

8/2012

Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Personalwerbekampagne

Ausbildungsberuf Binnenschiffer: Deine Freiheit, den Traum, dein Job!

Seite 8

SMM 2012 in Hamburg

Rekordbeteiligung in wirtschaftlich anspruchsvollem Umfeld

Seiten 26-39

„Gutes Signal für die Region“

Neuss Düsseldorfer Häfen und Kölner Häfen: Kooperation RheinCargo geht an den Start

Seiten 40-41

Tagesaktuelle Nachrichten auf www.schiffahrts-magazin.de € 5,00 ISSN 1867-8831



Die Transport- und Haftpflichtversicherung der esa EuroShip.

**Neu:
Bis zu € 50 Mio. Deckung**

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

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

Ein Unternehmen der Allianz 



Den Fortschritt erleben.

Liebherr FCC Baureihe - fest installierter Hafenkran für den Einsatz im Binnenhafen.

- Universell einsetzbar mit Haken, Spreader oder Motorgreifer



- Schlanke Krankonstruktion ideal für schmale Kaianlagen
- Nur punktuelle Versteifung der Kaianlage erforderlich

*Besuchen Sie uns
auf der SMM in Hamburg
HALLE A1, STAND 327*



Liebherr-Nenzing Service GmbH
Am Neuländer Baggerteich 1
21079 Hamburg/Germany
Tel.: +49 40 76702-248
info.lns@liebherr.com
www.liebherr.com

LIEBHERR
Die Firmengruppe



Friedbert Barg
Herausgeber

Das Bundesverkehrsministerium stellt den Ausbau der Mosel wegen Geldmangel ein

Mosel-Ausbaustopp birgt Probleme für die Industrie

Anteilsverluste auf einigen stagnierenden Märkten. Binnenschifffahrt konnte Anteil am Modal Split nicht erhöhen.“

„Die Binnenschifffahrt erreicht im Hinterland der großen deutschen Seehäfen lediglich Marktanteile im unteren einstelligen Prozentbereich. Restriktionen in Bezug auf Fahrrinentiefe, Schleusengröße oder Brückenhöhe schränken dort ihre Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ein.“

Das sind Ausrisse aus der Marktbeobachtung „Entwicklung des Modal Split auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt unter besonderer Berücksichtigung der Binnenschifffahrt“, die das Bundesamt für Güterverkehr im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durchgeführt hat - und deren Zusammenfassung wir auf den Seiten 10-11 dieser Ausgabe veröffentlichen.

Das Ergebnis der Marktbeobachtung kann

in der Binnenschifffahrt keine Freude auslösen, denn während die beiden Verkehrsträger Straße und Schiene kräftig zulegen, stagniert es bei dem umweltfreundlichsten und kostengünstigsten aller Verkehrsträger.

Wenn dazu noch die Meldung aus dem Bundesverkehrsministerium kommt, dass der Ausbau der Mosel wegen Geldmangel eingestellt wird, ist das schon ein Anlass, die Stirn krauszuziehen, denn auf der einen Seite ist es das mehrfach bekundete Bestreben der Bundesregierung, die wachsenden Verkehre der Zukunft verstärkt auf das Binnenschiff zu verlagern, - aber auf der anderen Seite ist sie nicht bereit, die wasserstraßenbaulichen Voraussetzungen dazu zu schaffen.

Der Stopp des weiteren Ausbaus der Mosel dürfte - neben der Binnenschifffahrt - auch die saarländische Industrie vor Probleme stellen. Das kann doch nicht gewollt sein. ■

In eigener Sache

Schiffahrts-Magazin im online-Abonnement

Im Prinzip bleibt eigentlich alles so, wie es schon seit über vier Jahren ist: Auf unserer Internetseite www.schiffahrts-magazin.de werden wir tagesaktuelle Nachrichten, wichtige und interessante Links sowie Banneranzeigen kompetenter Fachpartner der Binnenschifffahrt veröffentlichen, - und das Schiffahrts-Magazin wird weiterhin monatlich als Printausgabe (12-mal im Jahr) mit Reportagen, Meldungen und Fachbeiträgen aus allen Bereichen von Binnenschifffahrt, Häfen und Schiffstechnik erscheinen.

So, - und jetzt kommt das, was sich ändert: Anders als in den letzten Jahren wird es das Schiffahrts-Magazin nicht mehr zum kostenlosen Download geben. Für nur 2,50 Euro monatlich kann die Online-Ausgabe des Schiffahrts-Magazins künftig - ab der nächsten Ausgabe (09/2012) - über das Internet bezogen

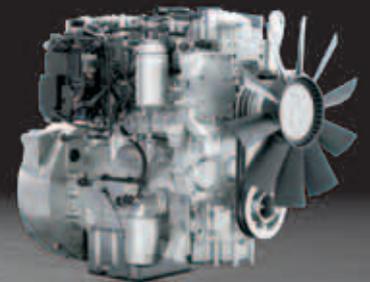
werden. Wir werden den Bezahlvorgang aber nicht kompliziert, sondern eher einfach gestalten. Sie bestellen über ein entsprechendes Bestellfeld auf www.schiffahrts-magazin.de ein Jahresabonnement, wir nehmen Sie in unseren Verteiler auf und schicken Ihnen eine Rechnung.

Vertrauen gegen Vertrauen. Sie brauchen auch nicht zu befürchten, in eine Abo-Falle zu tappen. Ihr Abonnement endet automatisch nach zwölf Monaten und wir werden Sie dann fragen, ob Sie verlängern möchten.

Das gilt auch für das Abonnement der Printausgabe. Dieses Abonnement kostet 54 Euro im Jahr - und endet ebenfalls automatisch zwölf Monate nach der Bestellung durch Sie. Wenn Sie noch keines haben, können Sie das gerne auf unserer Internetseite nachholen. ■

Der richtige Antrieb für Ihr Schiff

Individuelle Instandsetzung von Schiffsmotoren und -komponenten, Fertigung nach DIN EN ISO 9001:2008



Wir mobilisieren lange Leistung - seit 50 Jahren sorgt BU Bückner & Essing dafür, dass Motoren lange laufen. Je nach Bedarf unserer Kunden setzen wir komplette Motoren, Motorenteile, Aggregate, Kurbelwellen, Nockenwellen und Präzisionsbauteile fachgerecht instand. Generalüberholungen führt BU Bückner & Essing nach strengen Qualitätskriterien durch. Das gilt natürlich auch für unsere Tauschmotoren.

BU Drive
BÜCKER + ESSING



BU Bückner & Essing GmbH
Friedrich-Ebert-Straße 125
49811 Lingen (Ems)
T +49 (0) 5 91 / 71 050
F +49 (0) 5 91 / 71 05 222
motoren@bu-drive.de
www.buecker-essing.de

Schifffahrt

- Mannheimer Häfen: Güterumschlag steigt um 21,5 % 6
- Gebaut 1954 bei Ruthof in Regensburg
MS „Seeshaupt“ verschrottet 6
- Deutsche Binnenreederei: Neue Vorstandsmitglieder 7
- Soeben erschienen: Der WESKA 2012 ist da 7
- Bestbezahlter Ausbildungsberuf in Deutschland
Binnenschiffer: Deine Freiheit, dein Traum, dein Job! 8
- www.cdni-iwt.org: Website zum Thema CDNI 9
- VBW-Thementag: Neue Märkte und Potentiale 9
- Anteilsverluste auf einigen stagnierenden Märkten
Binnenschifffahrt konnte Anteil am Modal Split nicht erhöhen 10
- Verkehrsbericht 2011 der WSD West liegt vor
Statistische Daten aufbereitet 12
- Referententwurf
Umsetzung des Abfallübereinkommens 12
- Keine Kooperation mit JadeWeserPort
Hamburg bleibt zweitgrößter Containerhafen Europas 13
- **Schiffahrts-Magazin-Serie:** Erstes Ausbildungsjahr (Teil 1)
Maschinen- und Motorentchnik am
Schiffer-Berufskolleg Rhein 14
- Ausbildungsstart 2012 beim Wasser- und Schifffahrts-
amt Heidelberg: 30 junge Menschen werden in fünf
Ausbildungsberufen ausgebildet 17

Schiffstechnik

- Zwei neue Schiffe für das WSA Bremen
Doppeltaufe auf der Weser 18
- „Exclusively made with Swarovski Elements“
Wurm & Köck: Zwei neue FGS für 900 Personen 20
- Kanalgängig und auch auf Nebenwasserstraßen
des Rheines einsetzbar
Lehnkering gibt zwei weitere Gastanker-
Neubauten bei TeamCo in Auftrag 23

- Wegen derzeitiger Buchungszurückhaltung im Tourismus
Flusskreuzer A-Rosa Flora kommt jetzt erst 2014 24
- MAN: Claus Benzler neuer Leiter für Marktsegment Marine 24
- VDMA: Enormer Preisdruck bei immer kürzeren Lieferzeiten
ist große Herausforderung für den deutschen Schiffbau
Erfolgreich durch Anpassung an veränderte Märkte 25
- Wernz GmbH feiert 35-jähriges Firmenjubiläum
„Wenn unsere Kunden rufen, stehen wir bereit“

Sonderteil SMM 2012

- 25. SMM vom 4. bis zum 7. September 2012 in Hamburg
Rekordbeteiligung in anspruchsvollem Umfeld 26
- Halle A3, Stand 218
Ruderpropeller von Jastram 28
- Halle A4, Stand 224
Cummins stellt Marine Motor mit 2.983 kW vor 28
- Kooperationsbörse „MariMatch 2012“
Plattform für Technologien und Produkte 29
- Halle A1, Stand 518
Neuentwicklung gleich am Gromex-Stand testen 30
- Halle A3, Stand 201
Hatz Diesel 30
- Halle A4, Stand 204
Caterpillar-Experten stehen für Fragen zur Verfügung 31
- B2.OG, Stand 100 - 104
Technik und Dienstleistungen aus Frankreich 31
- Halle A4, Stand 402
BU Bücken & Essing mit neu entwickeltem Gasmotor 32
- Liquefied Natural Gas (LNG) als Alternative zu den
herkömmlichen Brennstoffen. Verringerung der CO2-
Emissionen im Fokus der internationalen Schifffahrt 33
- Halle B8, Stand 203
Vacon und e-ms zeigen das weltweit erste
dieselelektrische Bordnetz- und Antriebskonzept 34
- Halle A3, Stand 305
MTU zeigt Antriebs- und Servicelösungen für Schiffe 35

Titelbild: MS „Wartburg“ aus Rotterdam im Hafen Amsterdam

Foto: Friedbert Barg

Impressum

Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Gegründet 2008
Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag

Friedbert Barg
Fachverlag für Schifffahrt und Wasserstraßen

Mülheimer Straße 4, 40239 Düsseldorf
Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684

Redaktion

Friedbert Barg (gesamtverantwortlich)
f.barg@schiffahrts-magazin.de

Online-Redaktion

Sylvia Arlt (sylvia-arl@schiffahrts-magazin.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht (Basel), Peter Baumgartner (Österreich), Petra Grünendahl (Duisburg), Jenny May (Berlin), Dr. Carola Siedhoff (Hamburg), Werner Reuter (Mannheim), Odo Stüttgen (Landshut), Anne-Katrin Wehrmann (Bremen). 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.

Anzeigenleitung Deutschland

Michael Spahn, Hafenstraße 9, 55118 Mainz
Tel. 06131 / 62 74 626 Fax 06131 / 27 56 164
m.spahn@schiffahrts-magazin.de

Anzeigenleitung Österreich

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 6/2012 vom 01.01.2012

Tagesaktuelle Nachrichten im Internet auf www.schiffahrt-online.de

- Halle B6, Stand 400
Fiberoptischer Kurssensor von Alphasron 35
- Halle A4, Stand 306
Schottel Rim Thruster (SRT) für OSV, Superyachten
und Binnenschiffe 36
- Halle B6, Stand 108: Sonnenlichttaugliche Monitore 37
- Halle B2.EG, Stand 297: „Fliegende Werft“ vor Ort 37
- Halle B5, Stand 509.1: Engineering around the globe 37
- Halle B5, Stand 316
Staubfreies Reinigen von Schiffswänden und Tanks 38
- Halle B7, Stand 110: Ergonomisches Sitzen an Bord 39
- Halle B5, Stand 504
Antikorrosions-Dachklimaanlagen 39

Häfen / Wasserstraßen

- NDH und HGK sind sicher: Ein gutes Signal für die Region
Kooperation RheinCargo geht an den Start 40
- Für Einführung und Aufrechterhaltung eines Qualitätsmanage-
mentsystems im Unternehmen
Buss Port Logistic erhält das ISO 9001 Zertifikat vom GL 42
- Güterumschlag in NRW-Binnenhäfen rückläufig 42
- Von Automatischer Lkw-Entladung bis Zement-Beladung
am Hafen Lagertechnik und Gesamttransportketten 43
- Sennebogen 835E: Erhöhte Wirkungsgrade und
effiziente Technik
„Beindruckend schnell und dabei sehr schnell“ 44
- Wasserstraßen in Ostdeutschland
Wirtschaft plant Protestaktion 44
- Die Hälfte der Flutmulde Rees ist fertiggestellt
Bergfest am Ufer des Rheins 45
- Oberes Stemmto in der Schleuse ersetzt
Neue Tore für die Schleuse Feudenheim 46
- BDB: „Das eine nicht tun, und das andere lassen!“ –
Ist Ramsauers Modernisierungskonzept der Wasser-
straßen gescheitert?
BMVBS stellt Ausbau der Mosel wegen Geldmangel ein 46
- Verlagssonderteil: Thesen und Themen des Bundes-
verbandes Öffentlicher Binnenhäfen 47 - 52

Inserentenverzeichnis

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

Atlas Schifffahrt	21
Ball der Schifffahrt	12
BU Drive Bücken & Essing GmbH	3
Carl Rehder Gruppe	6
Druckerei Dünnwald	10
esa-Allianz	Titelseite
Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.	4. Umschlagseite
Hafen Mannheim	9
Liebherr-Nenzing Service GmbH	2. Umschlagseite
Magnetrol	37
MSG eG	7
Service des Marchés Publics	53
Schottel GmbH	27
Schwarz-Technik GmbH	21
Schulschiff „Rhein“	17
SW Steger & Windhagen	33
VACON GmbH	29
Wernz GmbH	20
Wittig Schiffsausrüstung	11 + 38

Öffentliche Ausschreibung

- Service des Marchés Publics 53

Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4

Ab Ausgabe 09/2012

Das **Schifffahrts-Magazin** als
Online-Ausgabe

für nur 2,50 Euro monatlich!

www.schifffahrts-magazin.de

Mannheimer Häfen Güterumschlag steigt um 21,5 %

In den Mannheimer Häfen wurden im Juli insgesamt 643.725 Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen. Der Umschlag stieg von 529.673 Tonnen um 114.052 Tonnen.

