ohne Anhang oder Schubleichter

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

Konferenz informiert über die Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Binnenschifffahrt

KLIWAS: Entwarnung für die nächsten Jahrzehnte

Von Susanne Ehlerding

Welche Folgen wird der Klimawandel bis zum Ende des Jahrhunderts auf die Wasserstraßen in Deutschland haben? Diese Frage versuchen Wissenschaftler in ganz Deutschland im Rahmen einer Studie mit dem Namen KLIWAS zu beantworten. Zur Halbzeit der groß angelegten Untersuchung stellte das Bundesverkehrsministerium die Ergebnisse bei einer sogenannten Statuskonferenz vor. Rund 250 Branchenvertreter folgten der Einladung in den überdachten Innenhof des Ministeriums im imposanten Gebäude der ehemaligen Preußischen Geologischen Landesanstalt in Berlin.

Kurz gesagt können Schiffer bis 2050 in etwa mit Wasserständen wie heute rechnen. „Trotz der absehbaren Klimaveränderungen ist die Nutzbarkeit unserer Bundeswasserstraßen in den nächsten Jahrzehnten nicht infrage gestellt“, fasste Staatssekretär Klaus-Dieter Scheurle die Ergebnisse zusammen. Bei weniger Schnee und mehr Regen ist im Winter sogar ein leicht steigender Pegel zu erwarten. Das wurde in einem Verbund von Forschungseinrichtungen wie dem Deutschen Wetterdienst, der Bundesanstalt für Gewässerkunde, dem Bundesamt für Hydrographie und der Bundesanstalt für Wasserbau ermittelt. Von 2009 bis 2013 arbeiten sie an Vorhersagen für die Flussgebiete Rhein, Elbe und Donau sowie die Küstengewässer. Dabei können sie über ein Budget von 20 Millionen Euro verfügen.

Anpassungsmaßnahmen

Für den zweiten Untersuchungszeitraum von 2070 bis 2100 werden stärkere Veränderungen vorhergesagt, die mit niedrigeren Wasserständen einhergehen werden. „Auf längere Sicht müssen wir uns auf weitergehende Anpassungsmaßnahmen vorbereiten“, sagte Scheurle. Das also scheint sicher, auch wenn die Wissenschaftler gerade bei den Aussagen für die fernere Zukunft auf Unwägbarkeiten verweisen, die mit solchen langfristigen Vorhersagen verbunden sind. Welche wirtschaftlichen Auswirkungen der

Klimawandel auf die Rheinschifffahrt haben wird, untersuchte ein Team der Universität Würzburg und des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) in Duisburg. Durchgerechnet haben sie bislang zwei Klima- oder Abflussszenarien jeweils auf Basis täglicher Wasserstände. Das erste geht von im Mittel nur leicht fallenden Wasserständen aus, das zweite von einem durchschnittlich eher starken Rückgang der Pegel. „Dabei haben wir zwei Dinge analysiert: Die Änderung der Stückkosten und der Transportkapazitäten“, berichtet Berthold Holtmann vom DST. Betrachtet wurde der Flussabschnitt zwischen Rotterdam und dem Oberrhein bei einer Fahrt zu Berg.



Staatssekretär Klaus-Dieter Scheurle

Leicht fallende Wasserstände

Ähnlich wie bei den anderen Voraussagen der KLIWAS-Studie kam es bei den bisherigen Rechnungen zu folgendem Ergebnis für die nahe Zukunft (2021 bis 2050): Die Stückkosten werden im Mittel nur leicht steigen. Vielleicht könnten sie wegen höherer Wasserstände im Winter, wenn die Niederschläge weniger als Schnee gebunden werden, sogar sinken. Von 2071 bis 2100 jedoch könnte es zu einem Anstieg der Stückkosten um knapp zehn Prozent kommen, sagt Holtmann. Im Szenario mit nur leicht fallenden Wasserständen bleibt die Zunahme der Stückkosten im Mittel unter fünf Prozent.

Bei der Kapazitätsentwicklung wurden neben den Abflussszenarien drei verschiedene Flottenszenarien betrachtet: „Status Quo“, „Trend: große Schiffe“ und „Anpassung: kleine Schiffe“. Hier sieht die Vorhersage für die nahe Zukunft folgendermaßen aus: Die Kapazität der Schiffe könnte unter günstigen Randbedingungen (durchschnittlich höhere Wasserstände oder bessere Abladebedingungen) um zehn bis fünfzehn Prozent zunehmen. Fällt der Wasserstand leicht, wie bis 2050 ebenfalls erwartet werden kann, ist nur mit einer geringen Abnahme der Transportkapazität um etwa zwei bis drei Prozent zu rechnen. Anders in der fernen Zukunft: Zwischen 2070 und 2100 erwarten die Wissenschaftler Kapazitätseinbußen von mindestens fünf bis sieben, vielleicht sogar von zehn bis fünfzehn Prozent, je nach Abfluss- und Flottenszenario. Ein vollständiges Bild werde erst nach Abschluss des Projektes vorliegen, wenn weitere Szenarien und Varianten analysiert worden seien.

Konfrontationen

Trotzdem: Die Entwarnung für die nächsten 40 Jahre sieht Boris Kluge, Geschäftsführer des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen, mit Erleichterung: „Im Gegenzug hätte es ja geheißen, dass wir, um die Schifffahrt auf dem heutigen Niveau aufrecht zu erhalten, gigantische Investitionen hätten leisten müssen.“ Kluge sieht in der KLIWAS-Studie eine Chance für den Dialog zwischen Wirtschaftsvertretern und Umweltschützern: „Klimaschutz ist ein Thema, dessen sich die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen annehmen müssen. Wir haben den Eindruck, dass mögliche Gegner von Ausbaumaßnahmen und Wirtschaftsvertreter etwas konfrontativ aufeinander zugehen. Daran wollen wir arbeiten, indem wir mehr Verständnis zeigen, aber auch um mehr Verständnis werben“, sagte er. Es gehe nicht immer nur darum, ob ein Fluss ausgebaut oder ausgebagert werde, sondern auch um die Frage, wie der gesamtgesellschaftliche, nachhaltige Beitrag der Binnenschifffahrt, der Flüsse und der Kanäle sein könnte. „Da spielen die nachwachsenden Rohstoffe, die wir umschlagen sowie unser Beitrag zur Projektladung für Windkraft eine Rolle“, machte Kluge deutlich.

Er möchte die umweltfreundliche Binnenschifffahrt im Wettbewerb mit der Straße stärken: „Die Diskussion dazu wird an der Elbe am kontroversesten geführt. Da wird ein Potential nicht gehoben“, sagte Kluge. „Wir wissen alle: Auf dem Rhein haben wir

schon relativ hohe Verkehrsmengen. Die Frachtraten im Hamburger Hafen, die über die Binnenschifffahrt hin- bzw. abtransportiert werden, liegen aber je nach Quelle bei nur 1,5 bis vier Prozent. Dabei ist der Nord-Ostseekanal nicht eingerechnet, aber das ist trotzdem wirklich wenig. Man muss sehr vorsichtig sein, die Ist-Situation als Maßstab für eine zukünftige Entwicklung zu nehmen“, sagte Kluge mit Blick auf die geplante Herabstufung der Elbe als Bundeswasserstraße.

30 Jahre Vorlaufzeit

Gunther Jaegers, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt, sieht in den Ergebnissen der KLIWAS-Studie einen aktuellen politischen Nutzen für die Planung von wasserbaulichen Projekten: „Wir können im Moment von Vorlaufzeiten von 30 Jahren ausgehen, je nach Größe eines solchen Projekts – allein schon wenn man die Finanzierungsfragen und die Umweltfragen betrachtet, die dabei zu lösen sind“, sagte Jaegers am Rande der Statuskonferenz.

„Insofern muss man sich sehr frühzeitig mit dem Thema beschäftigen um Aufregungsschäden zu verhindern, wie wir sie an der Donau exzessiv erlebt haben und die jetzt gerade in einer Monitoringgruppe aufgearbeitet werden“, sagte er. Was die Umstellung der Schiffer auf die kommenden Klimaveränderungen angeht, ist er guten Mutes: „Wir leben schon seit 2000 Jahren mit dieser Frage und wir leben noch. Schließlich hatten wir auch in den letzten 2000 Jahren klimatische Schwankungen, die nicht ganz unerheblich waren.“

Abflusssimulationen

Während für den Rhein schon rund 25 Abflusssimulationen für das 21. Jahrhundert durchgerechnet und in einen Korridor von möglichen Entwicklungen eingeordnet wurden, sind Ergebnisse für Hoch- und Niedrigwasser an der Elbe erst im kommenden Jahr zu erwarten. „Die bisherigen Ergebnisse zeigen aber, dass für die Mitte des 21. Jahrhunderts an der Elbe hinsichtlich der mittleren Abflüsse keine großen Änderungen zu erwarten sind“, fasst Theresa Horsten von der Bundesanstalt für Gewässerkunde die vorläufigen Ergebnisse zusammen.

Abflussszenarien

Ihr Kollege Enno Nilson hielt bei der KLIWAS-Konferenz einen Vortrag über Abflussszenarien für verkehrswasserwirtschaftliche Fragestellungen am Rhein. „Der Klimawandel

ist aber für die Zukunft des Gewässers nicht alles“, sagt er. „Im Rahmen von KLIWAS werden auch Sensitivitäten abgeklöpft, was diese oder jene Anpassungsmaßnahme für einen Effekt bringen würde“. Hierzu gehören Ideen, die der Schifffahrt in Zeiten niedriger Wasserstände nützlich sein können. Geprüft werde die Machbarkeit einer Vorhersage der Wasserstände über mehrere Wochen, berichtete Nilson. Mit diesen Daten könnten Schiffer sich besser auf Behinderungen einstellen. Zweitens werde untersucht, wie sich eine Erweiterung des sogenannten Continebetriebs auswirken könnte. Mit doppelter Besetzung und einem Betrieb rund um die Uhr käme Fracht rechtzeitig vor Einsetzen von extremen Fahrwasserbedingungen ans Ziel. Drittens werde an innovativen Schiffskörpern geforscht, die in Zukunft einen Vorteil bei Niedrigwasser bringen könnten.

Wasserstraßenmanagement

„Neben den Veränderungen der Wassermenge und der Sohlhöhe muss man sich auch damit beschäftigen, wie das Wasserstraßenmanagement auf die Veränderungen durch den Klimawandel reagieren könnte“, ergänzt Stefan Vollmer, zuständig für den Bereich der Gewässermorphologie in der KLIWAS-Studie. Er hat verschiedene Simulationen vorgelegt, die Rückschlüsse auf die Sohlgestalt an Rhein und Elbe erlauben.

Neben Auswirkungen auf die Fahrrinnen-tiefe stehen dabei auch ökologische Konsequenzen im Fokus. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung kann für ihre Unterhaltungsmaßnahmen also auf Konzepte aus der Wissenschaft zurückgreifen, wenn es darum geht, für die Schifffahrt eine auskömmliche Fahrrinntiefe zu gewährleisten. Wie man wasserbaulich auf klimabedingte Veränderungen reagieren kann, damit beschäftigten sich die Ingenieure Michael Schröder und Sven Wurms vom Referat Flusssysteme bei der Bundesanstalt für Wasserbau in ihrem Vortrag. „Als eine Auswirkung des Klimawandels wird befürchtet, dass die Häufigkeit und Dauer extremer Abflussverhältnisse in den deutschen Flüssen zunehmen könnte. Betroffen wären hiervon in besonderem Maße die frei fließenden Binnenwasserstraßen Rhein, Donau, Elbe und Oder“, schreiben sie in einem Aufsatz zum Thema, der auf der Website der BAW zur Verfügung steht. Während die Schifffahrt erst bei Hochwasserabflüssen über dem sogenannten Höchsten Schiffbaren Wasserstand eingestellt werden müsse, sei bei extremem Niedrigwasser eine zu-

nehmende Beeinträchtigung festzustellen, wie dies schon während des Niedrigwassers 2003 zu beobachten war.

Einerseits reduziere sich in solchen Fällen die maximal mögliche Abladetiefe, was unmittelbare Folgen für die Wirtschaftlichkeit des Transports per Schiff habe. Andererseits komme es aber auch zu Breitereinschränkungen in der Fahrrinne, die bei Wasserständen unter dem heutigen Niedrigwasserausbaudurch Untiefen im Randbereich der Fahrrinne verursacht würden. „Betroffen hiervon wäre vor allem die Sicherheit und Leichtigkeit, mit der die Schifffahrt dann noch in Engpassstellen zu navigieren vermag“, berichten Schröder und Wurms.

Im Rahmen von KLIWAS treffen sie zunächst beispielhaft arbeiten sie an Aussagen zu den Hauptpegeln des Rheins bis zum Jahr 2010. Exemplarisch können sie bereits Aussagen für eine Pilotstrecke von Mainz bis St. Goar treffen. Eine Möglichkeit, die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt auch bei extremem Niedrigwasser zu erhalten, ist – neben konventionellen und flexiblen, temporären Regelungsmaßnahmen wie Schlauchwehren – der Ausbau der Wasserstraßen in Form einer Niedrigstwasserfahrrinnedie Fahrrinne auf einer eingeschränkten Breite und einem tieferen Niveau zu unterhalten. Die Lage und Mindestbreite dieses sogenannten „Fahrrinne in der Fahrrinne“ tieferen Fahrwassers wird im KLIWAS-Projekt „Ermittlung von Fahrrinnenmindestbreiten für eine sichere und leichte Schifffahrt“ ermittelt.

Abgestufte Vertiefung

Schröder und Wurms konnten nun zeigen, dass mit einer „Fahrrinne in der Fahrrinne“ der abgestuften Vertiefung der Fahrrinne eine Solltiefe von 2,10 Meter erhalten werden kann. Wichtig für die Praxis ist: Bei Niedrigwasserabflüssen würde es nur zu einem zu geringfügigen lokalen Absinken des Wasserspiegels um maximal zwei Zentimeter kommen, auch wenn mit „Anlandungstendenzen“ des abgebagerten Materials zu rechnen sei. Bis 2013 wollen die Ingenieure ihre Ergebnisse auf weitere Abschnitte der Wasserstraße übertragen. Mit diesen und vielen anderen bei KLIWAS vorgestellten Forschungen liegen belastbare Grundlagen für künftige Investitionsentscheidungen vor. Dafür müssten dann aber auch die erforderlichen Haushaltsmittel eingeplant und bereitgestellt werden, sagte Staatssekretär Scheurle an die Adresse der Politik. ■

Einschränkungen der Schifffahrt aufgrund fallender Pegelstände Güterschifffahrt trotz Niedrigwasser zuverlässig

Trotz der derzeit an deutschen Flüssen vorherrschenden niedrigen Wasserstände ist auf die Binnenschifffahrt weiterhin Verlass. Bei zahlreichen Binnenschiffen kommt es durch das Niedrigwasser in seinem jetzigen Ausmaß zu keinerlei Einschränkungen. Einige große Binnenschiffe können jedoch nicht mehr bis an ihre Auslastungsgrenze beladen werden. Trotzdem können die Binnenschifffahrtsunternehmen ihre Lieferverpflichtungen in aller Regel einhalten.

Dies teilt der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) anlässlich der anhaltenden Trockenheit und der damit verbundenen fallenden Pegelstände auf frei fließenden Flüssen wie dem Rhein mit. Staugeregelte Flüsse und Kanäle sind von diesem Problem zurzeit nicht betroffen.