Das gute Monatsergebnis wurde insbesondere durch einen erhöhten Umschlag an Nahrungs- und Futtermittel, Eisen und Stahl sowie an Fahrzeugen und Maschinen erzielt. Einen Zuwachs um mehr als das Dreifache im Vergleich zum Vorjahresmonat erzielte die Gütergruppe Nahrungs- und Futtermittel mit insgesamt 154.452 Tonnen. Der Anstieg ist mit der Wiederinbetriebnahme einer Ölmühle zu begründen. Um 94,40 Prozent stieg der Umschlag an Eisen und Stahl. Ein Plus von 62,94 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat verzeichnete die Sparte Fahrzeuge und Maschinen.

Der wasserseitige Containerverkehr sank zwar in den Stückzahlen von 9.916 TEU im Juli 2012 um 514 TEU auf eine Gesamtstückzahl von 9.402 TEU (- 5,18 Prozent). Dagegen entwickelte sich die Tonnage von 77.744 Tonnen auf 97.256 Tonnen (+ 25,10 Prozent). ■

Gebaut 1954 bei Ruthof in Regensburg

MS „Seeshaupt“ verschrottet



Der Haus-See der Münchner hat verliert ein maritimes Juwel. Foto: Stephan Gelbmann

57 Jahre nach der Indienststellung hat das ehemalige Flaggschiff MS Seeshaupt auf dem Starnberger See ausgedient. Mit einer Kapazität von 900 Personen, war das drei Deck-Schiff bis zur Außerbetriebnahme am 11. September 2011 das größte Schiff in Bayern. Die Kiellegung des Schiffes

war am 7. Januar 1954 in der berühmten Schiffswerft Ruthof in Regensburg, wo schon andere bekannte Schiffe wie zum Beispiel die Goethe oder Wappen von Köln. Ursprünglich hatte das Schiff sogar eine Kapazität von 1200 Passagieren und kostete damals mit modernster Ausstattung

1,8 Mio D-Mark. Die Presse berichtete bei der Taufe des Schiffes im März 1955 vom modernsten Vergnügungsschiff der deutschen Binnenschifffahrt. Besonders stolz war man damals auf den intelligenten Voith-Schneider Antrieb. Die Seeshaupter verabschiedeten sich von "ihrem" Schiff bei einer vier Stunden dauernden Fackelfahrt am 2. September 2011 festlich in Tracht gekleidet und mit einem Abschiedsmarsch der örtlichen Blasmusik.

Gleich nach der Außerbetriebnahme begann das zerstörerische Werk der Schneidbrenner, denn man wollte sich die kostspielige Erhaltung des Schiffes nicht mehr antun. Übrig blieb vom einst schönen Schiff die Schiffsglocke, die jetzt einen Ehrenplatz auf der neuen MS Seeshaupt bekommen hat. P.B. ■

Anzeige

**Ihr Spezialist
auf allen Gebieten
der Transport- und
Schiffsversicherung**



**Bei uns
können Sie sicher
vor Anker gehen!**



CARL REHDER GMBH

Assekuranz- und Schiffsmakler

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

Deutsche Binnenreederei Neue Vorstands- mitglieder

Der Aufsichtsrat der Deutschen Binnenreederei AG (DBR) hat Dorota Dziedzic (43) und Piotr Pawlowski (41) in den Vorstand berufen.

Pawlowski wird ab sofort die bisherigen Aufgaben von Stanislaw Wittkowski (73) übernehmen, der zuletzt die Position des stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden innehatte. Wittkowski soll aufgrund seiner langjährigen Expertise weiterhin als Berater des Vorstands tätig sein. Piotr Pawlowski wird seine aktuelle Funktion als Handelsdirektor und Prokurist beim Mutterkonzern der DBR, OT Logistics (ehemals Odratrans Group), parallel weiter ausführen. Vor seiner Zeit bei OT Logistics war der ausgebildete Wirtschaftswissenschaftler (MBA) mit Schwerpunkt Seetransport unter anderem bei Vos Logistics als Operational Director und bei Apreo Logistics als Handels- und Flottendirektor tätig.

Dorota Dziedzic verantwortet die Bereiche Finanzen und Administration. Die promovierte Wirtschaftswissenschaftlerin war zuletzt Importmanagerin bei Variant S.A. und übte von 2007 bis 2010 eine Lehrtätigkeit als Dekanin in der Krakauer Higher School of Economics and Computer aus.

„Wir sind froh, dass wir den Vorstand mit zwei Experten in der Logistikbranche erweitern konnten. Ihr Profil entspricht unseren Anforderungen, die DBR für die Zukunft weiterhin auf gewinnbringendem Kurs zu halten“, sagt Piotr Chajderowski, Vorstandsvorsitzender der DBR und OT Logistics. Er sei optimistisch, dass die neuen Vorstandmitglieder die große Kompetenzlücke, die Stanislaw Wittkowski hinterlässt, schnell und erfolgreich schließen werden. „Bei Herrn Wittkowski möchte ich mich im Namen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für seine unermüdliche Unterstützung bedanken und hoffe, dass er uns auch in Zukunft beratend zur Seite steht“, betont Chajderowski. ■

Soeben erschienen

Der WESKA 2012 ist da

Der WESKA, das Standardwerk für die Binnenschifffahrt, ist kürzlich in der 79. Ausgabe herausgekommen. Das ca. 1500 Seiten umfassende Werk ist wie jedes Jahr vollständig überarbeitet worden und enthält tabellarische Fahrstreckenbeschreibungen mit Angaben der Orte, Häfen und Umschlagstellen, Brücken, Schleusen und Fähren für das gesamte Rheinstromgebiet, die Westdeutschen Kanäle und die Weser, das Elbstromgebiet, die Märkischen Wasserstraßen, die Oder sowie die Donau von Kelheim bis zum Schwarzen Meer. Eingehend beschrieben sind auch die örtlichen Verhältnisse der Fahrstrecken mit Hinweisen für die Fahrt auf den einzelnen Wasserstraßen. Einen großen Teil nehmen auch die Kapitel "Internationales Schifffahrtsrecht" und "Nationales Schifffahrtsrecht" mit Abdrucken bzw. Verweisen von Gesetzen, Verordnungen und sonstigen Vorschriften ein. Darüber hinaus enthält der WESKA eine Vielzahl weiterer Informationen und besonders Adressen,

die für die gesamte Binnenschifffahrt und die damit verbundenen Gewerbegebiete von Bedeutung sind.

Bestellungen an: Binnenschifffahrts-Verlag GmbH, Dammstraße 15-17, 47119 Duisburg, Telefon: +49 (0)203 / 800 06 – 20, Telefax: +49 (0)203 / 800 06 – 21, E-Mail: shop@binnenschifffahrts-verlag.de ■



Anzeige

Über 95 Jahre Erfahrung haben Zukunft ...

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

Wasserstraßenlogistik
von Bayerns Marktführer



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



MSG eG

Südliche Hafenstraße 15 • 97080 Würzburg
www.MSGeG.de

Bestbezahlter Ausbildungsberuf in Deutschland

Binnenschiffer: Deine Freiheit, dein Traum, dein Job!

Zum Start der Personalwerbekampagne „Be your own captain“ erklärt BDB-Präsident Georg Hötte: „Die Binnenschifffahrt bietet aufgrund der Altersstruktur der Beschäftigten hervorragende Entwicklungschancen und Aufstiegsperspektiven für junge Menschen.“

Eine Tätigkeit in der Binnenschifffahrt zeichnet sich durch vielfältige Aufgaben und den Umgang mit moderner Technik aus. Zudem

ist „Binnenschiffer/in“ der am besten bezahlte Ausbildungsberuf in ganz Deutschland. Junge Nachwuchskräfte können sich in kurzer Zeit zum Schiffsführer oder selbständigen Unternehmer weiterentwickeln. In Deutschland arbeiten derzeit rund 7.500 Menschen in der Binnenschifffahrt und sorgen dafür, dass Jahr für Jahr große Gütermengen und zahlreiche Passagiere sicher auf europäischen Wasserstraßen transportiert werden.“



Junge BinnenschifferInnen haben so viele Möglichkeiten wie noch nie.

Da qualifiziertes Personal für die Branche unverzichtbar ist, hat ein internationales

Konsortium als Hilfestellung für den Umgang mit dem demografischen Wandel eine Personalrekrutierungsstrategie für die europäische Binnenschifffahrt erarbeitet.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) hat mit Partnern aus sieben Nationen im Rahmen des EU-Forschungsprojektes PLATINA (Platform for the Implementation of NAI/DES) einen sogenannten Werkzeugkasten entwickelt, der Arbeitshilfen für eine effektive Personalgewinnung enthält.

Unter www.becaptain.eu finden Binnenschifffahrtsunternehmen ab Anfang August 2012 u.a. Leitfäden zu den Themen „Ausbildung“ und „Praktikum“, die aufzeigen, warum es sich lohnt, Auszubildende und Praktikanten an Bord zu holen. Das Informationsblatt „Personalwerbung“ liefert weitere wertvolle Tipps zur effektiven Anwerbung von Personal in der Binnenschifffahrt. Eine umfangreiche Bilddatenbank soll es nicht nur dem Binnenschifffahrtsgewerbe ermöglichen, Personalwerbemaßnahmen zu illustrieren.

Insbesondere Jugendliche, die vor der Berufswahl stehen, finden auf der Internetseite zudem ein Faltblatt mit wichtigen Informationen rund um den Beruf „Binnenschiffer/in“. Die Informationsmaterialien werden voraussichtlich im Herbst 2012 auch in Printform vorliegen und können dann über die BDB-Geschäftsstelle bezogen werden. ■

BE YOUR OWN CAPTAIN
www.becaptain.eu

Wenn
Freiheit
für dich das
wichtigste
ist.

**Binnenschiffer:
Deine Freiheit,
dein Traum,
dein Job!**

Informier' dich jetzt
auf www.becaptain.eu

Binnenschifffahrt Weiterhin Stagnation

Nachdem sich schon im März des laufenden Jahres der Güter- und Containerverkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen kaum verändert hatte (+0,4 Prozent), weist auch der April 2012 mit einem geringfügigen Minus von 0,6 Prozent nahezu unveränderte Transportmengen. Insgesamt wurden 108.000 Tonnen weniger Güter befördert als im April 2011. Am stärksten zurückgegangen ist dabei der Versand ins Ausland, der sich um 126.000 Tonnen bzw. 3,2 Prozent verringerte. Containertransportweisen diesmal einen überdurchschnittlichen Rückgang auf. Bei einem Minus von 9 % wurden im April dieses Jahres 17.000 TEU weniger auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert als im April 2011. ■

www.cdni-iwt.org

Website zum Thema CDNI

Die ZKR und die Vertragsstaaten des CDNI haben eine Website des CDNI (www.cdni-iwt.org) zur inhaltlichen Darstellung und Durchführung dieses internationalen Übereinkommens über die Sammlung und Entsorgung von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt online gestellt.

Als erste in vier Sprachen (Französisch, Deutsch, Niederländisch und Englisch) verfügbare interaktive Plattform zu diesem Thema wendet sich die Website an alle Nutzer der Wasserstraßen im Vertragsgebiet des CDNI. Die Website bietet Informationen zu den wichtigsten Abfallarten sowie den Instrumenten, die infolge des Übereinkommens eingeführt wurden wie z. B. ECO-Karte und ECO-Konto. Zudem enthält sie eine interaktive Karte, in der die derzeit bestehenden Annahmestellen verzeichnet sind. Auch die Termine der im Rahmen des CDNI stattfindenden Sitzungen und Veranstaltungen sind stets aktuell auf der Plattform zu finden. ■

VBW-Thementag Neue Märkte und Potentiale

Unter dem Titel "Automotive und Projektladungsverkehre – neue Märkte und Potentiale für die Binnenschifffahrt", veranstaltet der Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) am 19.10.2012 einen Thementag in Duisburg (Haus Rhein). Mehrere Transportbereiche werden von namhaften Referenten besprochen. Zum Beispiel bringt VW/Wolfsburg den Autotransport zur Sprache und die Firma Glahr wird über die Windkraftlogistik sprechen. Am Vorabend wird der Referatsleiter für die Binnenschifffahrt und Häfen bei der EU-Kommission Dimitrios Theologitis zum Thema NAIADES II referieren. Anmeldung unter info@vbw-ev.de PB

Anzeige



Trimodal im Quadrat

Die Schnittstelle zwischen
Wasser, Straße und Schiene
in der Quadratestadt
Mannheim.



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

Hafen Mannheim
weltweit für die Region

Anteilsverluste auf einigen stagnierenden Märkten

Binnenschifffahrt konnte Anteil am Modal Split nicht erhöhen

Mit dem Ziel, mögliche Ursachen für die Marktanteilsverluste der Binnenschifffahrt in den vergangenen Jahren zu identifizieren, hat das Bundesamt für Güterverkehr im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Entwicklung des Modal Split in Deutschland näher untersucht. Vor dem Hintergrund einer tendenziell steigenden Verkehrsleistungsentwicklung gingen die Anteile der Binnenschifffahrt am Modal Split im Zeitraum von 2000 bis 2011 zugunsten von Straße und Schiene sukzessive von 13 auf 9 Prozent zurück.

Straße erhöhte Anteile

Die Straße erhöhte ihre Anteile im selben Zeitraum von rund 68 auf 71 Prozent, die Schiene von rund 16 auf 18 Prozent. Der

Anteil der Rohrleitungen am Modal Split lag im Zeitraum von 2000 bis 2011 konstant bei zwei bis drei Prozent.

Eine differenzierte Betrachtung der Entwicklung des Modal Split nach Güterabteilungen (NST/R) für den Zeitraum von 2000 bis 2009 verdeutlicht, dass die Leistungswerte der Binnenschifffahrt mit Ausnahme der Güterabteilung „Fahrzeuge, Maschinen, sonst. Halb- und Fertigwaren, bes. Transportgüter“ im Betrachtungszeitraum in keiner Güterabteilung einem eindeutigen Wachstumstrend folgten. In keiner der zehn Güterabteilungen (NST/R) konnte die Binnenschifffahrt ihren Anteil am Modal Split erhöhen. In der Tendenz stagnierte er in fünf Güterabteilungen, in den übrigen fünf Güterabteilungen sank er. Ein Teil der Güterabteilungen, in denen die Binnenschifffahrt vergleichsweise hohe

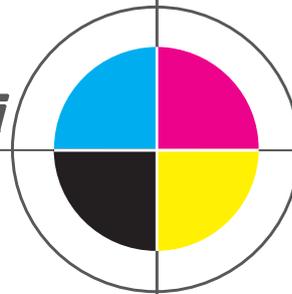
Marktanteile erreicht („Feste mineralische Brennstoffe“, „Erze und Metallabfälle“, „Düngemittel“) bzw. die bezogen auf die Verkehrsleistung für die Binnenschifffahrt von hoher Bedeutung sind („Steine und Erden“), entwickelte sich im Betrachtungszeitraum im Vergleich zum Gesamtmarkt unterproportional. Auf einigen stagnierenden Märkten musste die Binnenschifffahrt zudem Anteilsverluste hinnehmen („Erze und Metallabfälle“, „Düngemittel“).

Steigende Verkehrsnachfrage

Auf den Märkten, die im vergangenen Jahrzehnt durch eine steigende Verkehrsnachfrage gekennzeichnet waren, konnte die Binnenschifffahrt im Betrachtungszeitraum bestenfalls ihren Marktanteil halten („Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“, „Chemische Erzeugnisse“, „Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter“), überproportionale Leistungszuwächse waren hier mithin nicht feststellbar. Auf einigen Wachstumsmärkten verzeichnete die Wasserstraße Anteilsverluste zugunsten von Straße („Andere Nahrungs- und Fut-

Anzeige

Druckerei



Dünwald

*Gestaltung · Satz
Buch- und Offsetdruck
Digitaldruck
Papierverarbeitung*

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

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

termittel“, „Eisen, Stahl und NE-Metalle“) und Schiene („Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase“). Den Güterstruktureffekt hat die Binnenschifffahrt im vergangenen Jahrzehnt nur bedingt nachvollzogen.

Die Gründe für die vergleichsweise schwache Marktanteilsentwicklung der Binnenschifffahrt unterscheiden sich in Abhängigkeit von den betrachteten Segmenten: In der Güterabteilung „Erdöl, Mineralölerzeugnisse Gase“ verzeichnete die Binnenschifffahrt entgegen der Gesamtmarktentwicklung im Zeitraum von 2000 bis 2009 eine rückläufige Verkehrsleistungsentwicklung.

Ursächlich war in der Hauptsache die negative Entwicklung im grenzüberschreitenden Empfang, die im Einklang mit den rückläufigen deutschen Gesamteinfuhren an Mineralölprodukten stand. Der Marktanteil der Binnenschifffahrt reduzierte sich im Betrachtungszeitraum von 28 auf 21 Prozent zugunsten des Schienengüterverkehrs.

Zuwächse für die Schiene

Trotz rückläufiger Inlandsnachfrage nach Mineralölprodukten nahmen Mineralölbeförderungen auf der Schiene im deutschen Binnenverkehr deutlich zu; ihr Anteil am Modal Split erhöhte sich von 13 auf 22 Prozent. Ursächlich für Zuwächse des Schienengüterverkehrs waren u.a. Verkehrsverlagerungen von der Wasserstraße sowie geänderte Aufkommens- und Warenströme bzw. Produktionsstrukturen in der Mineralölwirtschaft. In diesem Zusammenhang spielen u.a. die wachsende Bedeutung der Rohöleinfuhren aus den ehemaligen GUS-Staaten sowie der ostdeutschen Raffinerien in Brandenburg und Sachsen-Anhalt eine wesentliche Rolle. Im Wachstumsmarkt des Güterverkehrs („Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter“) hielt die Binnenschifffahrt ihren Marktanteil im Zeitraum von 2000 bis 2009 weitestgehend konstant bei 3 bis 4 Prozent. Aufkommenszuwächse resultierten insbesondere aus Containerbeförderungen im Hinterland der ARA-Häfen, wo die Binnenschifffahrt vergleichsweise hohe Marktanteile erzielt. Die Zuwächse, die sich vor allem im Rhein-Stromgebiet zeigten, fielen jedoch schwächer aus als auf der Schiene, die im selben Zeitraum deutliche Marktanteilsgewinne zu Lasten der Straße verbuchte. Ursächlich war das überproportionale Wachstum der schienenseitigen Containerverkehre, insbesondere im Hinterland der norddeutschen Containerhäfen. Aufgrund vergleichsweise hoher Anteile, die die Schiene am Modal Split im Hinterlandverkehr von Hamburg und Bremerhaven erreicht, profitierte sie



im letzten Jahrzehnt in hohem Maße vom überproportionalen Umschlagswachstum der beiden Häfen, das u.a. durch die EU-Osterweiterung und den Beitritt Chinas zur WTO bedingt wurde.

Die Binnenschifffahrt erreicht im Hinterland der großen deutschen Seehäfen lediglich Marktanteile im unteren einstelligen Prozentbereich. Restriktionen in Bezug auf Fahrrinentiefe, Schleusengröße oder Brückenhöhe schränken dort ihre Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit ein.

Marktanteil zwischen 11 und 12 Prozent

Nach 14 Prozent zu Beginn pendelte der Marktanteil der Binnenschifffahrt bezogen auf die Verkehrsleistung in der Güterabteilung „Eisen, Stahl und NE-Metalle“ über weite Strecken des vergangenen Jahrzehnts zwischen 11 und 12 Prozent. Die Verkehrsnachfrage, die sich in der Binnenschifffahrt vor allem auf großteilige Güter wie Stahlmasten o.ä. konzentriert, folgte dabei weitestgehend dem Entwicklungsverlauf der deutschen Rohstahlproduktion. Da ein Großteil der wasserseitigen Beförderungen grenzüberschreitend erfolgt, ist sie stark abhängig von der Entwicklung der Binnen- und Außenwirtschaft.

Aufgrund der Marktstruktur können Standortentscheidungen der Stahlindustrie generell erhebliche Auswirkungen auf regionale Angebotsstrukturen und Verkehrsströme haben. Deutliche Marktanteilsverschiebungen von der Schiene zur Straße zeigten sich zum Ende des vergangenen Jahrzehnts. Letztere profitierte von einem veränderten Einkaufsverhalten verschiedener Stahlabnehmerbranchen infolge der Wirtschaftskrise, das sich in kleineren Bestellmengen und einer Reduzierung der Lagerhaltung äußerte. ■

Der vollständige Bericht, der auch eine detailliertere Analyse für den Bereich der Containerverkehre, den Mineralölsektor und die Stahlindustrie beinhaltet, steht im Internet unter www.bag.bund.de/Shared-Docs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Sonderberichte/SB_Modal_Split_2012.pdf?__blob=publicationFile zur Verfügung.

Anzeige



... Ihr Rücken wird es Ihnen danken!

Neue Generation Ruderhausstühle und Unterteile



Haben wir Ihr Interesse geweckt? Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne!

Wittig GmbH
Max-Peters-Straße 13
47059 Duisburg

Tel.: +49 (0)203/932730
Fax: +49 (0)203/9327366

E-Mail: info@wi-du.de
Internet: www.wi-du.de

Verkehrsbericht 2011 der WSD West liegt vor

Statistische Daten aufbereitet

Der Verkehrsbericht 2011 der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD West) kann ab sofort im Internet unter <http://www.wsdwest.wsv.de/Service/Publikationen/verkehrsberichte/index.html> abgerufen werden. Er zeigt, wie sich der Schiffsverkehr auf Niederrhein und westdeutschen Kanälen über einen längeren Zeitraum bis zum Berichtsjahr entwickelt hat. Dafür wurden statistische Daten ermittelt, grafisch aufbereitet und analysiert. Nach diesen Analysen hat sich der starke

Transportanstieg von 2010 im Berichtsjahr 2011 nicht wiederholt. Die Transporte auf dem Niederrhein und den westdeutschen Kanälen konsolidieren sich aber – bei leichtem Rückgang – auf dem bisher erreichten Niveau.

Ein wesentlicher Grund für die nachlassende Verkehrsleistung sind die Niedrigwasserperioden auf dem Rhein im Frühjahr und Herbst 2011. Entgegen dem - auch bundesweit erkennbaren - rückläufigen Trend, gibt

es im westdeutschen Kanalgebiet aber auch Zuwächse, so z. B. beim Gütertransport an den Schleusen Bevergern und Herbrum am Dortmund-Ems-Kanal und Herne – Ost am Rhein-Herne-Kanal, beim Containertransport und bei der Tragfähigkeit der Schiffe.

Der Verkehrsbericht der WSD West gibt aber nicht nur Aufschluss über die Verkehrsentwicklung in Zahlen. Er zeigt auch, welche regelnden und ordnenden Maßnahmen die WSD West trifft, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten, welche Förderprogramme es für das Schifffahrtsgewerbe gibt und wie weit sie in Anspruch genommen wurden. ■

Anzeige

Glückauf-Halle
Luisenstraße 39 · Duisburg-Homberg

Ball der Schifffahrt Duisburg 2012

Samstag, 27. Oktober 2012
Einlass 19:30 Uhr · Beginn 20:00 Uhr

Ellen Obier
www.ellenobier.de

Wolfgang Trepper
www.wolfgang-trepper.de

Daniel Hochsteiner
www.daniel-hochsteiner.de

Herr Fröhlich
www.herr-fröhlich.org

TSC Rheinfeuer
www.tsc-rheinfeuer.de

al dente
Tanzen und entspannen mit al dente

Ellen Obier
Conference
„Ich bin alle Frauen“

Daniel Hochsteiner
Der König unter den Jongleuren

Herr Fröhlich
Der Wirbelwind in Sachen Comedy

TSC Rheinfeuer
Showtanzreise um die Welt

Wolfgang Trepper
„... was auf die Ohren“

al dente
Tanzen und entspannen mit al dente

Kartenvorverkauf
Zweirad Lata

(keine Vorverkaufsgebühren)

Glückaufstraße 8 · 47198 Duisburg-Homberg
Telefon 020 66 / 33232

Referentenentwurf

Umsetzung des Abfallübereinkommens

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Verbänden der am System Wasserstraßen Beteiligten einen Entwurf für ein Gesetz zur Änderung des Ausführungsgesetzes zum Abfallübereinkommen vorgelegt. Die Verbände konnten bis zum 20. Juli 2012 Stellung nehmen. Der BDB stellt befriedigt fest, dass künftig nicht nur der Schiffsführer ordnungswidrig handelt, wenn keine Entladebescheinigung vorgelegt werden kann. Auch der Ladungsempfänger wird in die Pflicht genommen.

Im Entwurf heißt es dazu: Ordnungswidrig handelt, wer als Ladungsempfänger entgegen Artikel 7.01 Absatz 1, als Annahmestelle von Waschwasser entgegen Artikel 7.01 Absatz 2 oder als Schiffsführer entgegen Artikel 6.03 Absatz 4 die Entladebescheinigung nach Anhang IV der Anwendungsbestimmung nicht, nicht vollständig oder nicht ordnungsgemäß ausfüllt.

In den ersten Monaten nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens am 1. November 2009 weigerten sich einige Empfänger der Ladung, eine Entladebescheinigung auszufüllen. Weil die zuständigen Behörden dies nicht als Ordnungswidrigkeit verfolgen konnten, blieb es zum Ärger der Schiffsführer, die in den Niederlanden bei fehlenden Entladebescheinigungen mit Geldbußen zu rechnen hatten, bei ermahnen Hinweisen an die Landseite, künftig ordnungsgemäße Papiere auszustellen. Das neue Gesetz soll noch 2012 in Kraft treten. ■

Keine Kooperation mit JadeWeserPort

Hamburg bleibt zweitgrößter Containerhafen Europas

Von Dr. Carola Siedhoff

Der Hamburger Hafen hat trotz der schlechten gesamtwirtschaftlichen Lage ein Plus von 2,7 Prozent im Gesamtumschlag, bei 65,8 Millionen Tonnen, im ersten Halbjahr 2012 zu vermelden. Diese Zahl wurde im August bei der Hafen Hamburg Halbjahrespressekonferenz 2012 der Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) im Lokalschuppen der DB AG bekannt gegeben. Wachstumsträger im ersten Halbjahr 2012 für den Hamburger Hafen war unter anderem der Export. Rund 97 Prozent des Gesamtwachstums des Hamburger Hafens entfallen auf den Export. Im ersten halben Jahr 2012 kamen die Ausfuhren insgesamt auf eine Menge von 28,4 Millionen Tonnen, was eine Steigerung von 6,4 Prozent bedeutet.

„Hamburg hat gegenüber dem Wettbewerb in Nordeuropa weitere Marktanteile gewonnen. Jetzt zeigt sich einmal mehr wie sehr der Hamburger Hafen und die deutsche Exportwirtschaft voneinander profitieren“, so Jens Meier, Geschäftsführer der Hamburg Port Authority. „Dass es keine zweistelligen Wachstumsraten gibt, war klar“, sagte Claudia Roller, die Hafen Hamburg Marketing Vorstandsvorsitzende. „Aber auch Wachstum im einstelligen Bereich ist positiv unter diesen Umständen“, fügte sie hinzu.

Der im Universalhafen Hamburg mit 45 Millionen Tonnen dominierende Containerumschlag kommt mit seinem Umschlagergebnis von 4,4 Millionen TEU auf ein Plus von 1,9 Prozent. Für das geringe Wachstum sorgt das niedrige Umschlagergebnis im Bereich der Leercontainer, wohingegen der Umschlag beladener Container einen Zuwachs von 4,7 Prozent zu verzeichnen hat. „Die Leercontainerproblematik betrifft alle Häfen, nicht nur Hamburg“, erklärte Claudia Roller.

„Wenn wir die gesamtwirtschaftliche Lage nehmen und die Zahlen, so ist der Hafen das Rückgrat in Hamburg in allen Belangen“, sagte Frank Horch, Senator der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, in seiner Rede. Mit 46 Millionen Tonnen erzielte der Stückgutumschlag ein Plus von 3 Prozent, im Bereich Massengut ist mit 19,8 Millionen Tonnen ein Wachstum von 2,2 Prozent zu verzeichnen. Und dies obwohl es eine Abschwächung in den für den Hamburger Ha-

fen so wichtigen China-Handel gab. „Es ist sehr erfreulich, dass der Hamburger Hafen trotz eines schwierigen Wirtschaftsumfelds in Europa und einer Abschwächung des China-Handels im ersten Halbjahr sowohl im Stückgut, als auch im Massengutumschlag wachsen konnte“, sagte Claudia Roller.