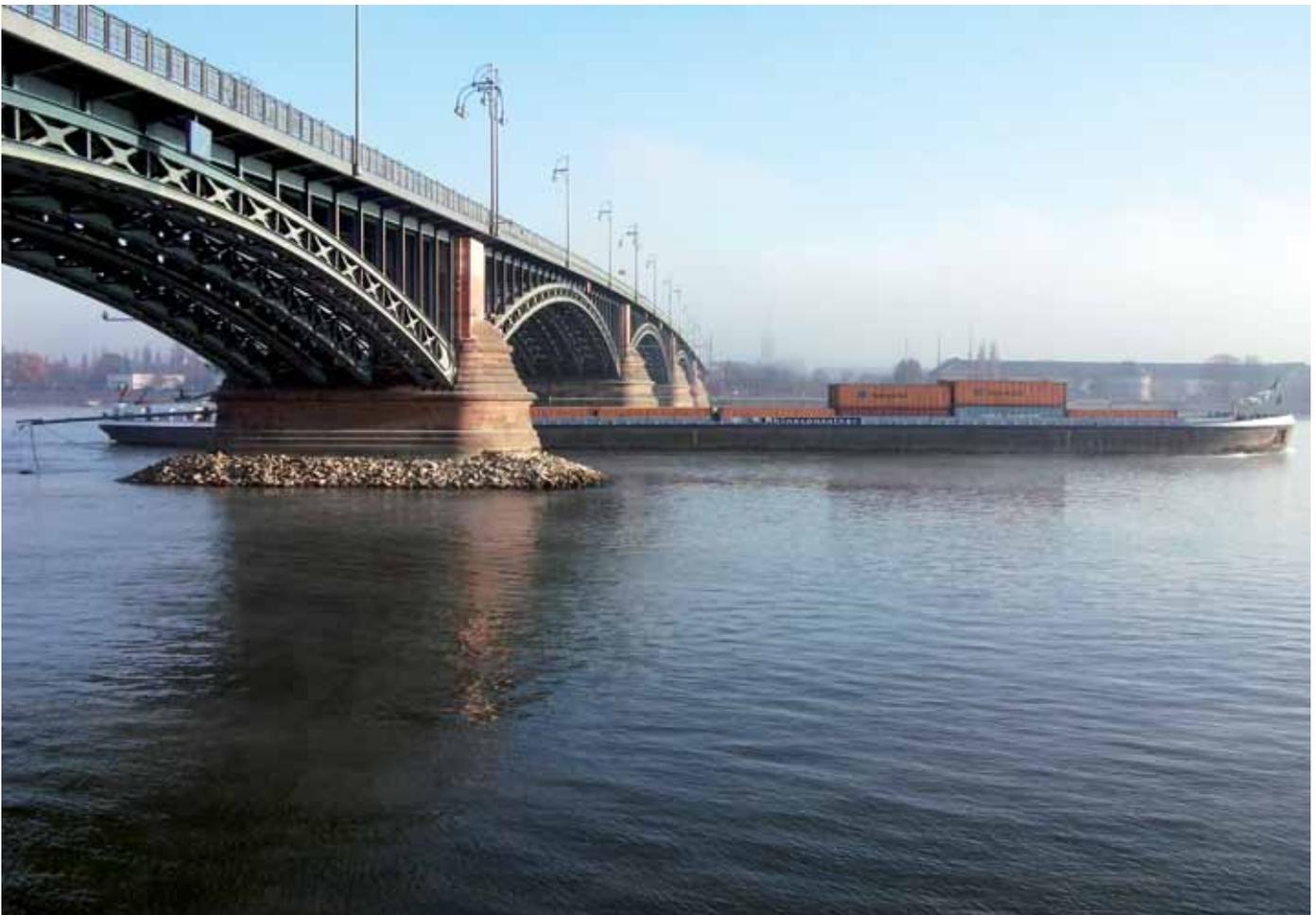
Die Binnenschifffahrt ist traditionell gekennzeichnet durch ein Leben und Arbeiten am natürlichen Fluss. Hierzu gehört, dass sich die Branche je nach Jahreszeit auf wechselnde Wasserstände einstellen muss. Es ist wichtig zu wissen, dass der an den Pegeluhren abzulesende Pegelstand nicht die Tiefe der Fahrrinne angibt. Die für die Binnenschifffahrt nutzbare Tiefe des Flusses ist regional unterschiedlich deutlich größer als der an der Pegeluhr angezeigte Wert.

Die Binnenschifffahrtsunternehmen beweisen in Niedrigwasserperioden ihre Flexibilität: Um die gleiche Menge Güter zu transportieren wie bei höheren Wasserständen können zusätzliche Fahrten nötig werden. Dies ist zeit- und kostenintensiv und macht den Gütertransport aufwendiger, bedroht aber in keiner Weise die Existenz der Unternehmer in der Binnenschifffahrt.

Zwischen den Binnenschifffahrtsunternehmen und deren Kunden – der verladenden Wirtschaft – kann individuell ein so genannter Kleinwasserzuschlag vereinbart werden. Vertraglich wird dann unter Zugrundelegung eines Referenzpegels vereinbart,

dass ab dem Erreichen eines bestimmten Pegelstandes Zuschläge durch die Kunden zu entrichten sind. Die Zuschläge sind in der Regel gestaffelt nach einzelnen Pegelständen. Es können zudem Grenzwerte für Neuverhandlungen festgelegt werden. Der so genannte Kleinwasserzuschlag ist nicht gesetzlich geregelt, sondern stellt einen Handelsbrauch dar, durch den eine Kompensation der durch Niedrigwasser entstehenden finanziellen Nachteile für die Binnenschifffahrtstreibenden erfolgen soll.

Ergiebige Regenfälle im Oberrheingebiet, durch die die Pegelstände wieder deutlich steigen würden, sind für die nächsten Tage nicht vorhergesagt. Die aktuellen Pegelstände sämtlicher Bundeswasserstraßen sind unter www.elwis.de in der Rubrik „Gewässerkundliche Informationen“ abzurufen. ■



Das Niedrigwasser erlaubt - wie hier auf dem Rhein bei Mainz - keine „voll abgeladenen“ Reisen mehr.

Foto: Michael Spahn

mz-web.de

Mitteldeutsche Zeitung

 **Rhein-Zeitung**

Schiffe fahren mit nur 20 Prozent Ladung

Schiffe mit weniger Ladung unterwegs

Magdeburg/MZ. Eigentlich hätte das Schiff im Akener Hafen eintausend Tonnen Streusalz bringen sollen. Jetzt, sagt Hafen-Geschäftsführer Peter Ziegler, kommt der Schubverband mit rund 350 Tonnen weniger. Grund ist der niedrige Wasserstand der Elbe, der den Binnenschiffern langsam in die Quere kommt. Es fehlt Regen. Laut Wetterexperte Dominik Jung vom Portal Wetter.net wird der November wahrscheinlich als trockenster Novembermonat seit Beginn der Wetteraufzeichnungen in die Analen eingehen. Am Rhein melden die Behörden bereits, dass der Novemberpegel seit 100 Jahren nicht mehr so niedrig war wie jetzt.

Auf der Elbe wird im Abschnitt zwischen Saale- und Elstermündung die Fahrrinntiefe von 1,60 Metern, die eigentlich ganzjährig sichergestellt werden soll, nicht mehr erreicht, sagte gestern Friedrich Koop, Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Magdeburg. Momentan liegt sie dort bei 1,54 Metern. "Von Hamburg

Mit dem aktuellen Niedrigwasser der Wasserstraßen befassen sich auch die Tageszeitungen in den Regionen.

Wir haben zwei von ihnen (am Rhein und an der Elbe) ausgesucht und geben ihre Beiträge zum Thema auszugsweise wieder.

bis zum Mittellandkanal wird der Wasserstand aber noch nicht unterschritten", so Koop. In Magdeburg sei die Fahrrinne bei einem Pegelstand von 1,13 Metern derzeit 1,76 Meter tief. Bis Montag ist noch ein leichtes Absinken prognostiziert, ersten Schätzungen zufolge könnten die 1,60 Meter Fahrrinne bis Mittwoch gehalten werden. Von einem Rekordtief ist der Fluss nach Angaben des Landesamtes für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft aber noch ein Stück entfernt.

Dennoch sei das Wetter "schon ungewöhnlich" und bringe Einschränkungen, sagte Koop. Erste Schiffe würden nur noch einen Teil der Ladung aufnehmen oder sie nicht mehr auf einen oder zwei Leichter - so nennt man die antriebslosen Ladungsbehälter -, sondern auf drei oder vier verteilen. "Ab einer Fahrrinne von unter 1,40 Metern ist das aber nicht mehr wirtschaftlich", erläutert Koop. In aller Regel können die Binnenschiffer ihre Lieferverpflichtungen noch einhalten, auch wenn große Schiffe nicht mehr mit Maximalladung fahren, sagt Jens Schwanen, Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt. Zusätzliche Fahrten seien zwar kostenintensiv, aber nicht existenzbedrohend. Zwischen Schiffer und Kunde könne als kleine Kompensation ein Kleinwasserzuschlag vereinbart werden. "Es können zudem Grenzwerte für Neuverhandlungen festgelegt werden", so Schwanen. Weitergehende wirtschaftliche Folgen sehe er noch nicht.

Mittelrhein - Nach der Havarie der „Waldhof“ im Januar und einem extrem trockenen Frühjahr, trifft es die Rheinschiffer im November erneut: Bei einem aktuellen Pegelstand von 57 Zentimetern am Montagmittag wird es langsam eng für die Schifffahrt – Tendenz weiter sinkend. Für Freitag soll der Pegelstand bei Kaub sogar unter 50 fallen. Die Fähre in Niederheimbach hat ihren Betrieb bereits am Samstag einstellen müssen.

Der niedrige Wasserstand auf dem Rhein trifft am Ende auch die Verbraucher. Für die Transportschiffe wird nämlich ein sogenannter Kleinwasserzuschlag erhoben – ab einem Pegelstand (Kaub) von 1,40 Meter. Je mehr der Pegelstand sinkt (immer in 10 Zentimeter Abständen), umso höher ist der Zuschlag, der erhoben wird. Das stimmt die Kunden, die Ware bestellt haben, die per Schiff angeliefert wird, nicht gerade fröhlich, denn die Lieferungen werden somit teurer, was wiederum über den Preis an die Verbraucher weitergegeben wird.

Nicht fröhlich gestimmt ist derzeit auch Gunter Kahl von der Firma Sand Kahl im Oberweseler Hafen. Der Hafen trocknet langsam aus, eine Anlieferung durch Frachtschiffe ist nur noch theoretisch möglich. Entlang der Kaimauer ist das Wasser zwar 1,50 Meter tief, doch die Gefahr, dass sich ein Schiff fest fährt, ist zu groß. Die Schiffer steuern Oberwesel daher eher nicht an. Außerdem sind sie auf der Suche nach lukrativerer Ladung wie Futtermittel und Energie für die Kraftwerke (Kohle und Erz) anstelle der Massenprodukte im Oberweseler Hafen, Sand und Kies.

„Es sind zwar viele Schiffe auf dem Rhein unterwegs, aber die meisten fahren nur mit maximal 20 Prozent ihrer Landungskapazität. So extrem habe ich es noch nicht erlebt“, berichtet Gunter Kahl. Rheinschiffer, die derzeit unterwegs sind, legen alle drauf.

Sorgenfalten auf der Stirn haben allmählich auch die Fährbetreiber am Mittelrhein. Michael Schnaas hat den Fährbetrieb zwischen Niederheimbach und Lorch bereits am Samstag aufgrund der Niedrigwassersituation einstellen müssen. Die freie Zeit nutzt er für Instandhaltungsarbeiten, während die Mitarbeiter Urlaub haben. Bei 65 oder 70 Zentimeter Kauber Pegel mit steigender Tendenz wird er die Fahrt wieder aufnehmen.

Keine Probleme mit dem Kleinwasser meldet dagegen die Fähre Boppard. Und die die Fähre in St. Goar kann ihren Dienst sogar bis zu einem Kauber Pegelstand von 30 Zentimetern anbieten. Das vor wenigen Jahren in Betrieb genommene Fährschiff Loreley VI hat weniger Tiefgang und muss den Betrieb nicht so früh einstellen.

2003 ist die Kauber Fähre bis zum Pegelstand von 33 Zentimetern gefahren. „Nach einer umfangreichen Modernisierung hat unsere Fähre jetzt mehr Tiefgang, ab 45 bis 50 Zentimeter wird es kritisch“, schätzt Henk Erlenbach von der Kauber Fährgemeinschaft die derzeitige Situation ein.

Glücklicherweise ist die Saison für die weiße Flotte, die Touristen aus aller Welt durchs Welterbetal schippert, beendet. Vereinzelt sind noch Schiffe unterwegs. Doch das Anlegen an einer der vielen Landungsbrücken ist extrem schwierig geworden.

Zum kommenden Wochenende ist Regen gemeldet. Darüber freuen sich nicht nur die Rheinschiffer, auch die Natur hat's nötig. ■

Ball der Schifffahrt 2011

Die große Schiffer-Familie feierte in Duisburg-Homberg

Von Petra Grünendahl

Meine Mutter ist schon als 16-Jährige zum Schiffer-Ball gegangen“, erzählte Organisator Frank Wittig. Auch Peter Haas, Schulschiff-Kapitän a. D., hat die Anfänge des Balls miterlebt und datiert sie auf „Anfang der Fünfziger Jahre“ – eine Veranstaltung mit langer Tradition also, die sich natürlich im Laufe der Jahrzehnte gewandelt hat. Geblieben ist die Verbundenheit und der Wunsch, sich alle Jahre wieder zu treffen und auszutauschen. Es wurde eine lange Nacht. Bis 3 Uhr morgens spielte die Tanzband – einige Unermüdliche tanzten bis zum Schluss. Erst um 4 Uhr verließen die letzten Gäste die Glückauf-Halle.

Wann der Schiffer-Ball seinen 60. Geburtstag feiert, ist nicht mehr festzumachen. Wann er sein 10-Jähriges am jetzigen Standort feiert, dagegen schon: Bereits zum neunten Mal fand der „Ball der Schifffahrt“ 2011 in der Glückauf-Halle in Duisburg-Homberg statt. Früher war der Ball in der alten Mercatorhalle beheimatet. Nach einem zweijährigen Zwischenspiel in der Rheinhausen-Halle ist der „Ball der Schifffahrt“ seit 2003 in Homberg neben dem Schiffer-Berufskolleg und dem Schulschiff Rhein zur dritten „Schiffer-Institution“ geworden.

Für Jung und Alt

Das Programm war vielfältig, von Comedy über Akrobatik bis hin zu Tanzshow und Tanzmusik war alles dabei. Dabei machte Conferencier Master Me mit seinen Bauchredner-Puppen den Anfang. Der Brite Don Clarke runden das Comedy-Programm ab. Das Akrobaten-Duo „Die Tobis“ vereinte in seiner turbulenten Show Komik und Artistik. Claudia Berlini, die „Herrin der Ringe“ präsentierte Hula-Hoop für Fortgeschrittene – und als Profi bändigte sie gekonnt die Reifen gleich im ganzen Dutzend. Den Glanzpunkt des Abends setzten die Freien Schwestern Duisburg, die mit Gottes Hilfe, viel Temperament und mit „Sister Act“ das Publikum bis in die letzten Reihen hinein begeisterten und von den Stühlen rissen. Zum Tanz bis in den frühen Morgen spielte die Formation Al Dente auf.

Wichtiger als das Programm war in der ausverkauften Glückauf-Halle allerdings die Kommunikation untereinander. Aus allen Bereichen der Branche waren die Besucher gekommen. Das Einzugsgebiet des Schiffer-Balls reicht weit über die Grenzen des Duisburger Hafens und der Häfen im Kreis Wesel hinaus. Hier trifft man sich einmal im Jahr im Herbst ohne Zwang und Geschäft – zumeist mit dem Lebenspartner –, um in



Die Formation Al Dente um Sängerin Steffi Braun spielte zum Tanz bis in den frühen Morgen. Foto: P. Grünendahl

geselliger Runde einen entspannten Abend zu verbringen. So mancher ist schon seit über 40 Jahren jedes Jahr dabei, aber nicht nur die „alten Hasen“ finden ihren Weg in die Glückauf-Halle. Auch Jüngere nutzen gerne die Gelegenheit zum Netzwerken und Kontakte knüpfen. Der Termin hier ist Pflicht. Viele Besucher kommen seit Ewigkeiten. Andere – jüngere – sind noch nicht so lange dabei, werden die Tradition dafür aber weiterführen. Stammgäste sind auch die Karnevalisten von Weiß-Grün Ruhrort. Die Herren fallen auf mit ihren weißen Jackets. Da schlägt das Brauchtum Brücken, denn Geselligkeit und Traditionen werden auf beiden Seiten groß geschrieben – und der Hafen und die Schifffahrt ist in Ruhrort tief verwurzelt.

Anzeige



über 100 Jahre
im Dienste der Binnenschifffahrt

*Wir wünschen allen Kunden
und Geschäftspartnern
frohe Weihnachten und
ein glückliches neues Jahr.*



HEINRICH HARBISCH Schiffswerft GmbH
47053 Duisburg - Außenhafen - Marienort - Werftstraße 47
Tel. +49 (0) 203 61024 - Fax +49 (0) 203 61846 - Email: harbisch@ha-du.de - www.ha-du.de

Organisation ist Familientradition

Die Organisation des Abends liegt schon seit 1990 in den bewährten Händen des fünfköpfigen Vorstandes vom „Ball der Schifffahrt Duisburg e. V.“ Der Verein wurde gegründet, um die Risiken für die Ausrichtung des traditionellen Schiffer-Abends auszulagern. Bis dato lag es bei den an der Organisation beteiligten Schiffervereinen. Im Vorstand des Vereins sitzen die Vorsitzenden oder Vertreter der drei beteiligten Vereine – Duisburger Schifferverein 1895 / 1897, Schifferverein Homberg von 1892 und St.-Nikolaus-Schifferverein Ruhrort 1880 – sowie als Geschäftsführer Frank und Ralf Wittig, die damit 2005 die Nachfolge ihres Vaters Karl-Ernst Wittig angetreten hatten. Der Schifferverein Homberg ist erst seit 2008 beteiligt. Die im Logo weiterhin vorhandene Inspektorenvereinigung Duisburg ist dagegen nicht mehr dabei: sie hatte sich erst 2009 aufgelöst. ■

fincoss GmbH Uhingen

„Komplettlösung“ mit Kauf, Verkauf und Finanzierung

Der Firmenname fincoss setzt sich aus den Anfangsbuchstaben der Begriffe „financing, consulting, solutions und services“ zusammen und spiegelt damit im Wesentlichen die Leistungsinhalte des Unternehmens wider.