„Dem Hamburger Hafen als Industrie- und Logistikstandort kommt für die wirtschaftliche Entwicklung der Küstenregion auch in der Zukunft eine zentrale Rolle zu. In wie weit die aktuelle wirtschaftliche Situation sich auf unseren Hafen auswirken wird, ist noch nicht abzusehen. Ich gehe davon aus, dass der größte Teil des deutschen Im- und Exports weiterhin über die deutschen Seehäfen abgewickelt werden wird“, betonte Frank Horch. In seiner Rede sprach der Senator der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation auch von der Fahrrinnenanpassung als wichtigstes Ziel für den Hamburger Hafen, „damit alle Schiffe den Hamburger Hafen erreichen können.“

Mit dem JadeWeserPort schloss Horch eine Kooperation in naher Zukunft aus. „Wichtig ist, dass die Ware den Hamburger Hafen erreichen kann“, betonte er. „Hamburg beteiligt sich nicht am JadeWeserPort!“, machte er deutlich. Gleichzeitig sieht er Wilhelmshaven nicht als direkte Konkurrenz für Hamburg, sondern mehr als Konkurrenz für die Häfen in Rotterdam und Antwerpen.

Auch die gute Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn wurde gelobt. „Was wäre der Ha-



Bei der Pressekonferenz (v.l.): Jens Meier, Geschäftsführer Hamburg Port Authority (HPA), Claudia Roller, Vorstandsvorsitzende Hafen Hamburg Marketing e.V., Senator Frank Horch, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Dr. Bernd Pahnke, Hafenauftraggeber Nord, DB Schenker Rail

fen ohne die Bahn?“, fragte Jens Meier. Seit 1989 ist das der ICE Standort in Hamburg-Eidelstedt, an dem auch die Pressekonferenz stattfand, für die Ver- und Entsorgung der ICE-Züge und technische Reparaturen zuständig. 2012 gibt es positive zwei Prozent Zuwachs des Container Transportaufkommens auf der Hafenbahn zu vermelden. Der Hamburger Hafen ist der größte Umschlagplatz für Bahncontainer in Europa. Auch die zweite Hälfte des Jahres 2012 sieht für den Hamburger Hafen positiv aus.

„Für den weiteren Jahresverlauf rechnen wir vor dem Hintergrund der nach unten korrigierten Prognosen für den Welthandel und die wirtschaftliche Entwicklung in unseren Kernmärkten mit einem Gesamtumschlag von rund 135 bis 136 Millionen Tonnen und damit einem Plus von rund zwei bis drei Prozent“, erklärte Claudia Roller. ■



Auch der Erzumschlag ist in Hamburg von großer Bedeutung.

Schifffahrts-Magazin-Serie: Erstes Ausbildungsjahr (Teil 1)

Maschinen- und Motorentechnik am Schiffer-Berufskolleg Rhein



Schiffer-Berufskolleg RHEIN

Schifffahrts-Magazin
Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik



Steffen Lehmann



Gregor v.d. Boom

In einer so noch nicht dagewesenen Form kooperieren das **Schiffer-Berufskolleg „RHEIN“** und die Fachzeitschrift **Schifffahrts-Magazin**. In den kommenden Ausgaben dieses Jahres befassen wir uns in besonderen Beiträgen mit der Wissensvermittlung und Merkmalen eines selbst-

umfangreiche Maschinenpark und die große Anzahl von Maschinenteilen der Schule.

Ein weiterer zentraler Punkt ist die Sicherheitserziehung im Umgang mit Anlagen und Maschinen, die von den Lehrerinnen und Lehrer vorgelebt wird und somit ein Sicherheitsverhalten internalisiert also verinnerlicht werden kann. Die Verinnerlichung des Sicherheitsdenkens stellt die Grundlage für eine kritische und selbstbewusste Unfallverhütung im Berufsleben wie auch im privaten Bereich dar.

Im Laufe der Ausbildung staffeln sich die Unterrichtsinhalte, beginnend mit den Funktionsprinzipien im ersten Ausbildungsjahr bis zur fachgerechten Bedienung und Bewertung eines Systems mit einer möglichen Problembeseitigung im 3. Ausbildungsjahr.²

Im ersten Ausbildungsjahr: Der Erwerb von Grundkenntnissen

Im ersten Ausbildungsjahr setzen sich die Schüler mit den Grundlagen der Maschinen- und Motorentechnik auseinander.³ Die Grundkenntnisse werden hierbei größtenteils in selbstständiger Arbeitsweise erworben. Dazu können die Schüler/innen auf ein großes Reservoir an Kleinmotoren,

Der praxisorientierte Unterricht der Maschinen- und Motorentechnik im Schiffer-Berufskolleg RHEIN hat die Aufgabe, den Schülerinnen und Schülern die Fachkompetenzen in diesem Bereich zu vermitteln, die für den späteren Beruf erforderlich sind.

Der Unterricht zielt hierbei auf den Erwerb von technischen Denk- und Handlungsweisen, wie zum Beispiel den richtigen Umgang mit Geräten und Maschinen, besonders bei technischen Problemen, ab.¹

Als sehr vorteilhaft erweist sich hierbei der

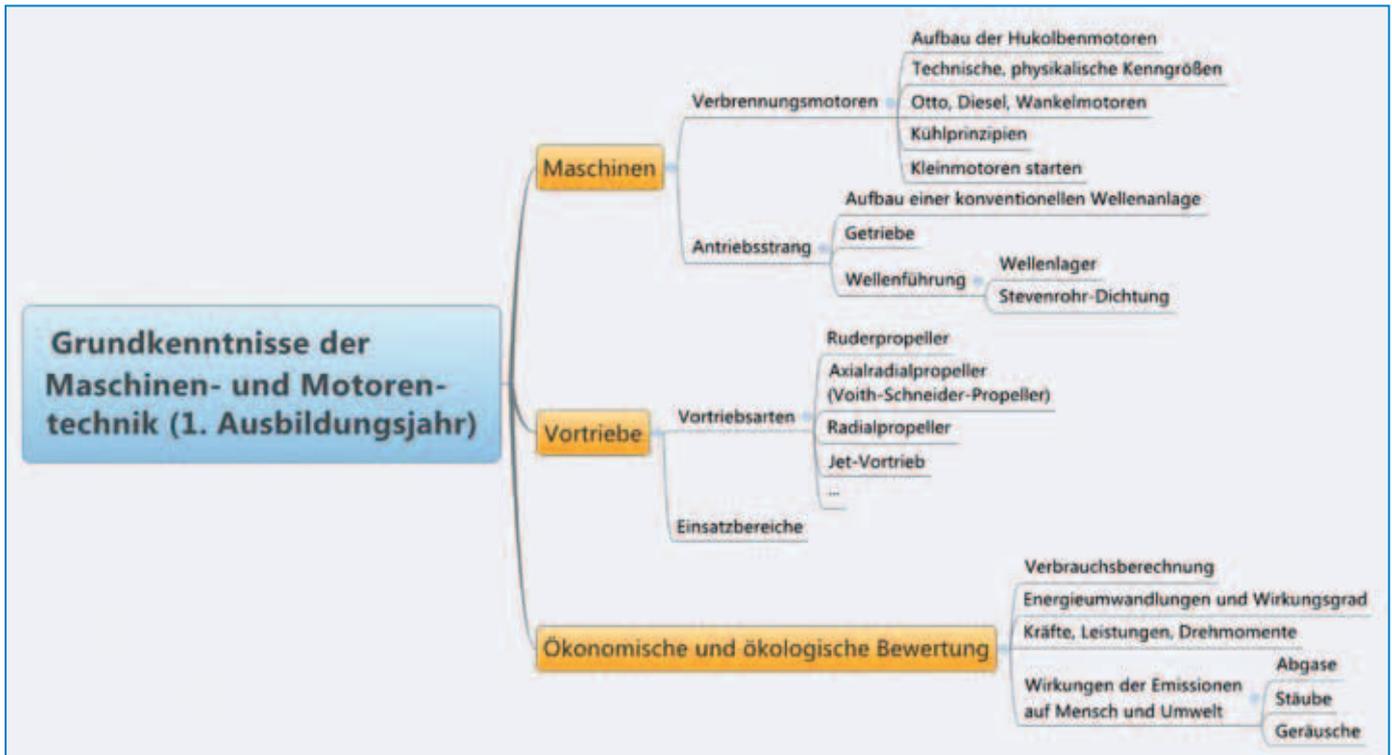
```

    graph LR
      Root[Gliederung Maschinen- und Motorentechnik] --- Y1[1. Ausbildungsjahr: Grundkenntnisse]
      Root --- Y2[2. Ausbildungsjahr]
      Root --- Y3[3. Ausbildungsjahr]
      
      Y1 --- M[Maschinen]
      Y1 --- V[Vortriebe]
      
      Y2 --- IM[Instandhaltung von Maschinen]
      Y2 --- GF[Grundkenntnisse Fluidtechnik]
      
      IM --- K[Kolben]
      IM --- KW[Kurbelwelle]
      IM --- S[Schmierstoffe]
      
      GF --- H[Hydraulik]
      GF --- P[Pneumatik]
      GF --- PU[Pumpen]
      
      Y3 --- HMA[Hauptmaschinen und Aggregate]
      Y3 --- FTB[Fluidtechnik im Betrieb]
      
      HMA --- FA[Funktion analysieren]
      HMA --- MV[Motorische Verbrennung beschreiben]
      HMA --- B[Bedienen]
      HMA --- FF[Fehler eingrenzen und feststellen]
      HMA --- KF[kleine Fehler beheben]
      
      MV --- ES[Einspritzsysteme]
      MV --- E[Emissionen]
      E --- V[Vermeidung]
      E --- NB[Nachbehandlung]
      
      FTB --- I[Inspektionen von Haupt- und Nebenanlagen]
      FTB --- HR[Hydraulisches Ruder]
    
```

Gliederung „Maschinen- und Motorentechnik“

14 Schifffahrts-Magazin Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Nr. 8 / 2012



Gliederung „Grundkenntnisse der Maschinen- und Motorentechnik“

Motorenschnittmodellen und anderen Unterrichtsmedien während ihrer praktischen Übungen zurückgreifen. Denn, das Schlagwort „learning by doing“, dem „Ergreifen“ und „Beobachten“ von Betriebsabläufen an den exemplarischen Anlagen sind wichtige Voraussetzungen für die erfolgreiche schulische Arbeit zur Vorbereitung der Abschlussprüfung und damit für den Einsatz der zukünftigen Matrosen.

Die inhaltliche Gliederung wird im Bild „Grundkenntnisse der Maschinen- und Motorentechnik“ dargestellt und zeigt die Fachbereiche „Maschinen“, „Vortriebe“ und die „ökonomische und ökologische Bewertung“.

Lernsituationen im Rahmen der handlungsorientierten Ausbildung

Die aufgeführten Inhalte werden in Lernsituationen vermittelt, die die Berufswelt widerspiegeln. Mit der Höhe des Wiedererkennungswertes der Lernsituation steigen bei den Schülerinnen und Schülern auch das Interesse und die Motivation. Die Einrichtung

eines Modellunternehmens als didaktische Konstruktion für den Lernprozess erfährt somit eine hohe Bedeutung.

In methodischer Hinsicht entscheiden die Lehrer/innen, welche Vorgehensweisen sie hierbei einsetzen, um den Schülerinnen und



Motorenmodell eines Hubkolbenmotors

¹ Vgl. Schifffahrts-Magazin Nr. 6/2012 – Die Schüler befähigen, komplexe Probleme einzuordnen und auch zu bewältigen.

² Anmerkung: Aufgrund der inhaltlichen Komplexität, kann hier nicht jeder Unterrichtsgegenstand dargestellt werden.

³ Vgl. Mind-Map zu den Grundkenntnissen der Maschinen- und Motorentechnik.

Schülern die Ausbildungsinhalte in transparenter Form vermitteln zu können. Eine Möglichkeit zu einer verstärkten Identifizierung ist unter anderem der konsequente Einsatz von Dialogsituationen, in denen die Protagonisten des Modellunternehmens zu Wort kommen.

Auszug aus der Lernsituation

„Nachenmotor“

Sie sind seit dem 01.08.2011 Auszubildende bei der Duisburger Schüttgutreederei Albrecht Vogt.

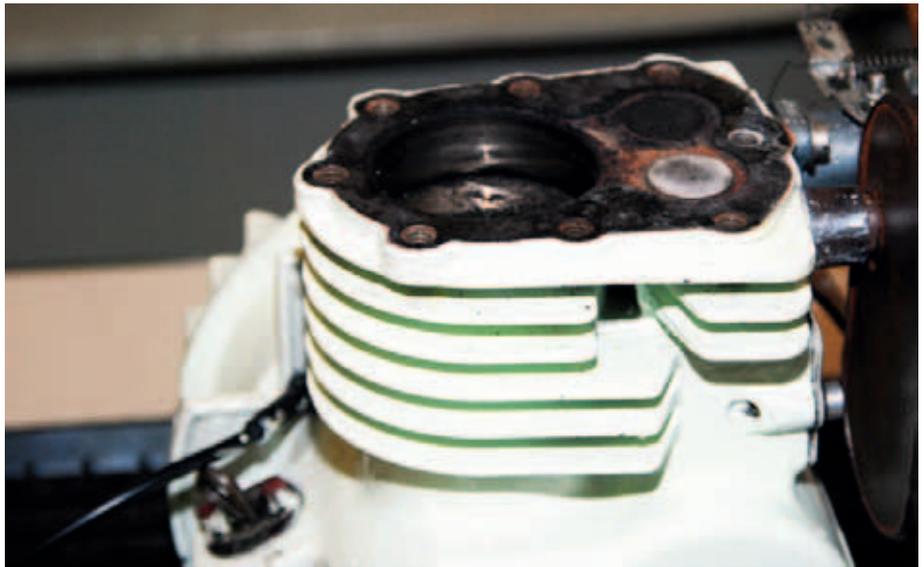
Der Schiffsführer der MS Prenzlau, Herr Paul Müller, von dem Sie als Schiffsjunge / Schiffsmädchen ihre praktischen Unterweisungen erhalten, möchte einen kleinen Nachen mit einem Hilfsmotor ausrüsten, der möglichst preiswert sein soll. Neben der technischen Eignung soll der Motor auch umweltfreundlich sein.

Herr Müller: „Moses, im Gebrauchtteilager der Ruhrortwerft liegen vier Motoren, die von ihren Ausmaßen in das Boot passen würden.“

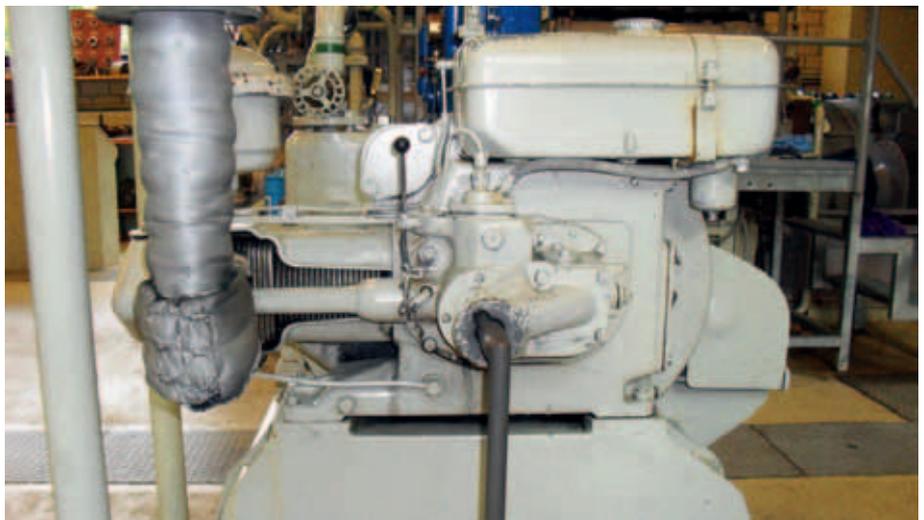
Bevor du eine Auswahl treffen kannst, musst du dir zuerst die erforderlichen technischen Grundkenntnisse aneignen, ehe du die Motoren in Augenschein nehmen und anschließend hinsichtlich ihrer Bauart und Eignung analysieren kannst, und um im Anschluss eine Auswahl treffen zu können.“

Ausblick:

In den nächsten Ausgaben werden die Unterrichtsinhalte des zweiten und dritten Ausbildungsjahres vorgestellt. ■



Kleinmotor im teilzerlegtem Zustand



Deckhilfsaggregat Farymann



Foto oben: Deckhilfsaggregat Farymann aus anderer Perspektive



Foto rechts: Auszubildende des SBKR analysieren einen Kleinmotor

Ausbildungsstart 2012 beim Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg

30 junge Menschen werden in fünf Ausbildungsberufen ausgebildet

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg, verantwortlich für den Betrieb, die Unterhaltung und Verwaltung der Bundeswasserstraße Neckar von Mannheim bis Heilbronn, startet mit 10 jungen Menschen das neue Ausbildungsjahr. Die neuen Auszubildenden werden in den Ausbildungsberufen Konstruktionsmechaniker/in, Binnenschiffer/in, Wasserbauer/in und Verwaltungsfachangestellte/r auf die spätere Berufswelt vorbereitet. Insgesamt sind derzeit 30 Auszubildende in 5 Lehrberufen beim Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg beschäftigt, was einer Ausbildungsquote von rd. 10 Prozent entspricht.

„Die Ausbildung junger Menschen ist für uns nicht nur eine betriebliche Notwendigkeit, um als kompetente und moderne Dienstleistungsbehörde bestehen zu können, sondern auch eine gesellschaftliche und soziale Aufgabe“ erklärt Amtsleiter Jörg Huber. „Wir stellen Ausbildungsplätze über unseren eigenen Bedarf hinaus zur Verfügung, um dem großen Bedarf der Jugendlichen gerecht zu werden und um Wissen an die nächste Generation weiterzugeben“.

Damit die Auszubildenden die möglichst besten Voraussetzungen für eine erfolgreiche Ausbildung erhalten, sind insgesamt 12 Ausbilder eingesetzt, die sich neben ihrem jeweiligen Tagesgeschäft auch intensiv um die Wissensvermittlung bemühen. Durch die qualitativ hochwertige Ausbildung wird dem Auszubildenden eine Vielzahl von Kenntnissen, Fähigkeiten und Fertigkeiten vermittelt. Im Jahr 2012 haben 9 Auszubildende erfolgreich ihre Ausbildung mit dem Gesellenbrief abgeschlossen. Den Auszubildenden wird in der Regel eine mindestens einjährige Übernahme angeboten.

Ausbildungsstätten sind das Wasser- und Schifffahrtsamt in Heidelberg, die Außenbezirke in Heidelberg, Eberbach und Bad Friedrichshall sowie der Bauhof in Neckarsteinach.

Auch im Jahr 2013 werden im WSA Heidelberg wieder 10 Ausbildungsplätze vergeben. Informationen gibt es unter <http://www.wsa-hd.wsv.de>



Wasserbaulehrlinge erlernen das Peilen der Gewässersohle mittels Peilstangen

Anzeige

Die Qualität einer Transportleistung beginnt beim Personal – daher

**Weitblick beweisen und ausbilden
Lebenslanges Lernen bedeutet weiterbilden**



In unserer Aus- und Fortbildungseinrichtung bieten wir Lehrgänge für die Binnenschifffahrt

Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V.

Schulschiff RHEIN
Stadthafen / Rheinanlagen

Tel. 0 20 66 – 22 88 0 • Fax 0 20 66 – 22 88 22
www.schulschiff-rhein.de • info@schulschiff-rhein.de

Zwei neue Schiffe für das WSA Bremen

Doppeltaufe auf der Weser

Von Anne-Katrin Wehrmann

Gleich zwei neue Schiffe hat das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Bremen Anfang August am Anleger seines Außenbezirks Farge feierlich getauft: Mit der Indienstellung des Schwimmgreifers „Elsflether Sand“ sowie des Aufsichts- und Arbeitsschiffes „Weserplate“ nähert sich die Umsetzung des 2004 erstellten Fahrzeugkonzepts der Behörde nunmehr der Vollendung. Die damals festgelegte Reduzierung des motorisierten schwimmenden Fahrzeugpools von 13 mit nautischem Personal bemannten Schiffen auf nur noch sechs modernere und leistungsfähigere ist mit Übergabe der beiden Neubauten abgeschlossen – was jetzt noch fehlt, sind lediglich eine neue Klappschute und eine Steinschute. Er rechne damit, dass das Gesamtkonzept 2014 umgesetzt sein werde, kündigte WSA-Leiter Dr. Torsten Stengel während der Zeremonie zur Doppeltaufe an. Als verantwortliche Instanz für eine funktionierende Infrastruktur und die Sicherheit des Verkehrs auf den Wasserstraßen schärfte die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes die Voraussetzungen dafür, dass die maritime Wirtschaft – mit rund 90.000 Arbeitsplätzen in der Region Bremen – existieren und sich entwickeln könne, betonte Stengel. „Daher leisten die Mitarbeiter der WSV mit der Erfüllung ihrer

Aufgaben täglich einen wesentlichen Beitrag für die maritime Wirtschaft und für die Menschen in der Region. Natürlich benötigen wir hierfür auch moderne Wasserfahrzeuge.“ Mit den beiden neuen Schiffen werde das WSA Bremen leistungsstärker, steigere seine Effizienz und könne auch in Zukunft den hohen Standard zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Flüssen Weser, Hunte, Lesum und Wümme aufrechterhalten. Zum Einsatz kommen sollen die Fahrzeuge laut Stengel unter anderem bei der Überwachung der Wasserstraßen sowie bei der Unterstützung von Inspektionsarbeiten an Bauwerken, die nur von Wasserseite zugänglich sind. Darüber hinaus gehören die Durchführung von Baumaßnahmen an den Wasserbauwerken und Ufern, die Beseitigung von Sandeintreibungen in der Fahrinne sowie die Unterstützung bei der Abarbeitung von Havarien zum Aufgabenspektrum.

Schwimmgreifer „Elsflether Sand“

Mit dem Schwimmgreifer „Elsflether Sand“ ist das fünfte von insgesamt sieben Schiffen ausgeliefert worden, die die Fachstelle Maschinenwesen Süd in Nürnberg im Rahmen des Konjunkturpakets II für verschiedene Wasser- und Schifffahrtsämter in Auftrag gegeben hatte. „Ziel war es, möglichst sieben baugleiche Standardschiffe zu erlangen“, erläuterte Markus Pöhlmann, stellvertretender



Klaus Frerichs, Leiter der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest, überbrachte seine Glückwünsche zur Doppeltaufe in Bremen-Farge.

Leiter der Fachstelle, jetzt bei der Taufe in Bremen-Farge. Die europaweite Ausschreibung hatte damals die Faaborg-Werft aus Dänemark gewonnen.

Der 3,3 Mio. € teure neue Schwimmgreifer ersetzt beim WSA Bremen die vorhandenen Arbeitsgeräte „Harrier Sand“ und „Werderland“. Er ist 35 m lang, 9,50 m breit und hat eine Fixpunkthöhe von 4,20 m. Am Arbeitsdeck wurde ein Steinkasten mit einem Fassungsvermögen von 65 t eingebaut: Voll beladen beläuft sich der Tiefgang des Schiffes auf etwa 1,25 m, ohne Steine auf 0,90 m. Im vorderen Bereich ist der Oberwagen eines Hydraulikbaggers, der über einen Baggerarm mit der Auslegung von 17 m sowie diverse Anbaugeräte verfügt, auf einem Drehkranz fest eingebaut. Angetrieben wird die „Elsflether Sand“ wie ihre sechs Schwestern – die beiden restlichen Schiffe sollen ebenfalls noch in diesem Jahr die dänische Bauwerft verlassen – von zwei Schottel-Ruderpropellern des Typs SRP 320, die in der Brunnenbauweise unter Deck verbaut sind. Über elastische Wellen sind diese Antriebe mit den beiden jeweils 200 kW starken Sisu-Dieselmotoren verbunden. Als Manövrierhilfe wurde zusätzlich ein Pumpjet installiert. Zum Ankoppeln von Prähmen habe man sich an das Fahrzeugkonzept des WSA Bremen angepasst und den Schwimmgreifer mit Koppelwinden ausgestattet, sagte Pöhlmann. Bei der Bordhydraulik fiel die Entscheidung für eine dezentrale Lösung mit baugleichen Kompaktaggregaten an drei Stellen des Schiffes, die die an Bord verbauten Hydraulikzylinder mit Öl versorgen. „Vorteile dieser Lösung sind ein geringerer



Im Rahmen einer kleinen Weser-Rundfahrt konnten sich die Gäste der Doppeltaufe von der Leistungsfähigkeit des neuen Schwimmgreifers „Elsflether Sand“ überzeugen

Verrohrungsaufwand, geringeres Ölvolumen an Bord, höhere Anlagenverfügbarkeit und eine einheitliche Wartung“, so Pöhlmann. Mit zwei dieser Kompaktaggregate werden unter anderem auch die hydraulischen Teleskopstelzen bedient, die auf einem Hubweg von 7 m stufenlos ein- und ausgefahren werden können: Sie dienen dazu, das Schiff beim Einsatz als schwimmendes Gerät zu halten und zu stabilisieren. Die Steuerhauseinrichtung der sieben Fahrzeuge wurde in Absprache und Zusammenarbeit mit den beteiligten Dienststellen einheitlich festgelegt. Aufgrund der Vielzahl an Mitwirkenden und der unterschiedlichen Einsatzgebiete hätten nicht alle individuellen Wünsche in die Standardschiffe übernommen werden können, machte Pöhlmann deutlich – dies habe allen Beteiligten die Bereitschaft zu Kompromissen abverlangt. Unter dem Strich lasse sich aber festhalten: „Die Mühen haben sich gelohnt, und das WSA Bremen erhält heute mit dem Schwimmgreifer ‚Elsflether Sand‘ ein neues Arbeitsschiff mit sehr guten Fahreigenschaften und einer Vielfalt an Einsatzmöglichkeiten.“

Arbeitsschiff „Weserplate“

Gleiches gilt auch für die „Weserplate“, die wie ihre 2008 in Dienst gestellte Schwester „Weserland“ auf der Fassmer-Werft in Berne-Motzen gebaut wurde. Beide zusammen werden beim WSA künftig fünf ältere Arbeitsschiffe ersetzen, die bereits aus den 1950er- und 1960er-Jahren stammen und nicht mehr den Anforderungen eines modernen und aufgabenorientierten Betriebs entsprechen. Ursprünglich habe es sich bei der aktuellen Auslieferung um einen nur leicht modifizierten Nachbau der „Weserland“ handeln sollen, berichtete Werftinhaber Harald Fassmer. „Doch die Nachkalkulation lehrt uns eines Besseren. Aufgrund neuer Vorschriften und Anforderungen wurden die Hauptabmessungen vergrößert, die Antriebmotoren und damit natürlich auch die Fundamente geändert und so weiter – was schließlich in einer kompletten Neukonstruktion endete.“

Mit einer Länge von jetzt 27,10 m und einer Breite von 6,70 m beträgt die Verdrängung der „Weserplate“ 137 t und damit 25 t mehr als beim Vorbau. Die Zuladung wurde auf 15,3 t erhöht. Bei einem maximalen Tiefgang von 1,20 m galt es, eine Durchfahrts Höhe von nur 4,83 m zu realisieren. „Es war klar, dass diese Forderungen nur mit einem hydraulisch absenkenden Steuerhaus, einem absenkenden Radarantennenträger und einem klappbaren Signalmast erreicht werden konnten“, erläuterte Fassmer. Das

neue Aufsichts- und Arbeitsschiff hat 4,2 Mio. € gekostet und ist unter anderem mit einer Werkstatt, einer großen Decksfläche, einem Hydraulikkran sowie einer Bugfaltrampe ausgestattet. Wie die „Elsflether Sand“ wird es ebenfalls von zwei Schottel-Ruderpropellern angetrieben, auch hier wurde als Manövrierhilfe ein Pumpjet installiert. Die beiden Hauptmotoren der Firma Volvo Penta haben eine Leistung von jeweils 221 KW: Bei den Tests konnten die geforderten Geschwindigkeiten von 17 km/h als Einzelfahrer und 13 km/h im Schubverband nach Aussage von Fassmer zum Teil deutlich überschritten werden. Für die Realisierung eines Großteils des Fahrzeugkonzepts hatte das WSA Bremen die Fachstelle Maschinenwesen Nord in Rendsburg mit ins Boot geholt. Mit der „Weserplate“ würden alle für die

Aufgabenerledigung an der Bundeswasserstraße gestellten Anforderungen erfüllt, freute sich deren Leiter Peter Bielke: „Insbesondere die Möglichkeit zum Schieben und Längsseitsschleppen der im Gesamtkonzept vorgesehenen Pontons und schwimmenden Geräte, die Möglichkeit zur Versorgung von Baustellen mit Baumaterial, der Transport von mobilen Arbeitsgeräten zur baulichen Unterhaltung von Deckwerken sowie die Durchführung von wasserbaulichen Aufgaben auch an Uferböschungen können mit dem neuen Arbeitsschiff durch die besondere bauliche Konzeption, die hohe Manövrierfähigkeit und die besondere Ausstattung bestmöglich umgesetzt werden.“ Und auch Klaus Frerichs betonte, dass mit den beiden Täuflingen die Zukunftsfähigkeit der WSV-Arbeit an der Weser für lange Zeit sichergestellt sei. Der Leiter der Wasser- und Schifffahrsdirektion (WSD) Nordwest



Mit der „Weserplate“ hat das Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen Anfang August ein neues Aufsichts- und Arbeitsschiff in Betrieb genommen. Foto: Anne-Katrin Wehrmann



Im Steuerhaus der „Weserplate“ ließen sich die interessierten Besucher technische Details erläutern. Links im Bild: WSA-Leiter Dr. Torsten Stengel. Fotos: Anne-Katrin Wehrmann

war eigens aus Aurich angereist, um seine Glückwünsche zu überbringen. „Die Schiffe sind da, die Schiffe müssen arbeiten, die Schiffe müssen lange halten“, betonte Frerichs. Er wünsche den Fahrzeugen „jederzeit gute Heimkehr“.