Vor fast zehn Jahren wurde der Gesellschafter Bruno Kulinsky mit dem Aufbau eines Kompetenz-Centers für die Finanzierung von Binnenschiffen bei einer Bank beauftragt. Nachdem die Bank von einem ausländischen Konzern übernommen und dieser Geschäftsbereich geschlossen wurde, gründete Bruno Kulinsky vor ca. vier Jahren die fincoss GmbH. Nachdem sich das Unternehmen von der Wirtschaftskrise 2009/2010 erholt hatte, folgte der Marktauftritt unter fincoss | ship finance. Die Firma versteht sich als Schnittstelle zwischen der Branche und der Finanzwelt und beschreibt sich selbst als Beratungsunternehmen für individuelle Investitions- und Finanzierungslösungen sowie Anbieter von innovativen Dienstleistungen in der Binnenschifffahrt. Beispielsweise bietet die fincoss GmbH Finanzierungslösungen für Trockenfrachtschiffe, diese beinhalten die Beratung für Partikuliere mit älteren Schiffen, die eine neue Perspektive beim Umstieg auf jüngere Schiffe mit attraktiven Befrachtungsbedingungen suchen. Auch im Bereich Tankschifffahrt wird die Beratung für Partikuliere mit einhülligen Tankmotorschiffen angeboten, die Interesse am Umstieg auf ein doppelhülliges Tankschiff (86 Meter oder 110 Meter) haben, oder neue Perspektiven in der Trockenfrachtschifffahrt suchen. Die „Komplettlösung“ beinhaltet den Ankauf des bisherigen Schiffes, Finanzierung des neuen Schiffes und eine Befrachtung zu Konditionen, die als Basis für die Wirtschaftlichkeit der Investition vertretbar sind. Ähnliche Angebote werden auch für Küstenmotorschiffe, Fahrgastschiffe sowie Flusskreuzschiffe und sonstige Schiffe (Fähren, Arbeits- und Bunkerschiffe) angeboten.

Zum Kundenkreis gehören Partikulierbetriebe, Reedereien und Befrachter, Logistik-Konzerne und Investoren. In Zusammenarbeit mit deutschen und internationalen Banken und anderen Kreditinstituten und Finanzierungsgesellschaften werden Finanzprodukte für Konzern-Unternehmen



Bruno Kulinsky

und größere Reedereien angeboten, zum Beispiel langfristige Bankkredite außerhalb der Hausbank, Operating-Leasing und kleinere Fonds-Lösungen. Der Schwerpunkt für Partikuliere liegt bei langfristigen Bankkrediten und Mietkauf. Die übliche Vorgehensweise bei Finanzierungsanfragen beginnt mit einem persönlichen Kennenlernen. Um den Kunden optimal beraten zu können und

Neue Serie

Schiffsversicherung Schiffsfinanzierung

In einer neuen Serie stellen wir an dieser Stelle wichtige Unternehmen aus den Bereichen der Schiffsversicherung und der Schiffsfinanzierung vor.

somit die bestmögliche Lösung zu finden, ist es wichtig, die Motivation des Kunden, seine Ziele, seine Erfahrungen und Fähigkeiten zu erkennen. Beim weiteren Vorgehen wird eine Analyse der finanziellen und wirtschaftlichen Situation des Betriebes, des Marktumfeldes – insbesondere bei der Fahrgastschifffahrt – und der Markttendenzen erarbeitet. Darauf folgt die Beurteilung der Schiffsauswahl, der Schiffsbauart, des Schiffeinsatzes und der Wertstabilität. Wirtschaftlichkeitsberechnungen für die neue Investition werden angestellt, die Auswahl der Finanzierungsmittel in Abhängigkeit von der individuellen Kundensituation getroffen und die Einbindung von Programmen der

Kfz-Bank, der Landes-Förderbanken usw. geprüft. Nachdem ein geeigneter Bankpartner für das jeweilige Kundenprojekt gefunden worden ist, wird das Investitionsprojekt auf Grundlage der von fincoss | ship finance entwickelten Struktur und Systematik bei den potenziellen Bankpartnern vorgestellt. Sobald die Gespräche zwischen der Bank und dem Kunden positiv verlaufen sind, erfolgt die Unterzeichnung der Finanzierungsverträge.

Die fincoss GmbH kann auf ein breites Netzwerk an Bankpartnern mit Kenntnis der internen Strukturen und der aktuellen Bedingungen für die Finanzierung von Binnenschiffen zurückgreifen und bietet große Kompetenz und Erfahrung aus langjähriger Finanzierungstätigkeit in der Binnenschifffahrt. Die durchführenden Mitarbeiter können sich hervorragend mit dem Investitionsvorhaben des Kunden identifizieren und leisten intensive Arbeit bei der Realisierung. Zu den aktuellen Angeboten gehört unter anderem der Ship-Rent-Service, ein Dienstleistungspaket für Vermieter und Mieter von Binnenschiffen. Das Paket soll einerseits das vermietete Binnenschiff und den Vermögenswert bestmöglich schützen und absichern, andererseits soll der Mieter, der eventuell Existenzgründer ist, auf die künftige Übernahme nach zwei bis drei Jahren vorbereitet und begleitet werden. Wenn beispielsweise Schiffseigner ihr Schiff nicht mehr selbst betreiben wollen, aber aufgrund der derzeitigen Marktpreissituation aktuell nicht verkaufen wollen, oder - mangels Käuferinteresse – nicht verkaufen können. Das gilt auch für den Schiffseigner, der ein Zweitschiff vermietet oder den Investor, der sein Kapital in ein Binnenschiff investiert und es vermietet.

Außerdem bietet die fincoss GmbH ein Mietkauf-Angebot für eine technische Lösung zur Treibstoff-Ersparnis an. Die Lösung dieses Angebotes ist unkompliziert zu installieren und hat das Potential für eine Treibstoff-Ersparnis bis zu 10%. Das bedeutet, bei einem bisherigen Aufwand für Gasöl in Höhe von 150.000 Euro beträgt die Ersparnis pro Jahr bis zu 15.000 Euro. Die Mietkaufraten für diese technische Lösung sind keine Mehraufwand, sondern werden dann bequem aus den Kosten-Ersparnissen bezahlt.

Aktuell beschäftigt sich das Unternehmen außerdem mit der Gründung einer Leasing- oder Vermietungsgesellschaft für ältere, aber gut erhaltene Binnenschiffe und sucht nach interessierten Kapitalgebern und Beteiligungspartnern. **Stefanie Lehnert** ■

Weitere Informationen unter www.fincoss.de

Kitzingen und Würzburg Passagier-Kais voller Erfolg

Die neuen Anlegestellen für Hotel - Fahrgastschiffe haben mit 82 Anlegevorgängen für Kitzingen und über 620 Anlegevorgängen mit steigender Tendenz in Würzburg die Erwartungen voll erfüllt. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) hat die Errichtung fachlich begleitet und stellt durch weitere Maßnahmen einen sicheren Verkehrsweg zur Verfügung. Allein an der Schleuse Würzburg wurden in diesem Jahr bereits über 8.200 Schleusungen durchgeführt.

Aktuell ist die Anpassung an die modernen Schiffsgrößen in dem Bereich Kitzingen / Marktbreit abgeschlossen. Bei Dettelbach / Gerlachshausen wurde sie in Angriff genommen und ist im weiteren Fortgang für die Main-Kilometer um Schweinfurt in Planung.

Die Ertüchtigung des oberen Vorhafens Marktbreit wird planungsgemäß im November abgeschlossen. Dann sind Wegeflächen zur Einhaltung der Ruhezeiten der Schiffsbesatzung und zum sicheren Abwarten des Schleusenvorgangs geschaffen. Dieses dient auch der Erhöhung der Sicherheit. ■

Kommender Neubau der Lux-Werft Längstes FGS in Bayern

Ab 2012 fährt auf dem Starnberger See Bayerns längstes Fahrgastschiff. Die Bayerische Seen-Schifffahrt mit den vier Schifffahrtsbetrieben am Starnberger See, Königsee, Tegernsee und Ammersee, hat die erfolgreiche Saison-2011 bereits beendet, aber von Winterschlaf kann keine Rede sein.



Die wichtigste Neuerung 2012 ist der Schiffsneubau aus der Lux-Werft für den Starnberger See.

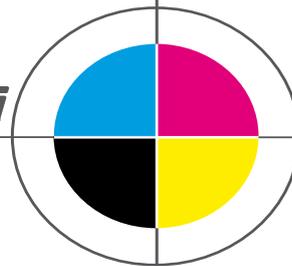
Das neue Schiff ersetzt die alte Seeshaupt, die bereits verschrottet wurde. Die neue Seeshaupt wird 60 Meter lang und 12,5 Meter breit sein. Mit diesen Abmessungen und der zugelassenen Passagierzahl von 800 Personen, übertrifft das Schiff sogar den Katamaran Starnberg (2004) in der Länge

um 4 Meter und ist damit das längste Schiff auf allen Bayerischen Seen. Der 6,5 Mio. Euro teure Neubau wird neue Maßstäbe in der Ausstattung und Qualität setzen. Das für Ausflugschiffe einmalige Design mit einer zeitlosen Eleganz, erlaubt wesentlich verbesserte Nutzungsmöglichkeit und bietet den Passagieren neue Reiseerlebnisse. Deshalb steht dieses Schiff auch unter dem Motto „Kreuzfahrtfeeling vor Alpenkulisse“. Betriebsbeginn des neuen Schiffes und damit Höhepunkt der Flottenmodernisierung ist der Juni 2012.

Die MS Schondorf (1961) kommt 2012 vom Ammersee auf den Starnberger See und wird umgetauft auf den Namen MS Berg. Was mit der jetzigen MS Berg vom Starnberger See geschieht ist noch nicht beschlossen. Eventuell soll dieses Schiff als Arbeitsschiff weiter in Verwendung bleiben.

Eine weitere wichtige Neuerung ist der geplante Werftausbau am Starnberger See. Der sollte 2012 beginnen, wenn alle Genehmigungen vorliegen und alle Auflagen – einschließlich der vorgeschriebenen Fledermausflugschneise – erfüllt sind. PB

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

In Belgrad soll mit dem ehemaligen KD-Schiff ein Hotelkonzept verwirklicht werden

Victoria Cruziana – die lange Reise eines Kabinenschiffes vom Rhein zur Donau

Am 31. Mai 1960 getauft, galt das ehemalige Kabinenschiff Europa der KD-Reederei, als Flaggschiff und Wegbereiter in der aufstrebenden Flusskreuzfahrt. Für damalige Verhältnisse sehr modern ausgestattet, fuhr das Schiff zur vollsten Zufriedenheit zwischen Basel und Rotterdam im regelmäßigen Verkehr. 1981 kurz als Hotelschiff eingesetzt, wurde die Europa noch modernisiert und umgebaut, bevor 1998 der Eignerwechsel zur niederländischen Reederei Bonaventura Cruises erfolgte. Bis 2007 blieb das Schiff dann unter dem Namen Victoria Cruziana im Einsatz. 2008 bot die Reederei das Schiff zum Verkauf an. Aber erst 2010 fand sich ein Käufer aus Serbien, der das Traditionsschiff nach Belgrad bringen wollte, um dort in der Save-Mündung ein Hotelschiff zu installieren. Im August 2010 erfolgte die Überstellung bereits ohne eigenen Antrieb mit dem Schub-

boot Talion, welches nach langer Fahrt erst Ende September in Passau/Schalding ankam. Dort blieb das Schiff zunächst liegen, weil finanzielle Schwierigkeiten aufgetaucht waren und wie aus anderen Quellen zu ent-



nehmen ist, zwischenzeitlich auch die Fahr- genehmigung abgelaufen sein dürfte. Am 19. November 2010, genau an dem Tag, als das Schiff versteigert werden sollte, gab

es plötzlich Wassereinbruch im Maschinenraum und das Schiff versank innerhalb kurzer Zeit bis über das Hauptdeck im Wasser. Die Ursache des Unglücks ist bis heute nicht geklärt. Jedenfalls entspann sich ein langer Streit um die Bergungskosten und gleichzeitig verrottete das einst so stolze Schiff zusehends am Flussgrund, regelmäßig heimgesucht von Vandalen und Dieben. Ende April konnte das Schiff dann endlich gehoben werden. Aber es dauerte nochmals Monate, bis die Reise fortgesetzt werden konnte. Am 11. Oktober 2011 nahm das neue Spezialschiff der IZB-Cargo – die MGSS Stark – Victoria Cruziana auf und erreichte damit am 16. Oktober problemlos den letzten Heimathafen des einst viel geliebten Kabinenschiffes in Belgrad. Dort soll nun doch noch ein neues Hotelschiffs-Konzept verwirklicht werden und das Schiff in neuem Glanz erstrahlen. *Peter Baumgartner* ■

Lauenburg-Alslebener Schiffsversicherung . Verein a. G.

Elbstraße 52
21481 Lauenburg/Elbe
Telefon: 04153 / 5847-0
Telefax: 04153 / 2270
E-Mail: LSVaG@t-online.de

wünscht allen Mitgliedern und Freunden sowie den der Schifffahrt verbundenen
Betrieben und Vereinen ein **frohes Weihnachtsfest**
und für **2012** Gesundheit und ein erfolgreiches Geschäftsjahr!

Der Vorstand



Der Aufsichtsrat

150 Jahre Schiffswerft Bolle in Derben

Flexibel bleiben und optimale Arbeitsbedingungen schaffen

Von Dipl.-Ing. Kerstin Klinkenberg

150 Jahre Schiffbaugeschichte in Derben am Pareyer Verbindungskanal, kurz hinter der Schleuse, in unmittelbarer Nähe des Elbe-Havel-Kanals und der Elbe in Sachsen-Anhalt. 1861 wurde die Schiffswerft gegründet. Soviel steht fest – festgeschrieben auf dem Bürohaus und auf altem Briefpapier. Franz, Gustav und Ernst Bolle, Gebrüder Bolle eben damals. Heute verbirgt sich hinter der Schiffswerft Bolle ein Unternehmensverbund von drei Betrieben mit 50 Mitarbeitern, die am 14.09.2011 ihr 150.-zigstes Firmenjubiläum feierlich begingen.

Schwierige Spurensuche

Vor 150 Jahren begann man mit hölzernen Schleppschiffen, jetzt werden Fahrgastschiffe, Arbeitsschiffe und AquaCabrios aus Stahl und Aluminium gefertigt. Passionierte Chronisten scheint es auf der Werft nicht zu geben, Lothar Bolle, Inhaber und Geschäftsführer der Werft musste ordentlich suchen, um historische Dokumente zu finden:

„Im Krieg sind leider viele Unterlagen abhanden gekommen. Die historische Aufarbeitung zum 150jährigen Jubiläum war schwer, aber sie hat sich gelohnt. Die Suche hat viele interessante Fotos und Geschichten hervorgebracht. Das Unternehmen wurde 1861 von Gustav Bolle gegründet, anschließend war sie als Schiffswerft Gebrüder Bolle bekannt, das waren mein Großvater Ernst und seine Brüder Franz und Gustav Bolle. Ein Ziegel im alten Kontor mit der Aufschrift „Gott mit uns seit 1861“ erinnert an die Gründungsjahre. Bis auf die Zeit von 1972 bis 1990 war das Unternehmen immer im Besitz der Familie Bolle“ beschreibt Lothar Bolle das Ergebnis der Recherche.

Wechselhafte Geschichte

Während des „3. Reiches“ wurde die Geschäftsführung zeitweise zum Militärdienst eingezogen, das Unternehmen hielt sich, soweit dokumentiert, mit Reparaturen über Wasser. Nach dem Krieg wurden als Reparationsleistungen Fischereischiffe für die damalige Sowjetunion gebaut, diese wurden im Schwarzen Meer eingesetzt. Der Betrieb blieb auch zu „DDR- Zeiten“ weiterhin ein privates Unternehmen, bis

1972 die Stimmung plötzlich kippte. Aus irgendeinem Grund, beschreibt Lothar Bolle die Zeit, kam es zu einem Bruch: „meinem Vater und seiner Cousine wurde mitgeteilt, dass sie die Werft zu verkaufen hätten, sonst würden ihnen die Materiallieferungen gestrichen, das Unternehmen „ausgetrocknet.“ Innerhalb von nur zwei Tagen wurde der Betrieb geschätzt und verkauft. Das Geld, was über den Verkauf erzielt wurde, war ebenso schnell wieder weg, wie es gekommen war: ein paar Tage nach dem Verkauf lag der Steuerbescheid vor, und fast der gesamte Betrag floss ins Steuersäckel.“



Werftchef Lothar Bolle vor Bildern einiger Schiffe, die auf seiner Werft gebaut wurden

Lothar Bolles Vater, Heinz Bolle, arbeitete dann als Betriebsleiter des nun volkseigenen Betriebes. Dann wurden der VEB Betrieb als Betriebsteil von Genthin in die Gruppe Deutschen Binnenwerften eingegliedert. „Als Betriebsteil waren wir das 5. Rad am Wagen – wenn mein Vater in Genthin Geld für erforderliche Reparaturmaßnahmen stellte, wurde das meistens abgelehnt“, erinnert sich Lothar Bolle.