Wenn das Fahrzeugkonzept des WSA Bremen in zwei Jahren umgesetzt sein wird, kann es allerdings gut sein, dass die Behörde zu diesem Zeitpunkt keine eigenständige Dienststelle mehr ist: Zumindest sieht das aktuelle Konzept des Bundesverkehrsministeriums zur Reform der WSV vor, Bremen künftig als Außenstelle dem WSA Unterweser Jade in Bremerhaven anzugliedern. Zu diesen Plänen mochte sich WSA-Chef Stengel während der Taufe nicht äußern. Eines stehe allerdings fest: „Unabhängig von dem, was passiert – es gibt Aufgaben, die zu erfüllen sind, und dafür werden die neuen Schiffe benötigt.“

„Exclusively made with Swarovski Elements“

Wurm & Köck: Zwei neue FGS für insgesamt 900 Personen

Von Peter Baumgartner

Der Regensburger Oberbürgermeister ist überzeugt, der Schiffstourismus in der Weltebestadt läuft immer besser. Deshalb ist die Passauer Reederei Wurm & Köck mit den beiden neuen Schiffen auch sehr willkommen. Die ansässige Reederei Klinger ist über die Konkurrenz allerdings weniger erfreut. Zumal Klinger von der Reederei Wurm schon einmal aus Passau verdrängt wurde und deshalb eben nach Regensburg abgewandert ist. Nun steht der alte, neue Konkurrent noch dazu mit zwei hochmodernen Schiffen wieder am selben Kai und der Passagier hat die Qual der Wahl zwischen Kristallflotte und Nostalgieschiffahrt.

Bei der Schiffstaufe der Kristallflotte am 11. Juli 2012 durch Karin Seehofer, war jedenfalls eitel Wonne angesagt und W+K-Geschäftsführer Florian Noè rief in seiner Ansprache in Erinnerung, dass seine Reederei ja schon vor 50 Jahren in Regensburg tätig war und jetzt gekommen ist, um hier zu bleiben. Damit die Infrastruktur der Stadt den gestiegenen Anforderungen gerecht wird, nimmt die Stadt jetzt viel Geld in die Hand,

um die Schiffslände im Donau-Südarm neu zu gestalten. Dann sollte es für alle Anbieter die gleichen Bedingungen vor Ort geben.

Die beiden Fahrgastschiffe Kristallkönigin und Kristallprinzessin verbindet die Ausstattung durch die Kristallmanufaktur Swarovski. Angeblich sollen auf jedem Schiff eine Million Kristalle verbaut sein und die Schiffe daher unter dem Zusatz „Exclusively made with Swarovski Elements“ laufen.

Architekt Dieter Mayerhofer, der mit dem M&S Holding Projektmanagement aus Wels für die Planung der Schiffe verantwortlich zeichnet, zeigte sich vom außergewöhnlichen Engagement der Auftraggeber begeistert und bedauerte, dass der Seniorchef der Firma, Erich Wurm, durch eine Erkrankung an der Teilnahme zur Festveranstaltung gehindert wurde.

Allgemein großes Lob und Anerkennung wurde den beiden ausführenden Schiffswerften gezollt. Die ÖSWAG aus Linz an der Donau, die



Kapt. Karl-Heinz Klinger

Foto: P. Baumgartner

für die kleinere Kristallprinzessin (47 Meter) verantwortlich zeichnet, hat aus dem serbischen Kasko (Novi Sad) ein 300-Personen-Fahrgastschiff gezaubert, dass neben der perfekten Ausstattung, dem Kapitän Karl Heinz Klinger besonders wegen der gelungenen Schiffstechnik viel Freude machen wird. Das Schiff trägt die Baunummer 1468, was bezeugt, welch große Erfahrung und Perfektion hinter diesem Neubau steckt. Wertchef Reinhard Suppan gibt sich daher

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: Wernz@Wernz-GmbH.de

www.Wernz-GmbH.de



Das Innere der Kristallkönigin Fotos: Kapt. Otto Steindl



Die „Kristallprinzessin“ bei der Walhalla

auch bescheiden und spricht lediglich von einem wiederum gelungenen Auftrag und hofft, dass dem auch ein wirtschaftlicher Erfolg beschieden sei.

Die Lux-Werft aus Mondorf, die mit der Bau-Nummer 197 die 68 Meter lange Kristallkönigin abgeliefert hat, setzt mit diesem Schiff die erfolgreiche Werftgeschichte fort und die hohe Qualität der Ausführung wieder unter eindrucksvoll unter Beweis.

An Bord haben 600 Personen alle Möglichkeiten, die ihnen ein moderner Schiffstourismus bieten kann.

Beide Kristallschiffe können wohl zu einem Tourismusangebot gezählt werden, dass es so in Europa in der Qualität und auch noch in zweifacher Ausfertigung gleichzeitig, noch nicht gegeben hat. Vielleicht wird sich der Kapitän am Kommando der Kristallkönigin manchmal wie auf einem Kreuzfahrtschiff vorkommen, seine Fahrgäste werden jedenfalls auch unter den Kabinenschiffen

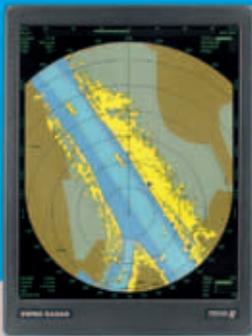
lange suchen müssen, bis sie ein ähnlich hochwertiges Angebot finden. „Stärke den Sinn der Besatzung nach Sicherheit und

Verantwortung“. Diese Fürbitte des Regensburger Domdekans Robert Hüttner begleitet die neuen Schiffe in die Zukunft. ■

Anzeige



SWISS RADAR



Der neue Precision Navigator II

Vereint Radar, Inland AIS und ECDIS Karte in Perfektion

Das multifunktionale Navigationssystem, das keine Wünsche offen lässt

In drei attraktiven Versionen verfügbar





schwarz technik

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

Neuer Schwimmgreifer für das WSA Emden

„Midlumer Sand“ sorgt für sichere Ufer an der Ems

Mögest Du zum Schutz der Deiche viele Steine transportieren und die Ufer sicher behüten“. Mit diesen Worten hat heute Vormittag die Taufpatin Sabine Tholen vom Wasser- und Schiffsahrtsamt Emden den neuen Schwimmgreifer „Midlumer Sand“ im Außenbezirk Leer willkommen geheißen. Das Schiff ersetzt den mittlerweile fast 35 Jahre alten Schwimmgreifer „Leerort“ und wird künftig die Arbeit der Wasser- und Schiffsahrtsverwaltung direkt vor Ort optimieren.

„Mit der 'Midlumer Sand' bekommen wir ein modernes und leistungsstarkes Schiff“, betont der Präsident der Wasser- und Schiffsahrtsdirektion Nordwest Klaus Frerichs. Es wird vielfältige Aufgaben im Bereich der Wasserstraßenunterhaltung wahrnehmen. Die „Midlumer Sand“ hält unter anderem die Bühnen instand und sichert die Ufer zum Schutz der Deiche und Vorländer. Darüber

hinaus kann das Schiff auch dafür eingesetzt werden, den Schiffsverkehr auf der Ems zu regeln und Schiffshindernisse zu beseitigen.

„Die 'Midlumer Sand' ist ein wahrer Alleskönner und wird uns tatkräftig dabei unterstützen, dass der Schiffsverkehr auch wei-

Technische Daten Midlumer Sand

- Länge über alles: 35,00 m
- Breite über alles: 9,50 m
- Tiefgang unbeladen: ca. 0,90 m
- Fixpunkthöhe bei 0,90 m: 4,20 m
- Antriebsmotoren: Hersteller SISU mit 2 x 200 KW
- Vortriebsanlagen: Schottel Ruderpropeller 2 x SRP 320
- Manövrierhilfe Schottel Pumpjet, Typ SPJ 22, 55 KW



Der neue Schwimmgreifer „Midlumer Sand“ des Wasser- und Schiffsahrtsamtes Emden

terhin sicher und reibungslos funktioniert“, so Frerichs weiter.

Der neue Schwimmgreifer ist nach bundeseinheitlichen Standards von der Fachstelle Maschinenwesen Süd in Nürnberg entwickelt und beschafft worden. Für Fachstellenleiter Steffen Bleidißel liegen die Vorteile eines Standardschiffs klar auf der Hand. „Die Schiffe können deutschlandweit in fast allen Flüssen und Kanälen eingesetzt werden. So bleibt die Arbeit der Wasser- und Schiffsahrtsverwaltung flexibel und vor allem wirtschaftlich“.

Neben der „Midlumer Sand“ sind nach diesem Prinzip bereits 6 weitere Schwimmgreifer auf der dänischen Faaborg Werft gebaut worden. Schon Anfang August wird das Wasser- und Schiffsahrtsamt Bremen mit der „Elsflether Sand“ einen weiteren baugleichen Schwimmgreifer in Betrieb nehmen. Das Einsatzgebiet der „Midlumer Sand“ konzentriert sich wie auch bei ihrem Vorgänger auf den Bereich der Unterems von Papenburg bis Emden, der Leda von der Sagter Ems bis zur Mündung bei Leerort sowie dem Ems-Seitenkanal zwischen Oldersum und Borssum.

Das rund 3 Mio. Euro teure Schiff ist von der Faaborgwerft in Dänemark gebaut worden. Es ist ca. 300 Tonnen schwer und verfügt über einen großen Steinkasten, der Material wie beispielsweise Ufersteine bis zu 100 Tonnen aufnehmen kann. Trotz des großen Eigengewichtes hat das Schiff je nach Zuladung einen Tiefgang von nur ca. 90 bis 130 cm, um im flachen Uferbereich nicht festzufahren. Angetrieben und gesteuert wird das Schiff von sehr kraftvollen 2 x 280 PS Ruderpropelleranlagen. Ein Pumpjet am Bug des Schiffes dient zur genauen Steuerung auch bei sehr geringen Fahrgeschwindigkeiten. Die maximale Fahrgeschwindigkeit beträgt 14 - 16 Km/h.

Der Hydraulikbagger-Oberwagen ist mit dem Schiff fest verbunden und ermöglicht einen zügigen Wechsel des Reißarms mit anderen optional erweiterbaren Funktionsarmen. Mit dem hydraulischen Steuerstand hat der Schiffsführer auch im Baggerbetrieb oder bei voll- und hochbeladenem Schiff einen guten Rundumblick. Bei flachen Bauwerken wie Brücken kann der Steuerstand auf die freigegebene Durchfahrts Höhe schnell und sicher abgesenkt werden. Am Bug des Schiffes befinden sich hydraulische Hammerkopf-Koppelschlösser, die ein schnelles und sicheres Andocken an andere Arbeitsgeräte ermöglichen. Die hydraulischen Teleskopstelzen mit einer ausfahrbaren Länge bis zu 7 Meter ermöglichen ein schnelles Versetzen des Schiffes in eine sichere Standposition. ■

Kanalgängig und auch auf Nebenwasserstraßen des Rheines einsetzbar

Lehnkering gibt zwei weitere Gastanker-Neubauten bei TeamCo in Auftrag

Die zur Imperial Shipping Group gehörende Lehnkering Reederei setzt ihr Neubauprogramm mit der Bestellung von zwei modernen Gastankern fort, nachdem das Unternehmen bereits 2011 zwei Neubauten in Dienst gestellt hatte.

Lehnkering hat wie auch schon bei den vorhergehenden Neubauten wiederum die niederländische Werft TeamCo Shipyard BV mit dem Neubau der beiden modernen Gastanker LRG GAS 90 und LRG GAS 91 beauftragt und in der letzten Woche entsprechende Neubaufträge gezeichnet. Damit setzt die Reederei die erfolgreiche Zusammenarbeit der letzten Jahre mit der Werft fort.

Die beauftragten Neubauten sollen mit nur drei Monaten Versatz die unternehmenseigene Gastankerschifflotte bereits ab dem dritten und vierten Quartal 2013 ergänzen. Die Gasdruckbehälter werden in Deutschland wie auch bei den vorhergehenden Neubauten von der Firma Gronemeyer & Banck gefertigt. Angetrieben werden die neuen Tankschiffe von zwei modernen und 634 KW starken Maschinen mit geringem Treibstoffverbrauch. Die Gastanker mit einer Länge von 110 Metern, 11,45 Metern Breite sind kanalgängig und damit auch auf Nebenwasserstraßen des Rheines einsetzbar. Sie können nach Fertigstellung für das komplette gasförmige Leistungsportfolio von Lehnkering Reederei genutzt werden.

Robert Baack, Chief Operations Officer der Imperial Shipping Group, sieht das Transportgeschäft für die chemische Industrie fest eingebettet in die Gesamtwirtschaft: „Mit einem Gesamtumsatz von 180,3 Mrd. Euro hat die deutsche Chemie einen Anteil von 5,7 Prozent am Weltmarkt und ist damit in Deutschland nach dem Automobilbau und der Elektro-Industrie die drittgrößte Branche. Als Logistikdienstleister ist die Imperial Shipping Group fest mit dieser Branche verbunden und wenn für die chemische Industrie eine kontinuierliche jährliche Wachstumsrate prognostiziert wird, bedeutet das auch für uns ein entsprechendes Wachstumspotenzial. Wir liegen also goldrichtig mit unseren beiden Neubauten LRG GAS 90 und LRG GAS 91 und setzen damit den Weg zum Ausbau, zur Modernisierung und zur Verjüngung unserer Flotte konsequent um.“

Imperial Shipping Group

Die Imperial Shipping Group gliedert sich in fünf Bereiche. Davon sind die drei operativen Sparten Dry Bulk Services, Chartering Services und Liquid Cargo Services in der Imperial Shipping Services GmbH gebündelt. Vierte Sparte ist der Bereich Imperial Short Sea & Special Services, in dem alle Bereiche der Küstenmotorschiffahrt sowie der Schwerlast- und Projektlogistik abgedeckt sind.

Die fünfte Säule bildet die Imperial Admin Services.