1989 stellt die Familie sofort den Antrag auf Rückübertragung, das klappte dann auch relativ kurzfristig im Verlauf des Jahres 1990. „Wir haben gepokert“, sagte Bolle, „keiner konnte wirklich einschätzen, wie sich die Auftragslage entwickelt, ob wir eine Zukunft haben.“

Planung, Werft und Schiffsservice

Heute firmiert das Unternehmen unter der Bezeichnung Schiffswerft Bolle. Der Neubauanteil beträgt aktuell ca. 75 % des Auftragsvolumens, 25 % der Einnahmen kommen aus dem Reparatursegment. Fünf Millionen Euro Jahresumsatz erwirtschaftet

der Betrieb. Zwei weitere Unternehmen sind nun Bestandteil des Unternehmensverbundes, die ebenfalls auf dem Werftgelände angesiedelt sind. Zum einen die Schiffs- und Bautischlerei, spezialisiert auf den Innenausbau von Schiffen und zum anderen die Schiffsservice GmbH, Anbieter von Service- Dienstleistungen rund um das Schiff .

Planungsleistungen und Baubetreuung übernimmt das Ingenieurbüro InnoShip, Firmeninhaber sind Dipl. Ing. Marcel Bolle und seit April 2007 Dipl. Ing. Gordon Ringwelski, die nächste Generation der Familie Bolle und Sohn des technischen Leiters Frank Ringwelski.

50 Menschen finden auf dem Werftgelände Arbeit, davon sind 35 bei der Werft direkt angestellt. Mit der Geschäftsentwicklung ist Lothar Bolle ganz zufrieden. Das Auftragsbuch für nächstes Jahr ist gefüllt, doch eine weit reichendere Planungssicherheit wäre ihm lieber. Und er wäre kein Kaufmann, käme nicht der Satz: „es könnte immer besser sein...“.

Auf der Slipanlage können Schiffe bis 80 m an Land genommen werden, zwei Schiffbauhallen machen das Arbeiten wetterunabhängiger. Entgegen den „alten Zeiten“ werden auch hier nicht mehr alle Gewerke von der Werft direkt erbracht. Schiffbau, Maschinenbau, Hydraulik, Tischlerei und Rohrleitungsbau werden hausintern abgedeckt. Elektro-, Maler- und Isolierarbeiten werden von Fremdfirmen zugekauft und werden über die Werft koordiniert.

Der Schiffsneubau verschafft derzeit eine so gute Auslastung, dass man sich keine neuen Betätigungsfelder „an Land“ suchen müsste. „Unsere Schiff- und Bautischlerei könnte z.B. auch Restaurant- und Hotelausbau machen, aber wir kommen überhaupt nicht dazu“, beschreibt Lothar Bolle die Lage. Auch habe man bisher noch nie als Subunternehmer oder Zulieferer für die Seewerften gearbeitet, sondern hatte durch eigene Projekte immer eine ausreichende Auslastung. Das Unternehmen bildet auch aus, drei bis fünf Azubis erlernen hier den Beruf des Konstruktionsmechanikers Metall/ Schiffbau. Häufig werden sie auch übernommen. „Bis jetzt haben wir in unserer Region immer gute, interessierte Leute gefunden“, äußert sich Bolle zufrieden über den betrieblichen Nachwuchs.

Aktuelle Projekte

Derzeit befinden sich drei Fahrgastschiffe und ein Aufsichts- und Arbeitsschiff im Bau. Zwei der Fahrgastschiffe werden im Auftrag einer Berliner Reederei gefertigt,

einem Zweideckschiff mit einer Länge von 62m und einem AquaCabrio Typ XL, einem Folgeauftrag. Das Typschiff „AquaCabrio“ ist ursprünglich eine Werftentwicklung, entstanden in enger Kooperation mit einer Fahrgastreederei. Die Werft bietet das Schiff in verschiedenen Größen und Ausstattungsstandards, dem Kundenwunsch angepasst, an. Der dritte Neubau ist eine Kombination aus Fähre und Fahrgastschiff. Die Lühe-Schulau- Fähre „Dat Ole Land II“ wird zukünftig auf der Untereibe im Pendelfährverkehr eingesetzt. Gleichzeitig sollen auch Touristen angesprochen werden, die Landschaft zwischen Lühe und Schulau wasserseitig zu entdecken.

Das WSA Bremerhaven hatte das Aufsichts- und Arbeitsschiff „Blexen“ in Auftrag gegeben. Das erste Seeschiff war eine große Herausforderung und befindet sich derzeit in der Abnahme durch den Auftraggeber und den zuständigen Behörden. Die „Blexen“ und die Fähre Lühe- Schulau stellt die Werft vor besondere Aufgaben: die Planung muss sich nun auch mit den Vorschriften auf Seewasserstraßen beschäftigen. Außerdem erfordern beide Neubauten besonderen logistischen Aufwand: die örtliche Fahrradbrücke an der Schleuse muss auf Werftkosten kurzfristig demontiert werden.

Im vergangenen Jahr wurde das größte Schiffsprojekt der Werft abgeliefert: die „Sanssouci“ ist das 72 m lange Flaggschiff



Das 24 m lange Aufsichts- und Arbeitsschiff für das WSA Bremerhaven wurde am 24.11.2011 von Heiderose Karweit, Ehefrau des Chefnautikers Jörn Karweit im WSA Bremerhaven, getauft und in Dienst gestellt.

der Potsdamer Weißen Flotte, das Ausflugs- und Passagierschiff ist für 600 Personen zugelassen.

Wie soll die Zukunft aussehen?

Das Reparaturgeschäft habe man in den letzten Jahren etwas vernachlässigt, da wolle man sich verstärkt kümmern. Außerdem beteilige man sich an Ausschreibungen, da stehe ja nun einiges an, erläutert Lothar Bolle. Man versuche flexibel zu bleiben und sich an die Aufträge anzupassen und optimale Arbeitsbedingungen zu schaffen. „Wir haben sehr viel investiert, fast die gesamte Werftanlage ist neu“ – und mit Stolz verweist Bolle



auf das AquaCabrio „das Projekt war eine gute Idee, davon sind mittlerweile 14 Stück im Einsatz, das 15. ist bald im Bau. Ich hoffe, dass da noch ein paar kommen werden“.

Damoklesschwert Wasserstraßenpriorisierung?

Es sei sicherlich vernünftig, möglichst viele Güter auf dem Wasser zu transportieren, die Investitionen um das Wasserstraßenprojekt 17/ Deutsche Einheit wirken sich sicher positiv aus. Sollte der Osten tatsächlich abgehängt werden, dann werden es die Werften merken: Weniger Ausschreibungen, weniger Aufträge... ■

Anzeige

RADARpilot720°

RADARpilot720° Multi-Radar

RADARpilot720°

RADARpilot720° LE

RADARpilot720° info

RADARpilot720°

Skalierbare Lösung für jeden Anspruch und Geldbeutel

▶ Zuverlässig ▶ Flexibel ▶ Erweiterbar

Ausführliche Informationen über die Produktfamilie des Navigationssystems RADARpilot720° erhalten Sie bei unseren Vertriebspartnern oder unter:
www.innovative-navigation.de

Ein Produkt von innovative navigation

Fragen Sie nach der Jahresendaktion!

Schnelle Propellerinstandsetzung bei Harbisch

Reparaturen jetzt auch an größeren Schiffen möglich

Von Friederike Dahlke

Seit über 100 Jahren ist die Heinrich Harbisch Werft im Duisburger Hafen ansässig. Sie wurde 1908 von Herrmann Harbisch als Schiffsschmiede gegründet. Seit 1982 ist seine Enkelin Karin Wendt die Geschäftsführerin. Die Werft ist auf Reparaturen an Binnenschiffen spezialisiert und zeichnet sich durch ihre schnelle und vor allem sachkundige Arbeit aus. So kann ein Propeller innerhalb weniger Stunden gewechselt werden, Wellen- und Ruderanlagen können repariert, oder auch komplett neu gefertigt werden.

Im September konnten die Mitarbeiter der Heinrich Harbisch Schiffswerft gleich zwei Fahrgastschiffe innerhalb kürzester Zeit erfolgreich reparieren:

An der FGS Alemannia wurde ein Schaden am Bugstrahlruder im werfteigenen Schwimmdock behoben.

Die FGS Cezanne lag mit einem Schaden

an der Antriebswelle in einer französischen Werft, die für die Reparatur etwa sechs Wochen veranschlagt hatte. Durch die schnelle Fertigung einer neuen Welle auf der Heinrich Harbisch Schiffswerft und die anschließende Aufpassung der Kupplung konnte die Wartezeit auf gerade einmal zehn Tage verkürzt werden. Dies ermöglichte der FGS Cezanne die Wiederaufnahme ihres Saisonfahrplans ohne große Verzögerungen.

Neben dem Tagesgeschäft der Schiffsreparatur wurden und werden auf der Heinrich Harbisch Schiffswerft zahlreiche Entwicklungen für Binnenschiffe vorangetrieben und patentiert.

Allen voran ist der HADU-Power-Anker zu nennen. Es handelt sich hierbei um einen geschweißten Anker. Dies war zur Zeit seiner Markteinführung eine Neuerung, da in den 1970er Jahren Anker dieser Größe gegossen und geschmiedet wurden. Der HADU-Power-Anker wurde mit dem Prädikat



Taufansprache: NRSW-Geschäftsführer Konstantinos Manaras, Kerstin Wendt, Karin Weendt (v.l.). Fotos: Friedbert Barg

„Anker mit hoher Haltekraft“ des Germanischen Lloyds ausgezeichnet.

Eine weitere werfteigene Entwicklung ist die HADU-Schiffskupplung aus dem Jahre 1965. Mit ihr wurden erstmals die einzelnen Glieder eines Koppelverbandes mit hydraulischen Elementen, statt mit Drähten verbunden. Mit dieser Verbindung können auch zwei Schiffe auf schmalere Wasserstraßen



Das neue Trockendock der Harbisch-Werft im Duisburger Außenhafen

aneinander vorbeifahren. Der Knickwinkel der einzelnen Gliederverbindungen kann bis zu 8° betragen, sodass der Koppelverband besser an die Form des Ufers in einer Flussbiegung angepasst ist. Etwa auf dem Main eröffnete diese neuartige Verbindung Möglichkeiten für den Ausbau der Schifffahrt. In den achtziger Jahren wurden immer mehr Binnenschiffe mit einem Zweiflächenruder ausgestattet. Angesichts der vielen Erfindungen im Bereich der Schiffskomponenten erscheint es fast selbstverständlich, dass die Heinrich Harbisch Schiffswerft auch die Zweiflächen-Ruderanlage stetig verbesserte:

„In enger Zusammenarbeit mit der damaligen Versuchsanstalt für Binnenschiffbau (VBD), dem heutigen Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) fertigte Harbisch ein Aktiv-Ruder, das für optimale Anströmung des Wassers und höchste Manövrierfähigkeit sorgt“, ist in der Festschrift zum 100. Jährigen Bestehen der Heinrich Harbisch Schiffswerft im Jahre 2008 zu lesen. Auf der Werft können jederzeit neue Ruderanlagen für Neu- oder Umbauten angefertigt werden, die individuell an das jeweilige Schiff angepasst werden. Um den Anforderungen immer größer werdender Binnenschiffe entsprechen zu können, steht der Werft seit 2009 eine neue Drehbank zur Verfügung, auf der Wellen bis 10m Länge gefertigt werden können. In diesem Jahr - genau am 18.11.2011 - hat die Werft außerdem ein neues Stevendock in Betrieb genommen. Es arbeitet nach einem bisher für ein Dock



Taufte das neue Dock mit Unterstützung seines evangelischen Amtsbruders Frank Wessel: Werner Paquet, Generalpräses der katholischen Schifferseelsorge.

unüblichen Prinzip: Der Boden des Docks ist in viele Kammern unterteilt, die nach unten hin offen sind. Jede dieser Kammern ist mit Luft gefüllt und einzeln ansteuerbar. Soll das Dock abgesenkt werden, werden Ventile geöffnet, durch die die Luft entweicht. Zum Anheben werden die Kammern mit einem Kompressor wieder mit Luft gefüllt. Die Vorteile, die sich aus dem Befüllen der Kammern mit Luft anstatt mit Wasser ergeben, sind die schnelle Bedienzeit und Reduktion der Maschinen zum Betrieb von vielen Wasserpumpen auf einen einzelnen Kompressor. Das Grundkonzept des neuen Docks der Heinrich Harbisch Schiffswerft stammt von

Dipl.-Ing. Helmut Broß von der DST. Die Konstruktion übernahm das Ingenieurbüro Klaus Rüdiger.

Das neue Dock wurde innerhalb von fünf Monaten auf der Neuen Ruhrorter Schiffswerft (NRSW) gebaut. Der Boden des Docks wurde in drei Teilen zunächst in der Halle der Werft aufgebaut, die einzelnen Teile wurden dann auf der Helling zusammengesetzt.

Mit dem neuen Stevendock ist es der Heinrich Harbisch Schiffswerft möglich, Reparaturen und Instandsetzungen auch an größeren Flusskreuzfahrtschiffen und großen Neubauten vorzunehmen: Das Dock verfügt über eine Innenbreite von 16,80m und verfügt über eine Hubkraft von mehr als 400t. Am 18.11.2011 wurde das Dock mit einer feierlichen Zeremonie vom Generalpräses der katholischen Schifferseelsorge, Werner Paquet, und von Pfarrer Frank Wessel, Binnenschifferdienst der evangelischen Kirche, eingesegnet. Kerstin Wendt, die Tochter von Geschäftsführerin Karin Wendt, taufte das Dock anschließend auf den Namen „Dock 1“.

— Anzeige —

— Anzeige —

WERNZ GMBH

Generatoren-Motoren-Stromerzeuger

Wir sind Ihr Lieferant für Stromaggregate in der Schifffahrt.

Auch bei Sonderanfertigungen

oder Hydraulikaggregaten

können Sie uns gerne ansprechen!

Egal für welche Anwendung, Sie bekommen

fast alle Motoren von uns,

die den aktuellen Abgasrichtlinien entsprechen.

Reparaturen an Bord, sei es mechanisch oder elektrisch,

führen wir mit unserer langjährigen Erfahrung fachgerecht durch.

Besuchen Sie uns doch mal auf unserer Homepage.

Haben Sie noch Fragen?

Dann nehmen Sie doch einfach Kontakt zu uns auf!

Sperlingweg 10

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73

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

Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik)

68623 Lampertheim

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

E-Mail: Warnz@Warnz-GmbH.de

www.Warnz-GmbH.de



Klaus Rüdiger Ingenieurbüro für Schiffstechnik

Rumbachtal 8

D 45470 Mülheim an der Ruhr

Telefon 0208 370818 · Fax 0208 3756518

Mobil 0170 2841773

e-Mail IngShip@aol.com

**Planung, Berechnung, Bauaufsicht
für Binnen- und Küstenschiffe**

Europort 2011 Rotterdam

Advanced technology, green solutions and new connection

Almost 31,000 visitors were inspired by product innovations at Europort 2011

Um den Ansprüchen einer Reihe ausländischer Aussteller gerecht zu werden, ist der Rückblick auf die diesjährige Rotterdamer Ahoy - von der dortigen Pressestelle - in englischer Sprache verfasst worden. Wir ergänzen diesen Beitrag mit einem Bilderbogen von der Messe.

Last week, the foundations for future innovations were laid at the international maritime exhibition Europort. Many existing collaborations were maintained and new ones were established. At this biennial trade show, almost 31,000 visitors were inspired by product innovations, advanced green technologies and fascinating conferences. The general impression was that the maritime sector can feel positive about the future. According to Raymond Siliakus, Exhibition

Manager of Ahoy Rotterdam, that organised the exhibition: "Over the past few days, Europort has been the centre of maritime innovations, with visitors from all over the world. We had many eye-catching stands at the show. Leading technologies and intelligent solutions were presented, and we are certain that they will give a positive impulse to the maritime industry." The green and sustainable nature of the maritime sector was clearly illustrated by the Green Route which was marked out at the show, featuring 48 companies.

An important task for the sector is to keep training qualified staff in the future. In this context, in collaboration with Proeftuin Maritieme Innovatie, Europort organised a contest for students to design the ship of the

future. The winner was Eric Vermeij with the Ultra Large Crude Clipper.

Mieke Bakker-Mantjes, Managing Director of the Dutch Shipbuilding Association, said: "From the number of exhibitors, you would not have noticed there is a crisis, the record was once again broken by Ahoy! However, the crisis was certainly the subject of discussion, mainly because so many things are happening in parallel in Europe right now." Ger Monster, Managing Director of Ned Marin Services B.V., confirmed that the crisis seemed remote: "It is the first time we have exhibited at Europort, but we have already signed up for 2013. There was global interest in our USAF product launch and we received good orders at the show, which will keep us busy for the next year."



Esco präsentierte leistungsstarke Antriebsmöglichkeiten



Die SARC-Standbesetzung informierte über Beladungssoftware



Wessels Schiffsausbauten aus Haren zog Fachbesucher an



Fachinformationen gab es am Stand der ABC-Motoren aus Gent

Peter Mijster, representing Mennens, also took a large number of orders: "My business cards have all been handed out, I met a lot of decision-makers."

Steeff Staal, Director of Damen Marine Components, stated that Europort 2011 was a very good, busy show: "We held lots of talks with potential clients from all over the world,

from Brazil, Spain, Germany, Sweden and other countries. Everyone seems very optimistic and the market is definitely in motion". Every segment of the maritime industry was well represented at the show, in particular inland navigation, maritime navigation and offshore. 70% of the visitors were directly involved in making decisions, and nearly 20% had the final say. Most of the visitor

target group consisted of ship owners, ship managers, shipbuilders and ship repair and maintenance companies. As well as making contact with more than 1,000 exhibitors, many of the visitors also attended the conference programme which offered something for everyone.

Moritz Krijger, Managing Director of Alewijnse Marine Technology, was a speaker at one

Anzeige

Besuchen Sie uns auch im Online-Shop!



Motoren Steffens

**Ankauf + Verkauf von DEUTZ und MWM
Industrie- Schiffs- und Gasmotoren**

Motoren + Ersatzteile

z. B. Kurbelwellen, Kurbelgehäuse Pumpen, elektr. Regler u.v.m. | Dieselmotoren von 4 - 5 000 kw | Generatoranlagen von 15 - 2 000 kVA | Ersatzteile im täglichen Versand







Motoren Steffens GmbH
Geefacker 63
47533 Kleve
Tel.: 0 28 21-71137-0
Fax: 0 28 21-71137-20
Mobil: 01 71-7 66 68 52
info@motoren-steffens.de
www.motoren-steffens.de

Europort 2011 Rotterdam

of the Advanced Technology Conferences. He emphasised the importance of advanced technologies in the European maritime industry: "Many of the technologies which are being shown at Europort are the result of collaborations within the industry. There is a definite need for innovations and for shows such as Europort to present

them. It is here that we come into contact with shipyards, ship owners, ship designers and industrial partners." At the matchmaking event MariMatch at the beginning of last week, around 70 companies from different countries were also matched up on a one-to-one basis. On the last day of the show, SecDoc Se-

curity together with Mastermind Security organised the Anti-piracy Forum. Lively discussions about maritime safety took place in the one of the conference rooms of Ahoy, which was filled to capacity.

The next edition of Europort will take place from 5 to 8 November 2013. ■



Gerd Røben stand ScanDiesel-Kunden zur Verfügung



Präsentierte inVTS: Dr. Martin Sandler von Innovative Navigation



Moderne Werft - moderner Stand: Grave Shipyards



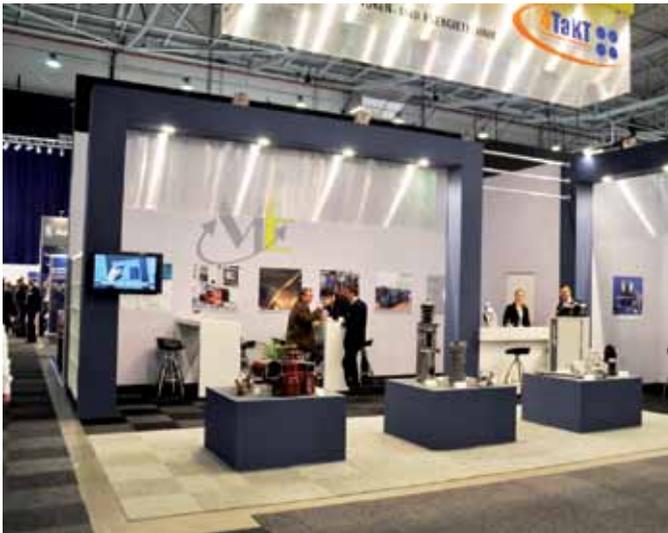
Fachgespräche am Jastram-Stand



Ziel vieler Fachbesucher: der MTU-Stand



Die niederländische Maprom mit modernen Antrieben



M+E zeigte sich als Partner für Motoren- und Antriebsrechnik



Volvo-Penta zeigte ein großes Programm in Rotterdam



Immer wieder ein spannender Blickfang: Promarin-Propeller



Wärtsilä lud seine Gäste auch aufs Oberdeck ein

Anzeige

Dynamisch unterwegs



Die ScanDiesel GmbH ist der Direkt-Importeur in Deutschland für innovative und weltweit anerkannte Dieselmotorentechnik von **Moteurs Baudouin**.

MOTEURS Baudouin

Leistungsbereich von 136 bis 808 kW

Motorsteuerungen von **ComAp** und **GAC** erhalten Sie exklusiv bei uns.

info@scandiesel.de
www.scandiesel.de

Tel.: +49 421 67532-10
Fax: +49 421 67532-20

Ermlandstr. 59
28777 Bremen



Wir liefern auch:

TEDOM
GASMOTOREN

Leistungsbereich
von 80 bis 210 kW

AGCO
DIESEL ENGINE

Leistungsbereich
von 44 bis 350 kW

SCANIA
Scania-Servicepartner

Leistungsbereich
von 221 bis 535 kW

MITSUBISHI
DIESEL ENGINE

Leistungsbereich
von 435 bis 2.940 kW

ScanDiesel

Ihr Partner für Motoren und Komponenten

Komplettes Verkehrserfassungssystem bietet eine Reihe neuer Funktionen

Die inVTSbox ng - new generation - von Innovative Navigation ist auf dem Markt

Die Firma in-innovative navigation GmbH bietet jetzt eine neue Generation ihres vorinstallierten Verkehrsüberwachungssystems inVTSbox an. Gegenüber der Vorgängerversion zeichnet sich inVTSbox ng durch eine wesentlich verbesserte Anzeigefunktionalität aus, wobei die neue Anzeige auf OpenGL-Graphikfunktionen beruht und damit dem Bediener ein äußerst leistungsfähiges Anzeigesystem für Radar und AIS bietet, das auch über einen Touchscreen bedient werden kann. Die Erfassung der Radardaten sowie die Ansteuerung der Radarsensoren erfolgt über die bewährte RADARserver-Technologie von in-innovative navigation GmbH. Es können sowohl Standard-Radarsensoren aus dem Bereich der Binnenschifffahrt sowie aus der Seeschifffahrt angeschlossen werden. Damit stehen als Sensor in einem geplanten Überwachungssystem Radarsensoren zwischen 4 kw und 25 kw Leistung und von 6 bis 12 Fuß Antennengröße zur Auswahl. inVTSbox ng erlaubt den Anschluss von bis zu 4 Radaren und einer AIS-Basisstation an

die Anzeige. Dabei können die Radarvideos entweder überlagert dargestellt oder einzeln ausgewählt werden.

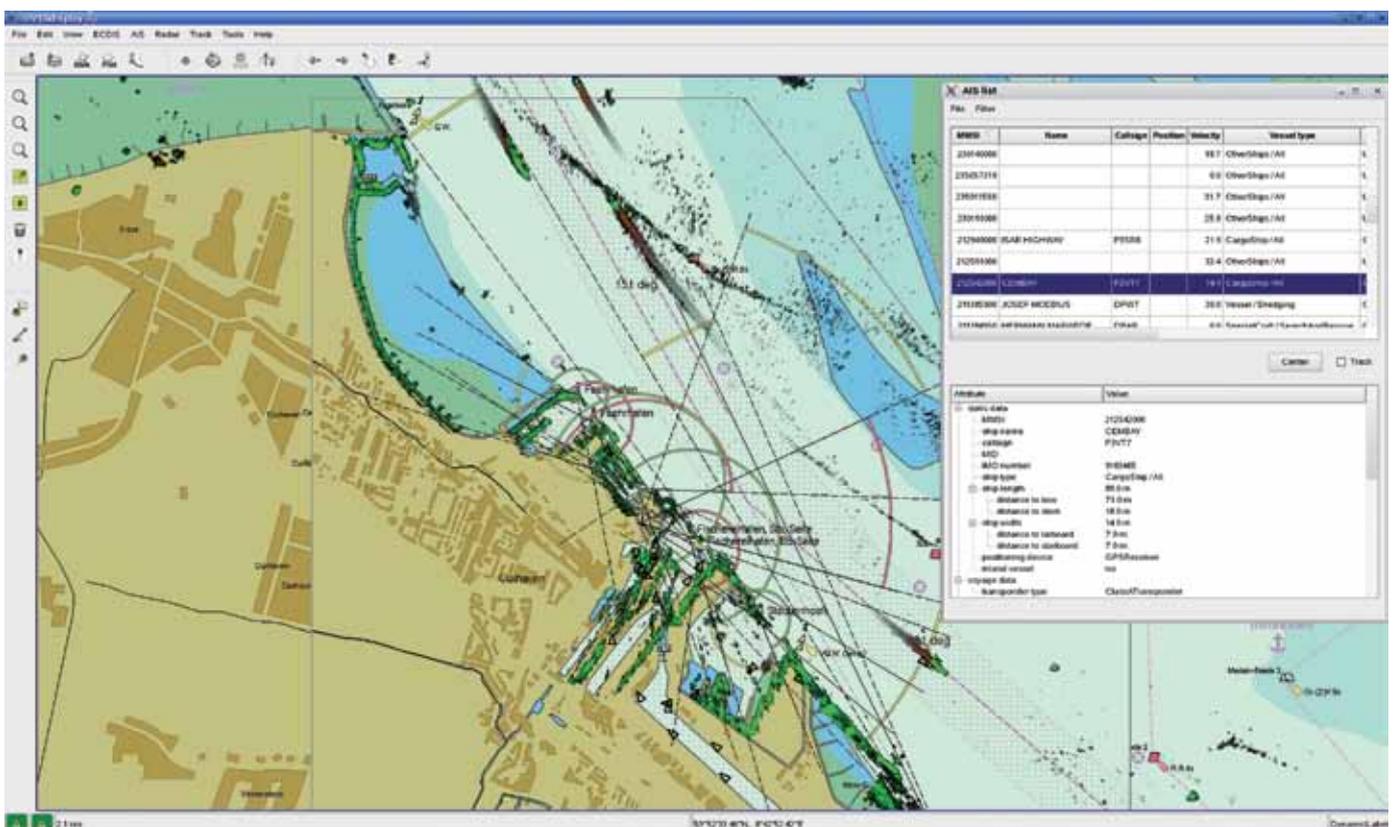
Die Auswertung der Radardaten und das Tracking der Ziele erfolgt mit den erprobten Verfahren, die von in-innovative navigation GmbH entwickelt wurden und auf modernen Kalmanfilter-Methoden beruhen. Radar

und AIS werden automatisch fusioniert und Dubletten herausgefiltert. in-innovative navigation GmbH verfügt über umfangreiche Erfahrungen mit Trackingaufgaben sowohl im Bereich von Binnenwasserstraßen als auch im Hafen- und Küstenbereich.

Das Nachleuchten des Radars kann in der Anzeige jederzeit zu- und abgeschaltet wer-



Verkehrsüberwachung



Das inVTS Display (Radar)

den, ein Warten, bis sich das Nachleuchten wieder aufbaut, ist daher nicht mehr notwendig. Die hohe Leistungsfähigkeit erlaubt außerdem ein schnelles Verschieben der Karte sowie sofortiges Vergrößern und Verkleinern des Anzeigemaßstabs. Es können beliebig viele Kartenansichten abgespeichert und bei Bedarf schnell wieder aufgerufen werden. An eine Anzeigestation von inVTSbox ng können bis zu 4 Monitore gleichzeitig angeschlossen sein, um mehrere Verkehrsbilder und Tabellen mit AIS- oder Zielinformationen simultan anzeigen zu können. Damit steht nun ein hochleistungsfähiges und reaktives Werkzeug zur Verkehrsüberwachung zur Verfügung.

Umfangreiche Funktionen zur Automatisierung der Verkehrsüberwachung werden ebenfalls bei dieser Komplettlösung angeboten. Alarmlinien und -zonen beliebiger Form können als Überwachungsbereiche bei Installation konfiguriert und jederzeit modifiziert werden. Es kann frei definiert werden, unter welchen Bedingungen ein Alarm generiert wird, z.B. bei der Einfahrt in eine bestimmte Zone, beim Verlassen der Zone, oder auch beim Übertreten oder Unterschreiten von Geschwindigkeiten innerhalb einer Zone. Dabei kann der Alarm für bestimmte Schiffstypen eingeschränkt werden.

Alle Sensordaten und Trackingergebnisse können aufgezeichnet und später wiedergegeben werden. Der Aufzeichnungszeitraum richtet sich dabei nur nach der Kapazität des Speichermediums. Vorzugsweise kommt ein NAS-Speichersystem (Network Attached Storage) zum Einsatz.

inVTSbox ng ist besonders geeignet für den Einsatz an Binnenwasserstraßen. Typische Anwendungsfälle sind Schleusen, die mit je einem Radar im Ober- und Unterwasser ausgestattet sind, oder Klappbrücken mit zwei Radaren auf beiden Seiten der Brücke. inVTSbox ng ist aber ebenso geeignet für die Überwachung von Häfen oder Offshore-Anlagen. Zudem stellt die Verwendung von Radarsensoren zusammen mit inVTSbox ng auch eine exzellente Lösung für die sicherheitstechnische Überwachung von Industriegeländen als Ergänzung zu eventuell vorhandenen Kamerasystemen dar. Die Videokameraansteuerung kann problemlos in die Benutzeroberfläche eingebunden werden. Basierend auf den VTS-Softwaremodulen von in-innovative navigation GmbH können Erweiterungen zu inVTSbox ng, wie ein Web-Server zur Darstellung der Verkehrslage im Internet, einfach realisiert werden. ■

Um auch weiterhin die Sicherheit der Binnenschifffahrt zu gewährleisten

Der GL aktualisiert die Vorschriften für Binnenschiffe

Um auch weiterhin die Sicherheit der Binnenschifffahrt zu gewährleisten und deren Effizienz zu fördern, hat der Germanische Lloyd (GL) seine Vorschriften für Binnenschiffe (Rules for Inland Navigation Vessels, INV) aktualisiert. Die neue Version trat am 1. November 2011 in Kraft und umfasst Vorschriften für: Klassifizierung und Untersuchungen, Schiffbau und -konstruktion, Maschinen, Systeme und elektrische Anlagen sowie zusätzliche Anforderungen für verschiedene Klassezeichen.

Die aktualisierten Vorschriften sollen in erster Linie sicherstellen, dass die Schiffe den neuesten Regelungen des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) entsprechen. Neben einer Aktualisierung von Abschnitt 3 der Vorschriften "Transport gefährlicher Güter", der die Klassifizierung von Schiffen für den Transport gefährlicher Güter, Ausrüstungen und Systeme für Tankschiffe sowie Überwachungs- und Alarmsysteme für den Tankfüllstand umfasst, wurde ein neuer Unterabschnitt hinzugefügt, der die Vorgaben des ADN für alternative Konstruktionen von Ladetanks behandelt.

Abschnitt 2 - „Klassifikation“ - führt einige neue Typenzusätze für Binnenschiffe ein, darunter: "Hotelschiff", "Ausflugsdampfer", "Restaurantschiff", "Leichter" und "Schubleichter". Die ersten drei dieser neuen Klassenzusätze wurden eingeführt, um internationalen Kunden die Erlangung einer Klassifikation für verschiedene Arten von Fahrgastschiffen auf Basis der jeweiligen verschiedenen nationalen Sicherheitsstandards zu ermöglichen. Der GL-Zusatz "Fahrgastschiff" bleibt Schiffen vorbehalten, die die Sicherheitsstandards der Europäischen Union erfüllen. Die Klassenzusätze "Leichter" und "Schubleichter" wurden eingeführt,

um eine detailliertere Beschreibung dieser weit verbreiteten Arten von Binnenschiffen zu bieten.

Weitere wichtige Aktualisierungen sind: eine Überarbeitung der Berechnungsmethode zur Überprüfung der Beulfestigkeit im Abschnitt 2 "Werkstoffe und Grundsätze für die Konstruktion" in Anpassung an die neuesten Beulfestigkeitsnachweise für Seeschiffe, die Umsetzung der Anforderungen für "kleine Luken" wie Mannlochabdeckungen sowie die Integration zusätzlicher Möglichkeiten für die Reduzierung der Kimmstärke im Bug- und Heckbereich in Abschnitt 5 "Rumpfstärken". Die Vorschriften umfassen außerdem Ergänzungen bei den Entwurfslasten für Zwischendecks sowie für die Dimensionierung von Unterzügen im Bug- und Heckbereich und bei den Entwurfslasten für wasserdichte Schotte und Ballasttanks. Auch die Anforderungen für Schanzkleider und Geländer wurden angepasst.

Die Aktualisierung erfolgt in einer entscheidenden Phase des Marktes für Binnenschiffe, da deren Bedeutung als wichtiger Bestandteil des Frachtverkehrs in Zukunft zunehmen dürfte. Der Transportsektor steht unter dem allgemeinen Druck, seine CO₂-Emissionen zu reduzieren. In diesem Zusammenhang hat die Europäische Kommission eine Verlagerung von 30 Prozent des Frachtfernverkehrs von der Straße hin zum Bahn- und Schiffsverkehr bis 2030 vorgeschrieben, wobei dem Ausbau von Binnenwasserwegen eine zentrale Rolle zukommt.