Mit rund 600 Mio. Euro Jahresumsatz, einer Beförderungsleistung von mehr als 60 Millionen Tonnen und einer Flotte von rund 700 eigenen und gecharterten Schiffen übernimmt die Imperial Shipping Group eine führende Position in der europäischen Binnenschiffahrt. Insgesamt gehören 24 Tochtergesellschaften an 23 Standorten zum Unternehmen. Durch die Integration der Lehnkering Reederei wurde die Imperial Shipping Group nochmals in seiner Marktposition gestärkt.

Imperial Logistics International B.V. & Co. KG

Die Imperial Shipping Group ist ein Teil der Imperial Logistics International B.V. & Co. KG. Als eine 100%ige Tochter der südafrikanischen Imperial Holdings Ltd. ist die Imperial Logistics International B.V. & Co. KG für die Koordination und Steuerung aller internationalen Logistikgeschäfte der Imperial Holdings außerhalb von Afrika verantwortlich.

Angeschlossen sind neben der Imperial Shipping Group die weiteren vier führenden Logistikunternehmen Lehnkering, Panopa, neska und Brouwer mit ihren Tochterunternehmen und Beteiligungen, die im Verbund ein vollständiges und vielfältiges Leistungsspektrum für globale Logistikgeschäfte ermöglichen. Mit über 6.500 Mitarbeitern erwirtschaftet die Imperial Logistics International-Unternehmensgruppe einen Umsatz von 1,6 Mrd. Euro an 152 Standorten überwiegend in Europa. ■



Sollen ab Mitte und im Herbst des nächsten Jahres in Dienst gestellt werden: LRG GAS 90 und LRG GAS 91.

Quelle: Imperial

Wegen derzeitiger Buchungszurückhaltung im Tourismus

Flusskreuzer A-Rosa Flora kommt jetzt erst 2014

Ursprünglich sollte die A-ROSA Flotte im Jahr 2013, zum elften Jubiläum, um ein elftes Schiff wachsen. Die A-ROSA FLORA war für das kommende Reisejahr vorgesehen. Doch die Buchungszurückhaltung, die den Tourismus und den Kreuzfahrtenmarkt zu Beginn dieses Jahres geprägt hat, macht eine Kapazitätenanpassung sinnvoll.

In Übereinkunft mit der Neptun Werft hat sich die Reederei für eine Verschiebung des Ablieferungstermins auf Frühjahr 2014 entschieden. Auf diese Weise kann die A ROSA Flussschiff GmbH das Kapazitätswachstum der schwächer wachsenden Nachfrage besser anpassen und gleichzeitig als Unternehmen gesünder wachsen. Auch für die Werft resultieren aus dieser Einigung Vorteile: sie kann ihre Bauprozesse weiter optimieren

und der starken Nachfrage aus dem amerikanischen Markt besser entsprechen.

„Wir sind der Überzeugung, dass das momentane Verhalten der Passagiere u.a. auf das durch die allgemeine Verunsicherung geprägte gesamtwirtschaftliche Umfeld zurückzuführen ist. Speziell im Kreuzfahrmarkt kommen die Nachwirkungen des Unglücks der Costa Concordia zu Jahresbeginn erschwerend hinzu.“ erläutert Lars M. Clasen, Geschäftsführer der A-ROSA Flussschiff GmbH die Hintergründe. Und fügt hinzu: „Wir sind zuversichtlich, dass sich die Buchungszahlen 2013 wieder positiv entwickeln werden. Der weiterhin stark wachsende amerikanische Markt für Flusskreuzfahrten zeigt deutlich, dass die Urlaubsform Flusskreuzfahrt nichts von ihrer Attraktivität eingebüßt hat.“ ■



Erst im Juli 2012 war in Amsterdam die A-Rosa Silva feierlich getauft worden.

Foto: F. Barg

Claus Benzler

MAN: Neuer Leiter für Marktsegment Marine

Claus Benzler (Foto) verstärkt seit Juli als Leiter Marine das externe Motorengeschäft der MAN Truck & Bus AG in Nürnberg. Der Diplom-Wirtschaftsingenieur verantwortet die Bereiche Vertrieb, Applikation und Service.

In seiner Funktion als Leiter Marine wird Benzler das Geschäft von schnelllaufenden Schiffsmotoren als strategisches Geschäftsfeld von MAN weiter ausbauen. Benzler bündelt dabei die Kernkompetenzen von Vertrieb, Applikation und Service. Die größten Herausforderungen innerhalb seines Verantwortungsbereichs stellen dabei die Marktanforderung nach höheren Leistungen sowie die schärfere Abgasgesetzgebung dar. Erfahrungen sammelte Benzler im Vertrieb für Motorkomponenten in der Automobilzulieferbranche. Claus Benzler berichtet an Reiner Rößner, Vice President und Vertriebsleiter MAN Engines.



Für den Einsatz von Motoren im mittelschweren Betrieb für u. a. Fähren, Passagier- und Fischerboote stellt MAN ein Leistungsspektrum von 400 PS bis 1.400 PS (294 kW bis 1.029 kW) zur Verfügung. Im schweren Betrieb erstreckt sich das Leistungsspektrum schnelllaufender Schiffsmotoren für Fähren, Schlepper, Frachtschiffe und weitere Arbeitsschiffe von 258 PS bis zu 900 PS (190 kW bis 662 kW). Die Aggregate zeichnen sich durch eine kraftvolle Beschleunigung bei äußerst sparsamem Kraftstoffverbrauch aus. Ihre Vorteile liegen vor allem in der hervorragenden Leistungsausbeute bei gleichzeitig kompakten Abmessungen. Die Motoren werden einbaufertig geliefert und sind optimal für die jeweiligen Einsatz- und Betriebsbedingungen ausgelegt. Nach Einbau bietet MAN die Überprüfung und Abnahme sowie eine umfangreiche Inbetriebnahme des Motors an. Alle Motoren halten die international gültigen Abgasvorschriften ein. ■

VDMA: Enormer Preisdruck bei immer kürzeren Lieferzeiten ist große Herausforderung für den deutschen Schiffbau

Erfolgreich durch Anpassung an veränderte Märkte

Von Dr. Carola Siedhoff

Wir sind auf den Weltmärkten erfolgreich aktiv, indem wir neue Kundengruppen und Marktsegmente erschließen, sagte Dr. Christian Schliephack, stellv. Vorstandsvorsitzender der VDMA Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie, während der Jahrespressekonferenz am 3. Juli in Hamburg.

Neue Aufträge kommen dabei aus dem Offshore-Markt und aus dem Retrofit-Bereich (Modernisierung oder Ausbau bestehender, älterer Anlagen und Betriebsmittel), während im Schiffsbau wenig neu geordert wird. „Während die Absatzmärkte im Offshore-Segment noch viel Potenzial für die deutsche Zulieferindustrie bieten, stellt im Schiffbau der enorme Preisdruck bei immer kürzeren Lieferzeiten eine große Herausforderung da“, erklärte Dr. Christian Schliephack.

Die Unternehmen der Offshore-Zulieferindustrie sind im Öl- und Gas-Bereich und auch im Offshore-Windbereich aktiv. „Das zunehmende Engagement der deutschen Zulieferer im Bereich der Offshore-Öl- und Gas-Industrie wird weiter wachsen“, ist sich Christoph Daum, von der Menck GmbH in Kaltenkirchen, sicher. „Der Bedarf an hochwertigem und zuverlässigem Equipment ist groß. Hohe Verfügbarkeit, schnelle Reaktionszeiten und hohe Umwelt- und Sicherheitsstandards sind hier entscheidende Wettbewerbsvorteile deutscher Unternehmen.“

Die Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie ist Teil des VDMA, des größten Industrieverbandes Europas. Der VDMA (Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V.) vertritt über 3.000 Unternehmen und zählt zu den einflussreichsten Wirtschaftsverbänden in Europa. Die Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie ist seit über 30 Jahren als Partner der deutschen Zulieferindustrie aktiv.

Die Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie verfolgt drei wesentliche Ziele: Den Zugang zu neuen, wichtigen Schiffbauabsatzmärkten durch Gemeinschaftsaktivitäten erleichtern, welt-

weit offene Märkte und faire Wettbewerbsbedingungen durch effiziente Wirtschaftspolitik sichern und die technische und wirtschaftliche Bedeutung der Branche in der Öffentlichkeit überzeugend darstellen.

Die deutschen Schiffbau- und Offshore-Zulieferer erwirtschafteten 2011 mit rund 70.000 Mitarbeitern einen Umsatz von 11,5 Milliarden Euro und stehen dabei im weltweiten Vergleich bei Produktion und Export weiterhin an erster Stelle.

Der Umsatz von 11,5 Milliarden Euro bedeutet einen Zuwachs von ca. 4 Prozent zum Jahr 2010. Allerdings gab es 2008 einen starken Einbruch, nach einer Boom-Phase im Weltschiffbau, von 12,9 Prozent auf 11,9 Prozent im Jahre 2009 und 11,1 Prozent im Jahre 2010. Davon betroffen waren besonders Zulieferfirmen mit großer Abhängigkeit von bestimmten Segmenten des Schiffsbaus. Das Offshore-Zuliefergeschäft im Öl- und Gas-Markt war von den Umsatzschwän-

gen nicht betroffen. Hier setzte sich das zweistellige Wachstum der letzten Jahre fort.

Die Auslastung in der Produktion bei den Schiffbau-Zulieferern hat sich jetzt wieder verbessert. Die Branche hofft auf eine stabile Geschäftsentwicklung für das Jahr 2012.

Schleswig-Holstein, Hamburg, Bayern und Baden-Württemberg stehen beim

Umsatz der deutschen Zulieferer nach Bundesländern auf den vorderen Plätzen.

Die Auslandsgeschäfte der deutschen Zulieferer verteilen sich 2011 mit 38 Prozent auf Asien, wobei China allein mit 22 Prozent der größte Auslandsmarkt ist, und 32 Prozent auf das europäische Ausland.

Die Unternehmen der Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie legen einen Schwerpunkt auf die Erschließung neuer Exportmärkte. Neben den drei großen asiatischen Schiffbaunationen China, Korea und Japan rücken jetzt auch wachsende Schiffbauländer wie Brasilien und Russland nach.

Der globale Wettbewerb wird stärker, trotzdem erwartet die Branche eine langsame aber stetige Erholung der Auftragslage mit Ausnahme im Handelsschiffbau.

Ziel der deutschen Zulieferer ist es, den vorhandenen Vorsprung im technischen und logistischen Bereich zu halten und durch Innovationen weiter auszubauen. ■



Der Vorstand der Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie im VDMA, des größten Industrieverbandes Europas: Prof. Gerhard Jensen, Christoph Daum, Dr. Christian Schliephack.
Foto: Dr. Carola Siedhoff

Zu den nach wie vor gefragten Segmenten zählen u.a. Offshore-Versorger (135 Bestellungen mit gut 1 Mio CGT) und LNG-Tanker (18 Bestellungen mit 1,5 Mio CGT).

Licht am Ende des Tunnels

Auch in den anderen Segmenten gibt es Lichtblicke: Zwar stehen Charter- und Frachtraten bei Containerschiffen immer noch unter Druck. Doch Lloyd Intelligence beziffert die inaktive Flotte aktuell auf 264 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von 383.000 TEU. Das entspricht 2,4 Prozent der weltweiten Flotte – nur noch etwa halb so viel wie Ende Februar. Entlastung auf der Angebotsseite verspricht u.a. die zunehmende Verschrotung von Einheiten.

„Bis zum Jahresende gehen wir von 100 bis 130 Containerschiffen aus, die weltweit abgewrackt werden“, sagt Hermann Ebel, Chef der deutschen Reederei Hansa Treuhand. Angesichts steigender Brennstoffkosten und verschärfter Umweltauflagen durch internationale Standards gehört modernen, effizienten Schiffen die Zukunft. Schon nutzen finanzkräftige Akteure wie die deutsche Schulte Group oder die britische Reederei Zodiac die günstigen Schiffspreise für Neuorders. Maersk Broker berichtet außerdem von zahlreichen Verhandlungen über größere Einheiten.

Die meisten Experten erwarten, dass 2013/2014 Angebot und Nachfrage im Containersegment wieder ins Gleichgewicht kommen – und dann auch Charter- und Frachtraten deutlich steigen.

Attraktive Segmente

Unterdessen entdecken Schiffbau- und Zulieferindustrie neue Arbeitsfelder: „Wir sind auf den Weltmärkten erfolgreich aktiv, indem wir neue Kundengruppen und Marktsegmente erschließen“, sagt Dr. Christian Schliephack, stellvertretender Vorstandsvorsitzender der VDMA Schiffbau- und Zulieferindustrie und Geschäftsführer des Schiffsgetriebe-Herstellers Reintjes. „Während unsere Stammkunden momentan sehr wenig im Schiffsnubau ordern, verzeichnen wir mehr Aufträge im Offshore-Markt, aber auch im Retrofit-Bereich und im Service.“ Mittelfristig wird dem Markt weltweit ein Volumen von 200 Milliarden Dollar jährlich zugetraut.

„Der Energiebedarf, besonders im Bereich Offshore Öl und Gas und Wind, bietet gewaltige Chancen für die maritime Industrie“, bestätigt Ah Kuan Seah, Vizepräsident Environment Solutions Group bei der US-Klassifikationsgesellschaft ABS.

Sich fit für die Zukunft zu machen: Das ist die aktuelle Herausforderung für die maritime Wirtschaft. Nirgendwo sonst auf der Welt finden Akteure geballt so viele Ideen und innovative technische Lösungen dazu wie auf der SMM.

„Die Globalisierung geht weiter, auch künftig gibt es jede Menge Ladung, die bewegt werden muss“, sagt Clarkson-Geschäftsführer Stopford.

Zu mehr als 90 Prozent wird das auch in Zukunft die internationale Schifffahrt erle-

digen – aber immer effizienter und immer umweltfreundlicher.

Die SMM 2012

Die SMM, shipbuilding, machinery & marine technology international trade fair hamburg, steht unter der Schirmherrschaft von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel.

Das Top-Event der internationalen maritimen Wirtschaft findet in diesem Jahr zum



Anzeige



YOUR PROPULSION EXPERTS

SMM · Halle A4 · Stand 306

WIR LIEFERN DEN SCHUB

Unser Produkt- und Dienstleistungsprogramm umfasst rundum steuerbare Antriebs- und Manövriersysteme, komplette konventionelle Antriebsanlagen sowie Umbau und Modernisierung bestehender SCHOTTEL-Anlagen.

Über unser weltweites Vertriebs- und Servicenetz bieten wir wirtschaftliche und zuverlässige Lösungen für Schiffe unterschiedlichster Art und Größe.