Die aktualisierten Vorschriften befinden sich in Teil 2 der "GL Rules and Guidelines 2011": <http://www.gl-group.com/infoServices/rules/pdfs/english/qlrp-e.pdf> ■

Ihr Multiplikator für die Binnenschifffahrt

www.schiffahrt-online.de

Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

A-Rosa Silva in der Rostocker Neptun Werft auf Kiel gelegt

Zehntes Schiff zum zehnten Jubiläum

Unter dem Beifall von rund 80 Mitarbeitern der Neptun Werft und der A-Rosa Flussschiff GmbH, wurde die A-Rosa Silva feierlich auf Kiel gelegt. Stefanie Köpke, Auszubildende im dritten Lehrjahr und angehende Reiseverkehrskauffrau, fungierte als Kiellegungspatin, die nach maritimer Schiffsbautradition einen Glücksscent unter den ersten Stahlblock legte.



Neptun-Werft-Geschäftsführer Manfred Müller-Fahrenholz, Kiellegungspatin Stefanie Köpke und A-Rosa-Geschäftsführer Lars M. Clasen (v.l.)

Erst nach diesem rituellen Akt werden alle Arbeiten an dem Schiff beginnen: Die einzelnen Schiffssektionen und Blöcke werden miteinander verschweißt und das Schiff mit

Rumpf und 2,5 Decks stahlbaulich fertig gestellt. Die Kiellegung der A-Rosa Silva symbolisiert einen weiteren Meilenstein in der Unternehmensgeschichte der A-Rosa Flussschiff GmbH: 2012, zum zehnten Geburtstag, erhält die Flotte der Reederei ihr zehntes Schiff. Damit nicht genug – auch das elfte Schiff ist bereits bei der Neptun Werft in Rostock-Warnemünde in Auftrag gegeben und wird in der Saison 2012 auf Kiel gelegt. Der Schiffsname wurde von Lars M. Clasen, Geschäftsführer der A-Rosa Flussschiff GmbH, bereits verraten; das Schwesterschiff der A-Rosa Silva wird A-Rosa Floria heißen. Die beiden zukünftigen Neubauten stehen nicht nur für die langjährige, von Erfolg geprägte Zusammenarbeit mit der Neptun Werft sondern auch für die planmäßige Expansion von A-Rosa und ein Jahrzehnt voller Engagement und Leidenschaft seitens der Mitarbeiter – zu Wasser und an Land. Ganz bewusst wurde die Kiellegung daher im kleinen Rahmen gehalten, um die Mitarbeiter und ihren Moment

besonders zu feiern. Im Anschluss an die Kiellegung konnten bei einem informativen Rundgang die Werft und die Musterkabinen (sogenannte „Mock Up-Kabinen“) der A-Rosa Flotte besichtigt werden.

Gegründet 1850, gehört die Neptun Werft GmbH seit 1997 zur Meyer Neptun Gruppe. Seitdem haben sich die Schiffbauer aus Rostock-Warnemünde auf den Neubau von Flusskreuzfahrtschiffen konzentriert. Das Unternehmen beschäftigt rund 400 Mitarbeiter.

Die A-Rosa Flussschiff GmbH ist mit ihren modernen Flusskreuzfahrtschiffen auf die Donau, Rhône/Saône sowie Rhein/Main/Mosel spezialisiert und bietet vielfältige Themenreisen zu Kultur, Golf und Genuss. Das Unternehmen führt Büros in Rostock und der Schweiz und beschäftigt rund 530 Mitarbeiter. ■



Großes Foto: Die Schiffbauer, die die A-Rosa Silva bauen werden; kl. Foto: Das Rumpfteil des Neubaus, das auf den traditionellen Cent gelegt wurde.

Fotos: Friedbert Barg

Beschluss der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Verfahren zur Anwendung der Härteklausel verlängert

Der Untersuchungsausschuss der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 27. Oktober dieses Jahres beschlossen, die Gültigkeit der Empfehlung 1/2009 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) vom 27. Oktober 2009 „Vereinfachtes und standardisiertes Verfahren zur Anwendung des § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO im Hinblick auf die Folgen der derzeitigen Wirtschaftskrise“ um ein Jahr zu verlängern und dabei festgestellt, dass die Empfehlung endgültig Ende 2012 auslaufen wird.

In einem nachgelagerten schriftlichen Entscheidungsverfahren hat der Ausschuss zudem festgestellt, dass die Übergangsbestimmung zu § 7.06 Nr. 1 – Navigationsradaranlagen, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen wurden – und die Übergangsbestimmung zu Kapitel 8a – Austauschmotoren, die bis zum 31.12.2011 an Bord von Schiffen, die am 1.1.2002 in Betrieb waren, installiert werden – bei der Verlängerung nicht in das vereinfachte Verfahren einzu beziehen sind.

Für seine Entscheidung zu den Übergangsbestimmungen hatte der Ausschuss das Sekretariat der ZKR um eine Prüfung gebeten. Die Ergebnisse der Prüfung sind nachfolgend wiedergeben.

Übergangsbestimmung zu § 7.06 Nr. 1 – Navigationsradaranlagen, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen wurden

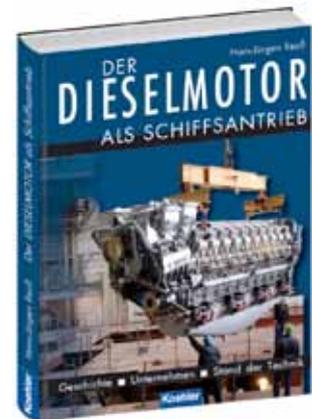
1. Die Übergangsbestimmung fordert, dass diese Geräte längstens bis zum 31.12.2011 eingebaut sein dürfen. Der Ablauf dieser Übergangsbestimmung ist nicht wie bei den Übergangsbestimmungen für andere Vorschriften auf das Datum der Erneuerung des Schiffsattests bezogen und somit individuell für jedes Schiff, sondern die Verordnung gibt ein absolutes Datum vor, das für alle Schiffe gleich ist.
2. Die ITU verlangt, dass ab dem 1.1.2012 nur noch Schiffsradaranlagen betrieben werden dürfen, deren unerwünschte Nebenaussendungen (spurious responses)

mindestens 60 dB unter dem Pegel der Nutzaussendung liegen. Daher hat die ZKR den o.g. Zeitraum für den Betrieb der „alten“ Radargeräte auf den 31.12.2011 begrenzt. Ein Betrieb über dieses Datum hinaus würde gegen die Entscheidungen der ITU verstoßen.

3. Ursprünglich war der Betrieb vorgenannter Radaranlagen bis zum 31.12.1999 befristet. Diese Befristung war zunächst bis zum 31.12.2009 verlängert worden und dann noch einmal bis zum 31.12.2011 aus den unter 2 genannten Gründen.
4. Nach Kenntnis des Sekretariats befindet sich vorgenannte Befristung auch in der jetzt zur Verabschiedung anstehenden Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2006/87/EG wieder.

Übergangsbestimmung zu Kapitel 8a – Austauschmotoren, die bis zum 31.12.2011 an Bord von Schiffen, die am 1.1.2002 in Betrieb waren, installiert werden

1. Die Übergangsbestimmung fordert, dass diese Motoren spätestens am 31.12.2011 eingebaut sein müssen. Der Ablauf dieser Übergangsbestimmung ist nicht wie bei den Übergangsbestimmungen für andere Vorschriften auf das Datum der Erneuerung des Schiffsattests bezogen und somit individuell für jedes Schiff, sondern es ist ein absolutes Datum vorgegeben, das für alle Schiffe gleich ist.
2. Diese Übergangsbestimmung betrifft ein Kernanliegen der ZKR, nämlich die Reduzierung der Schadstoffemissionen der Binnenschifffahrt. Die bestehende Flotte ist in dieser Hinsicht besonders problematisch, da sie sich jeglichen Emissionsvorschriften entzieht, solange die Motoren nicht ausgetauscht werden. Die Verlängerung der Zulassung von Motoren, die keinen Emissionsanforderungen unterliegen, widerspräche daher umso mehr dem Ziel einer umweltfreundlichen Binnenschifffahrt.
3. Vorgenannte Befristung findet sich auch in der Richtlinie 2006/87/EG wieder. ■



Hans-Jürgen Reuß

Der Dieselmotor als Schiffsantrieb

Der Dieselmotor wurde vor rund 120 Jahren erfunden. Seine besondere Rolle für die motorisierte Schifffahrt erläutert der Experte für Antriebstechnik, Hans-Jürgen Reuß, in seinem neuen Werk anschaulich. Obwohl sich die Geschichte einzelner Unternehmen und ihrer Innovationen durch das gesamte Buch ziehen, lässt es sich in drei Teile gliedern: Vor- und Frühgeschichte, Unternehmen des Dieselmotorenbaus und aktueller Stand der Technik. Im ersten Teil des Buches geht der Autor unter anderem auf die Vorläufer des Dieselmotors, Diesels Patente, die ersten Erfolge des Dieselmotors, die Umsteuerung des Dieselmotors als Voraussetzung für den Schiffsantrieb sowie auf die ersten Schiffe mit Dieselmotor als Antrieb ein.

Im zweiten Abschnitt werden die am Dieselmotorenbau beteiligten Unternehmen in historischer Einzeldarstellung behandelt: Bosch, Deutz, Krupp, MAN und viele andere. Im abschließenden Teil erläutert Reuß die Entwicklung des Dieselmotors in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts sowie den Stand der Technik rund hundert Jahre nach Auslauf der Patente. Dabei geht er unter anderem auf die Einführung der elektronischen Steuerung und Regelung und den Umweltschutz bei Schiffsmotoren ein. Abgerundet wird das Buch mit einer Vielzahl beeindruckender Bilder sowie übersichtlichen Registern. Ein fachlich äußerst anspruchsvolles Buch.

Hans-Jürgen Reuß
Der Dieselmotor als Schiffsantrieb
 Geschichte, Unternehmen, Stand der Technik
 186 Seiten · 21 x 27 cm
 zahlr. Farb-Abb. · Hardcover
 EUR (D) 24,90 · EUR (A) 25,60 · Sfr* 34,80
 ISBN 978-3-7822-0997-7
 Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburg

Schiffahrts-Magazin-Serie

Die Leistungen der deutschen Binnenhäfen und ihre Bedeutung für ihre Städte und Kreise

In einer **Schiffahrts-Magazin**-Serie berichten regelmäßig über ausgesuchte Binnenhäfen mit ihren Umschlagleistungen, ihren Anbindungen an die Seeschifffahrt und ihren Verknüpfungen mit dem Straßen- und Schienennetz. Den Anfang haben zu Beginn der Serie die Häfen Duisburg, Köln, Dortmund, Ludwigshafen und Mannheim gemacht. In dieser Ausgabe geht es weiter mit den **Neuss Düsseldorfer Häfen**. **Schiffahrts-Magazin**-Chefredakteur Friedbert Barg hat Hafenchef **Rainer Schäfer** in etwa gleichlautende Fragen wie den Geschäftsgestell, um einen direkteren Vergleich zu ermöglichen.

Herr Schäfer, welche Bedeutung haben die Neuss Düsseldorfer Häfen für die Region – und wie weit reicht diese Region?

Im Umkreis von 50 km leben 9 Mio. Menschen, im Umkreis von 150 km sind es bereits 30 Mio Einwohner. Wir befinden uns mit unseren beiden Häfen im Herzen des bevölkerungsreichsten Bundeslandes. Neuss und Düsseldorf sitzen auch im Kerngebiet großer industrieller Ansiedlungen der chemischen Industrie, des Automotivbereiches sowie der Lebensmittelindustrie. Gleichbedeutend sind die Produktionsstandorte aus den Bereichen Steine und Erden, die unsere Hafenanlagen in großen Umfang nutzen.

Wie viele Arbeitsplätze sind direkt und indirekt auf den Hafen zurückzuführen?

Es gibt Faktoren wie Beschäftigung, Wertschöpfung, das Einkommen und das Steueraufkommen als Ausdruck für die wirtschaftliche Bedeutung von Binnenhäfen. Auf Grundlage einer 2010 durchgeführten Studie begründen unsere Hafenstandorte in Neuss und Düsseldorf rund 23.000 Arbeitsplätze, die in Krefeld rund 17.000. Die dort ansässigen Unternehmen sind Arbeitgeber für viele Beschäftigte, die diese Häfen als Logistikstandorte in Anspruch nehmen. Eine gute Lage in Verbindung mit der vorhandenen Infrastruktur hat die Voraussetzung dafür geschaffen, dass die Logistik zu einem Beschäftigungsmotor unserer Region geworden ist. Heute generiert jeder Beschäftigte in Neuss und Düsseldorf rund 2 weitere Arbeitsplätze im Bereich der Investitionsgüter- und der Zulieferindustrie.

Welche steuerliche Bedeutung hat Ihr Hafen für das Steueraufkommen der Städte Neuss und Düsseldorf?

Für die Städte sind wachsende Steuereinnahmen von großer Bedeutung. Die hafengebundenen Steuereinnahmen steigen durch die Ansiedlung logistischer Aktivitäten. Bis zu 7% der städtischen Steuereinnahmen hängen bereits heute von unseren Häfen ab. Sollte es gelingen die prognostizierten Wachstumsraten im Güterverkehr auch für



NDH-Geschäftsführer Rainer Schäfer

die Logistikregion Neuss und Düsseldorf zu erschließen, würde nicht nur die Region, sondern auch die beiden Städte von dieser Entwicklung profitieren. Durch unsere Hafenstandorte gewährleisten wir, dass die Industrie ein Umfeld vorfindet, das die Wettbewerbsfähigkeit dieser Unternehmen stärkt. Dies hat auch direkte Auswirkungen auf das langfristige Steueraufkommen unserer Städte.

Wie viele Firmen sind im Hafen ansässig und können Sie abschätzen, was das steu-

erlich für die Städte bedeutet?

Allein in Neuss sind mehr als 100 Unternehmen im Hafen ansässig, insgesamt sind es fast 300 in allen Hafenteilen. Angaben zu deren steuerlichem Aufkommen liegen uns leider nicht vor. Dennoch die beiden Häfen zusammen induzieren eine Wertschöpfung in einer Größenordnung von 1,6 Milliarden €.

Haben Sie Pläne, die Leistungskraft der Häfen noch weiter auszubauen?

Seit 2003 wurde stetig in die Infrastruktur unserer Hafenstandorte investiert. So haben wir nicht nur neue Umschlagstechnik für den Massengutumschlag angeschafft, sondern kontinuierlich die vorhandenen Containerterminals ausgebaut. Unser drittes Containerterminal ging im Mai 2010 in Betrieb. Kurze Zeit später begannen bereits die Planungen um zugesagte Erweiterungsflächen für das Terminal zu erschließen. Im nächsten Jahr planen wir das Containerterminal der Firma Neuss Trimodal mit zwei neuen Containerkrananlagen zu erweitern. Derzeit werden fast 700.000 TEU an unseren Standorten umgeschlagen.

Wie sind die Umschlagleistungen der Neuss Düsseldorfer Häfen ...

Das Güteraufkommen im Schiffs- und Eisenbahngüterverkehr stieg im Jahre 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 13,5 Prozent auf rund 15,3 Millionen Tonnen.

In den ersten fünf Monaten des Jahres 2011 sind wir hervorragend gestartet und konnten weiterhin deutliche Zuwächse verbuchen. In den darauffolgenden Monaten reduzierten sich diese Mengensteigerungen. Während Massengut und Stückgut zurzeit eher stagnieren, konnten wir im Containerumschlag in Zeitraum zwischen Januar und September einen weiteren Anstieg um 18 Prozent ver-

buchen. Leider zeichnen sich gegenwärtig keine einheitlichen Entwicklungstendenzen ab. Es bleibt abzuwarten was die beiden letzten Monate beim Hafenumschlag bringen. Sehr erfreulich entwickelt sich das Güteraufkommen bei der Bahn. Hier liegen die Steigerungsraten in den ersten neuen Monaten bei über 10 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Unser Eisenbahnverkehrsunternehmen hat die Möglichkeit komplette logistische Lösungen anzubieten, die dann auch dem Hafen zu Gute kommen. Unsere bisherige Stärke liegt darin, dass es keine Monostrukturen gibt. So gelang es uns relativ gut im Jahre 2010 aus der Krise zu kommen.

... und welche Bedeutung hat dabei die Binnenschifffahrt?

Auch wenn wir in den letzten Jahren immer wieder feststellen, dass wir mit weniger Binnenschifffahrt mehr Umschlag realisieren, liegt dies auch daran das mit neuen Schiffs-einheiten mehr Tonnage bewegt wird. Dennoch fast 9300 Binnenschiffe laufen jährlich unsere Hafenstandorte in Neuss und Düsseldorf an. Der wasserseitige Containerverkehr verbucht zweistellige Zuwachsraten. Das Binnenschiff hat klare Vorteile in Sachen Umweltverträglichkeit. So ist und bleibt das Binnenschiff emissionsärmster Verkehrsträger was CO2 und Lärm betrifft. Darüber hinaus ist die Anbindung an das Wasserstraßennetz für unsere Kunden ein unverzichtbarer Standortvorteil der Arbeitsplätze sichert und schafft.

Es geht aktuell wieder in verschiedenen Gesprächen um die Privatisierung und damit den Verkauf des Duisburger Hafens. Es heißt, der Bund möchte seinen Anteil verkaufen, aber Land und Stadt – ebenfalls Anteilseigner – seien dagegen. Und es heißt weiter, die Neuss Düsseldorf Häfen würden zusammen mit anderen deutschen Häfen ein Angebot für den (anteiligen?) Kauf des Duisburger Hafens vorbereiten. Wie ist der Stand der Dinge?

Die NDH haben gemeinsam mit der HGK Interesse an dem Bundesanteil der Duisburger Hafen AG bekundet. Treiber ist dabei die Überzeugung, dass der Standort Rhein/Ruhr im Hinterland der ZARA Häfen weiterhin ein Hot Spot der Logistik in Deutschland und Europa sein wird. Hinzu kommen verstärkte Verkehrsbeziehungen mit den deutschen Seehäfen und der Ausbau der europäischen TEN Korridore. Da gilt es im internationalen Kontext die Kräfte zu bündeln. Wir werden die Einzelheiten des Verfahrens abwarten und dann unsere Position bestimmen. ■

Rückforderungs-Verfahren der WSD-West für den Hafen Emmerich rechtskräftig abgeschlossen

Der Rückforderungsbescheid der WSD war rechtswidrig

Mit Beschluss vom 11. November 2011 hat das Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen OVG (4 A 573/09) den Antrag der WSD-West auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Düsseldorf vom 11. Februar 2009 (20 K 2335/08) rechtskräftig abgelehnt. Damit ist abschließend festgestellt, dass der Rückforderungsbescheid der WSD-West bezüglich der Förderung einer Container-Verladebrücke wegen eines angeblichen schweren Vergaberechtsverstößes durch die Vergabe im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens rechtswidrig ist.

Bereits das Verwaltungsgericht Düsseldorf hatte mit Urteil vom 11.02.2009 festgestellt, dass das Ausschreibungsverfahren zur Beschaffung der Container-Verladebrücke für den Hafen Emmerich rechtmäßig als Verhandlungsverfahren nach § 3 Nr. 4 h VOL/A durchgeführt werden durfte. Gegen dieses Urteil hatte die WSD-West die Zulassung der Berufung beim OVG NRW beantragt. Diesen Antrag hat das OVG nun abgelehnt. Zur Begründung wird insbesondere ausgeführt: Der Rückforderungsbescheid war

rechtswidrig, denn die WSD-West hat im Rahmen des Widerrufermessens nicht berücksichtigt, dass die grundsätzliche Wahl des Verhandlungsverfahrens anstatt des offenen Verfahrens bereits bei der Überprüfung des Vergabevorgangs durch die Vergabekammer gerade nicht beanstandet, sondern im Gegenteil, für vertretbar erachtet wurde. Hier wäre zumindest zu erwägen gewesen, ob ein „schwerer“ Auflagenverstoß wegen unterstellt fehlerhafter Wahl der Vergabeart noch angenommen werden kann, wenn diese von einer fachkundigen Vergabekammer nicht beanstandet worden ist. Hier wird insbesondere auch auf die Rechtsprechung des OVG NRW, Urteil vom 02.09.2008 - 15 A 2328/06 – und OLG Düsseldorf, Urteil vom 05.10.2010 - I-23 U 173/09 - verwiesen. Auch wurde die Auffassung der WSD-West zurückgewiesen, dass der Hafen als Fördermittel-Empfänger, als öffentlicher Auftraggeber im Sinne von § 98 Nr. 1 GWB zu qualifizieren sei. Bestätigt wurde vielmehr die Auffassung des VG Düsseldorf, dass ein Auftrag im Sektorenbereich Verkehr vorliegt. ■

HGK: Auf das Know-how eigener Mitarbeiter gesetzt

Sicherheitsbescheinigung jetzt auch in den Niederlanden

Die Eisenbahnsparte der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) verbindet auch in den kommenden Jahren das Rheinland direkt mit Zielen in den Niederlanden. Die dazu notwendige Sicherheitsbescheinigung Teil B liegt seit einigen Tagen vor. Damit festigt die HGK ihre starke Position im europäischen Güterverkehr.

Bereits im Juli 2011 hatte die HGK die EU-Richtlinie für die Eisenbahnsicherheit erfolgreich umgesetzt. Damit erfüllten die Kölner als eines der ersten unter den großen deutschen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen alle Anforderungen an ein Sicherheitsmanagementsystem, mit welchem umfassende Prozesse und Verfahren durchgängig doku-

mentiert werden. Das Besondere: Die HGK verzichtete bei der Einführung auf externe Beratung. Stattdessen setzte das Unternehmen erfolgreich auf das umfangreiche Know-how seiner Mitarbeiter.

Die Bescheinigung galt zunächst nur für Deutschland. Im November 2011 kam die Sicherheitsbescheinigung für die Niederlande hinzu. Damit darf die HGK-Eisenbahn weitere fünf Jahre auf den öffentlichen Netzen des Nachbarlandes verkehren. Dies gilt für das konventionelle Schienennetz von ProRail ebenso wie für die Eisenbahninfrastruktur von KeyRail, der Betuwe-Strecke von Zevenaar nach Kijfhoek und der Hafenbahnstrecke Kijfhoek – Maasvlakte. ■

99 Mio. Tonnen in den ersten 9 Monaten des Jahres

Hafen Hamburg wächst schneller als Rotterdam

Der Hamburger Hafen erreicht in den ersten neun Monaten des Jahres mit einem Plus von rund 11 Prozent ein Umschlagergebnis von 99 Millionen Tonnen. Mit diesem überdurchschnittlich guten Umschlagergebnis konnte der Hamburger Hafen Marktanteile im Wettbewerb der großen Nordkontinenthäfen zurückgewinnen.

Mit insgesamt 6,8 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) wächst der Containerumschlag mit 15,3 Prozent in Hamburg zweistellig und damit deutlich schneller als in den Westhäfen Antwerpen (+ 3,1 Prozent) und Rotterdam (+ 7,7 Prozent).

Der Aufwärtstrend im Seegüterumschlag des Hamburger Hafens setzt sich auch im dritten Quartal 2011 mit einem Gesamtumschlag von 99 Millionen Tonnen fort. Gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum wurden in den ersten neun Monaten 2011 insgesamt 9,4 Millionen Tonnen (+ 10,6 Prozent) mehr Seegüter umgeschlagen. Hamburg konnte in den zurückliegenden Monaten Marktanteilsverluste, die während der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise an die Westhäfen Antwerpen und Rotterdam gingen, in einer Größenordnung von rund einem Prozentpunkt zurückgewinnen.

Auf der Importseite ermittelte Hafen Hamburg Marketing e.V., die Marketingorganisation des Hamburger Hafens, ein Umschlagergebnis von rund 58 Millionen Tonnen (+ 11,6 Prozent).

30 Mio. t Massengutumschlag

Der Export via Hamburg entwickelte sich mit 41 Millionen Tonnen (+ 9,2 Prozent) ebenfalls positiv. Der in Hamburg dominierende Stückgutumschlag zeigt mit einem Umschlagergebnis von 69 Millionen Tonnen einen sehr starken Zuwachs von 14,7 Prozent. Der Massengutumschlag leistete mit insgesamt 30 Millionen Tonnen (+ 1,9 Prozent) in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres ebenfalls einen positiven Beitrag zum Gesamtumschlag von Deutschlands größtem Universalhafen.

Der Containerumschlag im Hamburger Hafen hat sich seit dem zweiten Halbjahr 2010 fortlaufend verbessert und kam nach Auswertung der ersten neun Monate 2011 mit einem Plus von 15,3 Prozent erneut auf

ein zweistelliges Wachstum. An den Containerterminals im Hamburger Hafen wurden in den ersten drei Quartalen insgesamt 6,8 Millionen TEU umgeschlagen. Die besondere Attraktivität des Hamburger Hafens spiegelt sich auch in der Ausgewogenheit der Entwicklung von Import und Export im Containerumschlag wider. Auf der Importseite wurden in den ersten drei Quartalen 2011 in Hamburg 3,5 Millionen TEU (+ 15,6 Prozent) und auf der Exportseite 3,3 Millionen TEU (+ 14,9 Prozent) umgeschlagen. Alle Fahrtgebiete im Containerverkehr Hamburgs entwickelten sich in den ersten neun Monaten positiv und erreichten Mengenzuwächse. Die Europa-Verkehre kamen mit 2 Millionen TEU auf ein Plus von 23,1 Prozent. Besonders die Ostseeverkehre mit Skandinavien (690.000 TEU) und mit den osteuropäischen Ländern, inklusive Russland, (785.000 TEU)



Marketingchefin Claudia Roller

verzeichneten mit einem Plus von 13,8 Prozent und 44,0 Prozent ein hervorragendes Umschlagergebnis.

Das für den Hamburger Hafen besonders wichtige Fahrtgebiet Asien setzte in den ersten neun Monaten mit 3,9 Millionen TEU und einem Plus von 10,6 Prozent den stabilen Aufwärtstrend fort. Die Containerverkehre von und nach Amerika erreichten ein Ergebnis von 733.000 TEU (+ 24,8 Prozent). Dank verstärkter Liniendienstanbindungen

des Hamburger Hafens entwickelte sich der Containerverkehr mit den USA mit 65,4 Prozent Zuwachs herausragend.

Damit sind auf dieser Route in den ersten drei Quartalen rund 198.000 TEU bewegt worden, was einen Aufstieg der USA von Rang 13 auf Rang sieben unter den Top Handelspartnern im Containerverkehr des Hamburger Hafens bedeutet. Das Containerfahrtgebiet Afrika kam auf ein Ergebnis von 162.000 TEU (+ 7,5 Prozent) und auch die Verkehre nach Australien/Pazifik erreichten mit 29.000 TEU ein Plus von 3,3 Prozent. Der Umschlag von nicht-containerisiertem Stückgut kam in den Monaten Januar bis September 2011 auf 1,8 Millionen Tonnen und blieb knapp unter dem vergleichbaren Vorjahresergebnis von 1,9 Millionen Tonnen. Der Rückgang ist hier in erster Linie mit dem konventionellen Stückgutimport von Südfrüchten zu erklären, der mit 372.000 Tonnen ein Minus von 18,9 Prozent erreichte. Auf der Importseite gab es beim Umschlag von konventionellem Stückgut einen Zuwachs vor allem bei Kraftfahrzeugen (+ 39,6 Prozent), Metallen (+ 35,5 Prozent) und Papier (+ 11 Prozent). Gestiegene Exporte von Eisen und Stahl (+ 24,1 Prozent) und von Fahrzeugen (+ 6,3 Prozent) sorgten beim konventionellen Stückgutexport sogar für ein knappes Plus von 0,7 Prozent.

Überdurchschnittliches Ergebnis

Der Massengutumschlag kam in den ersten drei Quartalen auf ein Ergebnis von 30 Millionen Tonnen und erreichte ein Plus von 1,9 Prozent. Der Umschlagbereich Sauggut, der insgesamt mit 4,5 Millionen Tonnen (- 4,4 Prozent) unter dem vergleichbaren Vorjahresergebnis blieb, zeigte beim Import von Ölfrüchten mit 2,3 Millionen Tonnen (+ 21,1 Prozent) einen deutlichen Zuwachs. Beim Greifergut, das insgesamt auf 14,8 Millionen Tonnen (+ 3,7 Prozent) kam, brachte vor allem der Import von Kohle und Koks mit 4,3 Millionen Tonnen (+ 8,5 Prozent) einen deutlichen Zuwachs. Der Umschlag von Flüssiglading, wie z.B. Mineralölprodukte und Rohöl, entwickelte sich mit 10,5 Millionen Tonnen ebenfalls positiv und kam auf ein Plus von 2,3 Prozent.

Das Ergebnis der ersten drei Quartale 2011 zeigt in allen drei Umschlagbereichen, Massengut, Stückgut und Containerumschlag, ein Wachstum. Der Hamburger Hafen konnte gegenüber den Westhäfen deutlich aufholen und in allen Umschlagbereichen ein überdurchschnittlich gutes Ergebnis erzielen. „Ich freue mich ganz besonders darüber, dass Hamburg seine Position in Nordeuropa als der führende Feederhafen für den ge-

samten Ostseeraum durch zahlreiche neue Feederdienste und ein ganz hervorragendes Mengenwachstum eindrucksvoll untermauert," sagt Claudia Roller, Vorstandsvorsitzende von Hafen Hamburg Marketing e.V. Vergangene Schlagzeilen, die Hamburg als vom Ostseeverkehr schon abgehängt eine düstere Zukunft prophezeiten, werden damit nach Auffassung von Claudia Roller eindrucksvoll widerlegt. Wenn jetzt noch die lang erwartete Fahrinnenpassung von Unter- und Außenelbe, die Modernisierung und Erweiterung des Nord-Ostsee-Kanals sowie weitere wichtige Infrastrukturprojekte zeitnah umgesetzt werden, sieht sie für Hamburg, den Universalhafen mit industrieller Prägung, weiterhin hervorragende Entwicklungsmöglichkeiten zum Ausbau der Umschlagaktivitäten.

Claudia Roller ist zuversichtlich und erwartet für das gesamte Jahr 2011 im Hamburger Hafen ein zweistelliges Wachstum im Containerumschlag von knapp 14 Prozent: „Für 2011 können wir mit einem Containerumschlag von rund 9 Millionen TEU rechnen. Der gesamte Seegüterumschlag in Hamburg wird 2011 nach unserer Einschätzung rund 133 Millionen Tonnen erreichen. Dies wäre ein Plus von knapp 10 Prozent.“

Auch wenn sich die positive Entwicklung des Welthandels zum Ende 2011 und für 2012 etwas verlangsamen dürfte, geht Claudia Roller für den Hamburger Hafen auch für 2012 von einer moderaten Aufwärtsentwicklung aus. „Die für Hamburg besonders wichtigen Auslandsmärkte China, Asien, Amerika und die Länder im Ostseeraum lassen derzeit nicht erwarten, dass uns Einbrüche im seeseitigen Außenhandel bevorstehen“, erläutert Roller. Eine abschwächende Binnenmarktnachfrage in Europa und die Probleme der Finanzwirtschaft sind nach Ansicht von Roller von zunächst europäischer Bedeutung, aber nicht direkt übertragbar auf Entwicklungsprognosen für den gesamten weltweiten Außenhandel. „Die sehr positive Umschlagentwicklung des Hamburger Hafens gibt auch ein deutliches Signal an die Politik, Interessenverbände und Außenwirtschaft, dass wir mit großem Nachdruck und Einsatz jetzt nicht Krisen herbeireden sollten, sondern dafür sorgen, dass die Infrastruktur mit den für den Hafen wichtigen Wasser-, Schienen- und Straßenverkehrsachsen weiter zügig ausgebaut wird. Wir dürfen im harten Wettbewerb mit den Westhäfen keine Zeit verlieren und müssen die Attraktivität der Hafen- und Logistikregion Hamburg zielgerichtet ausbauen und für die Zukunft sichern“, fordert die Marketingchefin. ■

Unterhalb Novi Ssad bei Stromkilometer 1232

Neue Donaubrücke in Serbien

Die neue Beska-Autobahnbrücke über die Donau, stromabwärts von Novi Sad, bei Stromkilometer-1232, wurde am 3. Oktober 2011 bei einem großen Volksfest zum Verkehr frei gegeben. Am 1. Und 21. März 1999 von der NATO schwer beschädigt, konnte die 1975 gebaute alte Brücke bereits vier Monate später wieder befahren werden. 2008 begann der Bau der neuen Brücke unmittelbar neben der alten Brücke, die nun vom serbischen Präsident Tadic eröffnet wurde. Die Beska-Brücke ist mit 2213 Meter Länge die längste Donaubrücke und stellt für die Schifffahrt mit einer Brückenhöhe von 55 Meter über der Donau keine we-

sentliche Behinderung dar. Die für die Schifffahrt vorgesehene Brückenöffnung hat eine Breite von 210 Meter. Die Bauausführende Firma Alpina wurde von der serbischen Führung für die perfekte Arbeit besonders gelobt und Tadic merkte noch an, dass Serbien in der Ausführung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen zwar noch zu langsam ist, aber zunehmend schneller werde. Somit ist zu erwarten, dass noch ausstehende Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der Donau zügig umgesetzt werden. Die nun fertig gestellte Beska-Twin-Autobahnbrücke (finanziert von EBRD), ist Teil des wichtigen Korridors 10 zwischen Belgrad und Novi Sad. PB



Die neue Beska-Autobahnbrücke über die Donau

Der Grenzschwimmer

FGS Marksburg“ wird verholt

Mit dem Schengen-Schub im Heckwasser über die Mosel-Weinwasserstraße zur Rheinromantik und weiter über den Main durch das Frankenland bis in das Donautal nach Regensburg fährt der Grenzschwimmer auf eigenem Kiel, um dann – in zwei Teilen - über Land noch einmal die Grenze zu überqueren, bevor er wieder im neuen heimischen Gewässer des Moldaustausees bei Lipno ankommt.

Es geht um das Moselschiff Undine, das 1967 in der Schottelwerft-Spays gebaut wurde und bis 1972 den Gästen die Weinberge entlang der Mosel näher brachte. Danach fand das Schiff in Spays am Rhein seinen zweiten Heimathafen und die Schiffsgäste konnten sich an den vielen Burgen entlang des Rheins erfreuen. Nach Beendigung der Saison wird das Schiff, das jetzt noch den Namen Marksburg trägt, über den Main und Main-Donau-Kanal bis zur Donau fahren. Vorher soll die Lux-Werft noch ein paar Adaptierungen durchführen. Eine Buglandeklappe und ein Bugstrahlantrieb sind ge-

plant. In Regensburg wird das Schiff dann transportfähig gemacht, denn um über den Landweg zum Moldaustausee zu kommen, muss das Oberdeck abgetrennt werden. 2012 wird auf dem Moldaustausee erstmals nach der Firmengründung 1958 ein großes Passagierschiff zum Einsatz kommen. Der neue Name des Schiffes lautet „Adalbert Stifter“. P. Baumgartner ■



Fährt bald auf dem Moldau-Stausee: FGS Marksburg

Unternehmer diskutieren über den Saale-Ausbau

„Wir werden weiter für die Maßnahme streiten“

Unternehmer aus der Saale-Region haben in Bernburg im Salzlandkreis über den Ausbau der Saale und den geplanten Saale-Seitenkanal diskutiert. Mehr als 60 Teilnehmer waren auf Einladung des Kreisverbandes des Bundesverbandes mittelständische Wirtschaft (BVMW) gekommen und legten in anregenden und kontroversen Kurzvorträgen und Gesprächen ihren Standpunkt zum Flussausbau dar. Zu den Gästen gehörten neben den Unternehmensvertretern auch Landesverkehrsminister Thomas Webel sowie mehrere Bürgermeister und Kommunalpolitiker – unter ihnen zahlreiche Mitglieder und Unterstützer des Saale-Bündnisses.

Minister Webel kündigte in seinem Grußwort an, für die Anfang des Jahres vom Bund infrage gestellte Maßnahme des Saale-Ausbaus weiter zu streiten. Vor allem vor dem Hintergrund des drohenden Verkehrsinfarkts in den kommenden 30 Jahren wird die Wasserstraße immer wichtiger. „Straße und Schiene werden die infrastrukturellen

Veränderungen in der Mobilität in den nächsten Jahrzehnten nicht auffangen können“, sagte der Minister. Und er stellte klar: Trotz der mittlerweile in Auftrag gegebenen Wirtschaftlichkeitsprüfung und der Ankündigung des Bundes, die angekündigte Herabstufung der Saale zur Rest-Wasserstraße noch einmal zu überdenken, ist man längst nicht am Ende. „Wir sind mit der Gründung des Saale-Bündnisses im August zwar einen großen Schritt vorangekommen, aber am Ziel sind wir noch lange nicht“, sagte Webel. „Endlich ziehen beim Thema Saale alle an einem Strang, vom Sportschiffer bis zum Großunternehmen.“

Dr. Thomas Müller, Leiter des Solvay-Standorts in Bernburg, sieht vor allem den Anschluss an das Wasserstraßenkreuz bei Magdeburg und damit an das europäische Wasserstraßennetz als wichtigen Wettbewerbsvorteil für sein Unternehmen. „Die Saale ist ja ausgebaut. Es fehlt nur das letzte Stück bis zur Elbe“, sagte Müller in seinem Vortrag. In naher Zukunft werde es

um eine kluge Verteilung der Transporte auf alle Verkehrswege gehen. „Es geht gerade bei großen Mengen Schuttgütern nicht um Geschwindigkeit, es geht um Effizienz.“ Und die sei auf Flüssen und Kanälen am größten. Und er äußerte einen Wunsch: „Ich möchte vor meiner Pensionierung noch einen Schiffsanleger am Solvay-Werk einweihen.“ Die esco european salt company in Bernburg liegt zwar nicht direkt an der Saale, hat aber in der Vergangenheit große Summen in den Kauf von Grundstücken investiert, um einen direkten Zugang zum Fluss zu haben. „Alle unsere Konkurrenten liegen an Flüssen“, sagte Manfred Eberl, Leiter der Produktion über Tage. „Für uns ist es ein Nachteil, dass wir nicht per Schiff transportieren können.“ Ein Zustand, den Dirk Lindemann, Geschäftsführer der Hafenhalle GmbH, sehr gut kennt. „Wir sind ein Hafen ohne Schiffe“, sagte Lindemann, dessen Hafen sich zum größten, öffentlichen Containerterminal Sachsen-Anhalts entwickelt hat, und der schon seit Jahren auf den Ausbau der Saale wartet. Henry Schütze, Oberbürgermeister der Stadt Bernburg, kündigte auf der BVMW-Veranstaltung an, sich mit Amtskollegen aus der Region und dem Landrat zusammenzusetzen, um das Saale-Bündnis aktiv zu unterstützen. „Bernburg ist ein wichtiger Industriestandort und will es auch bleiben“, sagte Schütze. ■



Für viele Unternehmen an der Saale ist der Anschluss an das Wasserstraßennetz von existenzieller Bedeutung

130 Mio. Umschlag und 2,1 Millionen Contgainer Duisport erwartet für 2011 einen Rekordumschlag

Die bereits zur Jahresmitte erkennbare überaus positive Entwicklung bei den Umschlagzahlen hat sich im Laufe des zweiten Halbjahres noch weiter fortsetzen können. So erwartet die duisport-Gruppe für die Duisburger Häfen, inklusive der privaten Werkhäfen, ein Gesamtumschlagsvolumen von ca. 130 Mio. Tonnen in 2011. Davon entfallen auf die Häfen der duisport-Gruppe 64 Mio. Tonnen. „Auch wenn sich die Entwicklung leicht abkühlt, werden wir im Laufe des Geschäftsjahres das beste Ergebnis in der Geschichte des Duisburger Hafens realisieren“, sagte Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG. Beim erlösrelevanten Schiffs- und Bahnumschlag in den Häfen der duisport-Gruppe wird mit 33 Mio. Tonnen ebenfalls ein exzellentes Ergebnis erwartet. Besonders erfreulich ist hierbei die Steigerung im Schiffsumschlag von aktuell über 20 %. Bei den Gütergruppen haben sich die Bereiche Kohle, Eisen und Stahl sowie die Chemie überproportional positiv entwickelt. Auch im Containerumschlag steuert die duisport-Gruppe auf ein neues Rekordergebnis zu. In den Monaten Januar bis einschließlich

Oktober wurden bei den drei Verkehrsträgern Schiff, Bahn und LKW über 2,1 Mio. TEU umgeschlagen. „Wir gehen davon aus, dass die duisport-Gruppe bis zum Jahresende das Ergebnis des vergangenen Jahres mit 2,25 Mio. TEU deutlich übertreffen wird“, so Staake.

Dieser überaus positiven Entwicklung wird im Duisburger Hafen durch den weiteren Aus- und Neubau von wichtigen Infra- und Suprastrukturprojekten Rechnung getragen. Neben einem neuen KV-Terminal, welches die duisport-Gruppe in Hohenbudberg im Süden des logport-Areals errichtet, erweitert die RBH, eine hundertprozentige Tochter von DB Schenker, ihre Kapazitäten auf der sogenannten Kohleinsel im Duisburger Hafen. Hier werden die Kapazitäten bis zum Jahr 2014 deutlich ausgebaut. Darüber hinaus errichtet die Deutsche Bahn im Norden des Duisburger Hafens das erste von deutschlandweit zwei sogenannten Mega-Hubs für den kombinierten Verkehr. „Diese strategischen Weichenstellungen schaffen exzellente Voraussetzungen für zukünftiges Wachstum im Güterverkehr“, so Erich Staake. ■



Die Steigerung im Schiffsumschlag im Duisburger Hafen liegt derzeit über 20 %

Ein Plus von nur 0,2 % Nahezu Stagnation in der Binnenschifffahrt

Nach ersten vorläufigen Ergebnissen hat im August 2011 die auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderte Gütermenge gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres nur noch um 0,2 Prozent zugenommen. Dabei weisen von den vier Hauptverkehrsbeziehungen der Verkehr innerhalb Deutschlands und der Empfang aus dem Ausland positive Veränderungsdaten auf (+0,9 bzw. +3,1 Prozent), der Versand ins Ausland und der Durchgangsverkehr entwickeln sich dagegen rückläufig (-4,7 bzw. -4,4 Prozent). Gegen den Trend nimmt der Containerverkehr weiterhin zu. So wurden hier fast 10 Prozent mehr TEU befördert als im August 2010. ■

Hafen Hamburg Freihafenzone fällt am 1. Januar 2013

Mit der Veranstaltungsreihe „Aus Freihafen wird Seezollhafen – Sie fragen, wir antworten!“ wurde in den letzten Wochen im Rahmen des Förderprogramms „Weiterbildungsbonus“ ein fachlicher Überblick über die Handlungsoptionen für Unternehmen in der Freizonenzone geliefert. Diese Vorbereitungen bilden eine gute Grundlage für die unterschiedlichen betrieblichen Anpassungen, die jedes Unternehmen für sich treffen muss, wenn die Freizonengrenze am 1. Januar 2013 fällt. Ausgerichtet wurde die Veranstaltung von der zwei P Plan:Personal GmbH, in Kooperation mit dem Hauptzollamt Hamburg-Hafen.

Die von der Freizonenaufhebung betroffenen Unternehmen sind selbst dafür verantwortlich, die erforderlichen Umstellungen rechtzeitig anzugehen und sich durch Gespräche mit Experten über die individuell beste Lösung für ihr Unternehmen zu informieren. Im Vordergrund der Veranstaltungsreihe standen daher persönliche Gespräche, um individuelle Fragen und Bedürfnisse mit dem Hauptzollamt, den IT- und Zolldienstleistungsanbietern, sowie den Beratungsunternehmen zu klären.

In Fachvorträgen wurden während der insgesamt sechs Veranstaltungstage Förderangebote vorgestellt, Lieferketten analysiert sowie relevante Zollverfahren und deren Auswirkungen auf die Betriebsabläufe bei der Einfuhr, dem Umschlag, der Lagerung und der Ausfuhr der betroffenen Unternehmen präsentiert. ■

Neues Schiffshebewerk Niederfinow

Stahlbauarbeiten begonnen

Am 24. November 2011 wurde auf der Baustelle für das Neue Schiffshebewerk Niederfinow mit der Montage der ersten Stahlbauteile begonnen.

Dazu wurden die ersten vier Stahlbausektionen für die Bodenplatte des neuen Hebewerkstrogens in der Nacht vom 23. zum 24.11.2011 per Tieflader nach Niederfinow transportiert und dort mit einem 500 t - Kran in die Baugrube eingehoben. Die vier jeweils ca. 28,5 t schweren Sektionen mit Abmessungen von 16,38 m x 5,00 m wurden bei der KSB Kran- und Stahltechnologie GmbH in Berlin-Hohenschönhausen vorgefertigt und mit einem Korrosionsschutzanstrich versehen.

Das Unternehmen ist Nachauftragnehmer der DSD Brückenbau GmbH, die in der bauausführenden Arbeitsgemeinschaft Neubaue Schiffshebewerk Niederfinow für den Stahlbauteil verantwortlich zeichnet und nun auch mit Montageleistungen in Niederfinow präsent sein wird.

Der Stahltrug des neuen Hebewerkes wird mit rd. 1.815 t Stahlgewicht das schwerste bewegliche Einzelbauteil an der Anlage sein. Er wird 125,5 m lang, 18 m breit und 7,5 m hoch. Für den in U-Form zu fertigenden Trug kommt ein Stahl der Güte S355 mit Blechstärken von 6 bis 80 mm zum Einsatz. Gefüllt mit Wasser wird der Trug knapp 10.000 t schwer sein. Zum Vergleich: das

Gewicht des mit Wasser gefüllten Troges am alten Hebewerk liegt bei rd. 4.300 t.

Das 77 Jahre alte Schiffshebewerk Niederfinow wird bis zum Jahr 2014 durch einen Neubau der Wasserstraßenklasse Va ersetzt. Mit Inbetriebnahme des neuen Hebewerkes wird ein modernes Motor-güterschiff künftig 104 20“-Standardcontainer transportieren können, statt heute 27.

Die Gesamtprojektkosten in Höhe von rd. 285 Mio. € für diese Projekt finanzieren der Bund und die Europäische Union (50 Mio. € aus EFRE-Mitteln).

Das Schiffshebewerk Niederfinow liegt fast in der Mitte der rd. 150 km langen, transeuropäischen Wasserstraßenverbindung zwischen dem Wasserstraßenknoten Berlin und dem Seehafenverbund Szczecin/Swinoujscie und überwindet einen Höhenunterschied von 36 m. ■



Die Arbeiten am neuen Schiffshebewerk gehen zügig voran.

Foto: WSV

An allen Staustufen von Koblenz bis Trier wird neben der vorhandenen 170m-Kammer eine weitere Schleusenammer mit einer Nutzlänge von 210 m errichtet

Die Arbeiten für den Vorhafenausbau der Zweiten Schleuse Trier haben begonnen

Am 9. November 2011 wurde der Auftrag für den Bau des Oberen und Unteren Vorhafens der neuen zweiten Schleuse Trier mit einem Auftragswert von rund 9,6 Mio. € an das Unternehmen Weiland Bau GmbH vergeben. Mit den Baurbeiten wurde am 23. November 2011 begonnen.

Im Zuge des Baues der zweiten Schleusen an der Mosel wird an allen Staustufen der Mosel von Koblenz bis Trier landseitig neben der vorhandenen 170 m langen Schleusenammer eine weitere zweite Schleusenammer mit einer Nutzlänge von 210 m errichtet. So wird auch in Zukunft sichergestellt, dass der Verkehr künftig reibungslos fließen kann, auch wenn die bereits fast 50 Jahre alten ersten Schleusenammern mal außer Betrieb genommen werden müssen. Nachdem die

zweite Schleusenammer an der Staustufe Zeltlingen fertiggestellt und die in Fankel in wenigen Monaten den ersten Probebetrieb aufnehmen kann, wird nun mit dem Bau des Oberen und Unteren Vorhafens als Teil der Maßnahme „Bau der zweiten Schleuse Trier“ begonnen. In einer Bauzeit von 18 Monaten soll der Obere Vorhafen als rückverankerte Stahlspundwandkonstruktion auf einer Gesamtlänge von rund 392 m und der 260 m lange Untere Vorhafen als rückverankerte Bohrpfahlwand hergestellt werden. Das anfallende Baggermaterial wird mit dem Schiff von Trier nach Biebelhausen an der Saar abtransportiert und

dort verbracht. Zu Beginn der Maßnahme wird der öffentliche Radweg entlang der Schleuse „An der Staustufe“ für Radfahrer gesperrt. Für die Dauer der Baumaßnahme wird der Radverkehr um das Baufeld herum auf einen eigens dafür eingerichteten Weg umgeleitet. ■



Großes Foto: Luftbild Staustufe Trier; Kartenausschnitt: Vorhafenausbau Schleuse Trier.

Quelle: WSA Trier

Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.



Was haben wir erreicht?

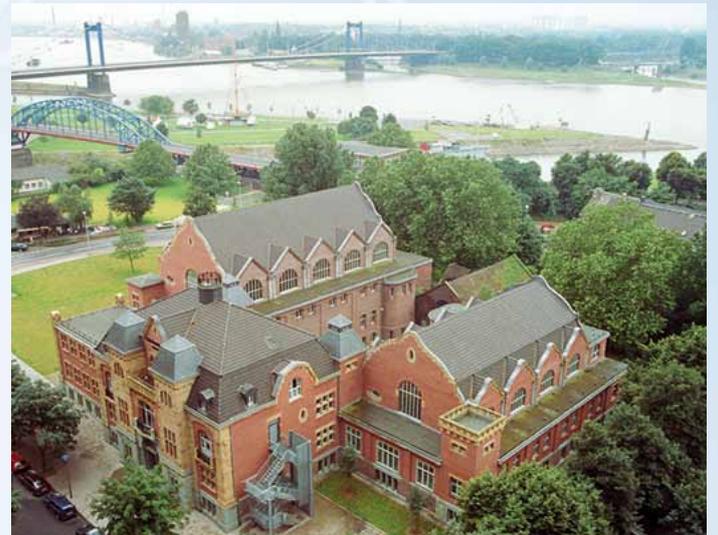
Die Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt Duisburg-Ruhrort e.V. ist aufgrund einer Initiative aus dem Bereich der Binnenschifffahrt 1977 gegründet worden. Sie engagiert sich aktiv für die Beschaffung von musealen Objekten aus dem Bereich der Binnenschifffahrt.

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