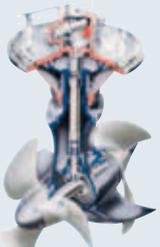


Elmer A. Sperry Award

SCHOTTEL GmbH
56322 Spay/Rhein
www.schottel.de



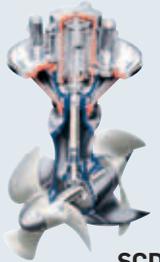
SRP



STP



SCD Single



SCD Twin



SPJ



SCP



STT



SRT

25. Mal statt. Zur SMM 2012 vom 4. bis 7. September werden auf mehr als 90.000 qm Ausstellungsfläche über 2.000 Aussteller aus mehr als 60 Ländern und über 50.000 Fachbesucher erwartet.

Die Highlights

- der gmecc, global maritime environment congress, auf dem internationale Fachleute aktuelle ökologische Herausforderungen und Lösungskonzepte diskutieren;
- das gemeinsam mit der „Financial Times Deutschland“ veranstaltete SMM Ship Finance Forum zum Themenkomplex Schiffsfinanzierung;
- die MS&D, international conference on maritime security and defence, mit dem Schwerpunkt maritime Sicherheit und Verteidigung;
- der SMM Offshore Dialogue. Hier diskutieren Branchenexperten über Öl- und Gasförderung auf See und Offshore-Windenergie.

Die Fachbesucher aus aller Welt erwartet außerdem ein umfangreiches Rahmenprogramm mit mehr als 150 Programmpunkten. ■

Halle A3, Stand 218

Ruderpropeller von Jastram

40 Jahre Erfahrung bilden die Grundlage für die Neuentwicklung der Jastram Ruderpropeller RP230 und RP380.

Unter Beibehaltung der anerkannt hohen Qualität, Langlebigkeit und Robustheit wurden viele technische Details optimiert. Die hydrodynamische Formgebung wurde mit Unterstützung von CFD Analysen entwickelt. Die Einbindung der langjährig im Service tätigen Mitarbeiter in den Entwicklungsprozess garantiert eine kosteneffektive Montage und Wartung.

In Zusammenarbeit mit Klassifizierungsgesellschaften sind die Anlagen in unterschiedlichen Konfigurationen sowohl für die Binnenschifffahrt, als auch für die Seeschifffahrt zugelassen. ■



Halle A4, Stand 224

Cummins stellt Marine Motor mit 2.983 kW vor

Die QSK95 bietet eine einzigartige Leistungs-Flexibilität für Marine-Anwendungen. Mit einem Leistungsspektrum von 2386 bis 2983 kW, bietet der QSK95 (Foto rechts) eine ideale Lösung für rund um die Uhr hart arbeitende Schiffe wie Schlepper, Schleppschiffe auf Binnengewässern, Offshore-Versorgungsschiffe, Passagierschiffe, Schwimmbagger, Fracht- und Küstentankschiffe.

Gegenüber den bisherigen Leistungen für Schiffsmotoren, hat der QSK95 den Vorteil einer geringeren Kosten-Investition, er ist ein kompaktes Installationspaket und ist sehr kraftstoffeffizient. Erweiterte Service-Intervalle und kosteneffiziente Überholungen, verschaffen diesem Motor weitere wirtschaftliche Vorteile.

Der QSK95 entspricht den IMO Tier II und EPA Tier 3-Abgasnormen durch hocheffiziente Kraftstoffeinspritzung und einer sauberen Verbrennung. Weltweit erfüllt der QSK95 die jeweiligen Emissions-Richtlinien und wird für Schiffsmotoren mit seiner Leistung von bis zu 2983 kW den Weg nach vorne anführen. Unter Einsatz der Cummins eigenen Abgas Nachbehandlungs-Systemen wird er zukünftig den Richtlinien EPA Tier 4 Emissionen entsprechen. ■





Das Gelände der SMM 2012 in Hamburg. Der Besuch der braunen Gebäude im Vordergrund wird nicht zwingend empfohlen: In ihnen befindet sich die Untersuchungshaftanstalt Hamburg. Foto: Friedbert Barg

Kooperationsbörse „MariMatch 2012“

Plattform für Technologien und Produkte

Am 5. September 2012 findet zum dritten Mal, in der Zeit von 10 bis 18 Uhr, die Kooperationsbörse MariMatch auf der SMM 2012 statt. Firmen haben bei diesem vom Enterprise Europe Network (EEN) organisierten Event die Möglichkeit, in vorab arrangierten Gesprächen, internationale Geschäftskontakte zu schließen.

MariMatch ist die Kooperationsbörse auf der SMM. Im Jahr 2010 nutzten mehr als 50 000 Fachbesucher und rund 2000 Aussteller die Messe als Plattform für ihre Technologien und Produkte. Die Kooperationsbörse richtet sich an Anbieter, Anwender und Forschungseinrichtungen, die Interesse

an internationalen Kooperationen in den Bereichen Schiffbau, Meerestechnologie, Navigation, Hafentechnologie, Cargo Handling und maritimen Dienstleistungen haben.

Sie ist das perfekte Forum, um potenzielle Geschäftspartner zu treffen und mögliche Kooperationen in ungezwungener Atmosphäre zu besprechen.

Für die Teilnahme an MariMatch werden keine Kosten erhoben.

Die Kooperationsbörse MariMatch findet am 5. Sept. 2012 von 10-18h, in der Halle B7, Raum B7.1 im 1. Stock statt. Weitere Informationen unter: www.smm2012.b2b-match.com ■

Anzeige



Innovative Spannung auf See!

Vacon-Frequenzumrichter bereit für den maritimen Einsatz

- Frequenzumrichter im Leistungsbereich von 0,25 kW bis 5,3 MW
- Umrichter modernster Technik in Luft- und Wasserkühlung, Netzspannungsbereich 208 bis 690 V
- Betrieb von Drehstrommotoren und –generatoren, auch in PM-Technik
- Einsatzmöglichkeiten zur Klimatisierung, für Winden, Kräne, Thruster, Hauptantriebe
- AFE-Versionen mit Luft- oder Wasserkühlung
Redundanz durch Drivesynch-Konzept

Lieferung als Einbaugeräte in IP00, 21 oder 54, zum dezentralen Einsatz in IP66, oder als maßgefertigte Schrankausführung



VACON GmbH, vacon@vacon.de, www.vacon.de
Telefon +49 201 80670-0, Fax +49 201 80670-99

www.icd-marketing.de

Halle A1, Stand 518

Neuentwicklung gleich am Gromex-Stand testen

Gutes Werkzeug ist genauso wichtig wie gutes Material. Diese Erkenntnis weiß jeder nachzuvollziehen, der schon einmal handwerklich tätig war. In der Maschinenwartung gilt das umso mehr. Die Firma GROMEX aus Ammersbek bei Hamburg hat nun einen neuartigen universalen Kolbenringspanner im Angebot. Er kommt zum Einsatz, wenn bei Großmotoren von Schiffen oder Industrieaggregaten der Kolben mit Ersatzdichtungen, den Kolbenringen, versehen werden müssen. Das Besondere: Er ist für Durchmesser zwischen 500 und 980 Millimeter lieferbar. Das Werkzeug ist vor allem für die Kunden geeignet, die Motoren von außereuropäischen Herstellern nutzen, so auch von Schiffsmotoren und Kraftwerken deutscher Hersteller, die in Fernost nur noch in Lizenz gebaut werden. Für diese werden zwar in der Regel bereits bei der Übergabe Kolbenringspanner mitgeliefert, doch sind sie oft



Universal-Kolbenringspanner für Motorenreparatur

völlig unbrauchbar und für einen Einzelnen kaum zu bedienen. Zudem benötigte man bislang für jeden unterschiedlichen Ringstoß (die offenen Enden eines Rings) genau den passenden Spanner.

Ein unsachgemäß montierter Dichtungsring kann indes entweder nicht richtig schließen oder sogar an der extrem dünnen Spezial-Beschichtung beschädigt werden. Bei Notreparaturen auf Hoher See ist dies besonders ärgerlich, denn der Zylinder dürfte bis zu einer sachgemäßen Montage des Kolbenrings nicht mehr eingesetzt werden. Dieses würde im Extremfall zu einem Kolbenfresser im Motor führen.

Bei dem GROMEX-Spanner ist dies anders. Die Backen, die die Ringe halten, lassen

sich stufenlos verstellen. Man braucht also nur noch ein Werkzeug für alle Stöße. Dabei ist es auch unerheblich, wie die Ringe geschlossen werden. Die sogenannten Stöße können sowohl bündig, schräg oder gasdicht links- bzw. rechtsseitig überlappend montiert werden. Ein Begrenzer verhindert dank unterschiedlicher Anschlagshülsen dabei, dass die teuren Kolbenringe überdehnt werden.

Die Neuentwicklung präsentiert GRO-MEX auch auf der Schiffsmaschinenmesse SMM vom 4. bis 7. September in Hamburg und ist unter dem Motto: „1A Dichtungen in Halle A1“ zu finden. Im Rahmen der Messe veranstaltet das Dichtungshaus an seinem Stand zudem Expertentage, an denen langjährige Lieferanten und technische Partner von GROMEX, die über keinen eigenen Messtand verfügen, für eine spezielle Kundenberatung zur Verfügung stehen.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Vorstellung des FKM-Peroxid-Werkstoffs V74 für die Anwendungen bei Gasmotoren und Dampf. Aus diesem Werkstoff werden O-Ringe in den Werken in Hamburg und Italien hergestellt.

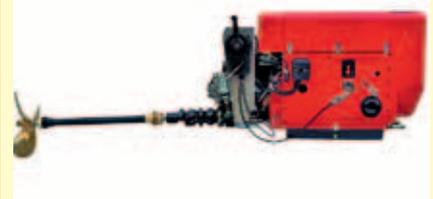
Am Dienstag, dem 4. September, wird die Coswiger COSID GmbH kommen, die auf die Produktion von Bremsbelegen (u.a. für die „Queen Mary“) spezialisiert ist. Tags darauf werden Vertreter von ProPack anwesend sein, die von Sauerlach aus Stopfbuchspackungen als Dichtungen für Pumpen, Mischer und Rührwerke anbieten. Am Donnerstag folgt der Entwickler des Kolbenringspanners. Den Abschluss bildet Federal Mogul aus Burscheid, die Guss-, Stahl- und Speziallegierungsringe herstellen. ■

Halle A3, Stand 201

Hatz Diesel

Die Motorenfabrik Hatz ist führender Hersteller von luftgekühlten Ein- und Mehrzylinder-Dieselmotoren bis 53 kW (78 PS), die hauptsächlich in industriellen Produkten Anwendung finden. In der See- und Binnenschifffahrt, liefert Hatz seit Jahrzehnten Dieselmotoren für den Antrieb von Stromerzeugern, Pumpen und Kompressoren sowie den Hauptantrieb in kleinen Arbeits- und Fischerbooten.

Im maritimen Bereich spielt neben einer robusten und zuverlässigen Qualität auch eine hohe Flexibilität im Hinblick auf die Einbaumöglichkeiten eine erhebliche Rolle. Die Hatz Produkte erfüllen diese Anforderungen spielend und sind aufgrund der geringen Komplexität der Luftkühlung einfach in bestehende Systeme einzugliedern. Zudem sind die internationalen Vorschriften und Richtlinien – wie Klassifikationen für die internationale Schifffahrt oder ZRK für die euro-



Hatz-Motor

päische Binnenschifffahrt – ein wichtiger Bestandteil in der Hatz Produktphilosophie. So können auf Kundenwunsch die Motoren auch DNV und GL zertifiziert ab Werk geliefert werden. Hatz Dieselmotoren erfüllen zudem nahezu alle europäischen und internationalen Abgasnormen und können auf Wunsch mit dem Hatz Silent Pack ausgeliefert werden.

Auf dem Stand der Motorenfabrik Hatz stellt das in Hamburg ansässige Hatz Marine Kompetenzzentrum neben einem Stromerzeuger mit Isolierung und Klasseumfang auch eine komplette Antriebseinheit bestehend aus einem Hatz 4-Zylinder Dieselmotor vom Typ 4L41C Silent-Pack inklusive Fahrsteuerung, Welle und Propeller aus.

Ergänzt wird die Produktausstellung durch eine Feuerlöschpumpe, die gemeinsam mit einem Partner speziell für den Einsatz auf Schiffen entwickelt wurde, und mit Hatz Motoren aus der D-Serie ausgestattet ist. ■

Halle A4, Stand 204

Caterpillar-Experten stehen für Fragen zur Verfügung

Your Success, Our Commitment.“ – Caterpillar Marine Power Systems (CMPS), zusammen mit Repräsentanten des weltweiten Cat Händler Netzwerks sowie auch des Cat Financial Teams, präsentiert zur SMM 2012 innovative Produkte und Serviceleistungen, welche alle auf eines abzielen – den Kunden auf dem Weg zu seinem Erfolg individuell zu unterstützen. Vorgestellt werden Produktneuheiten wie der Dual Fuel Motor MaK M 46 DF, welcher aufgrund seiner Emissionswerte, seiner ausgezeichneten Effizienz und Betriebssicherheit die sich verändernden Kunden- und Emissionsansprüche sowie schwefelarme Kraftstoffregulieren weitestgehend erfüllt. Ebenso stellt CMPS den neuentwickelten Cat Motor C175-16, mit einer Leistung von 2001 – 2168 kW @ 1600 rpm und 2239 kW - 2550 kW @ 1800 rpm, auf dem Stand aus. Dieser Motor erweitert den Leistungsbereich der schnelllaufenden Cat Motoren und ergänzt den bereits erfolgreichen 3516C Motor.

Des Weiteren präsentiert CMPS Neuheiten zum Thema Service. Unter anderem werden die Besucher Informationen zum MaK Repair and Exchange Parts (REParts) Programm erhalten, das umfassende Reparatur- und Austauschprozesse ermöglicht. Hiermit wird das weltweite Händler Netzwerk und folglich natürlich die Kunden mit qualitativ hochwertigen und betriebssicheren Motorteilen unterstützt. Die auf dem Stand ausgestellten Zylinderköpfe aus drei Phasen

– neu, gebraucht und überarbeitet – verdeutlichen den Vorteil dieses neuen Services. Die Experten von Caterpillar Marine Power Systems und Zeppelin Power Systems stehen den Besuchern am Stand Nr. 204 in der Halle A4 zur Verfügung, um alle Fragen zu den neuen Motoren und Services zu beantworten.

CMPS ist bereits seit vielen Jahren Aussteller auf der SMM und nutzt diese Plattform, um sowohl den Kunden als auch weiteren Geschäftspartnern Antriebslösungen für den Schiffsbereich zu präsentieren.

Caterpillar Marine Power Systems, eine Tochtergesellschaft der Caterpillar Motoren GmbH & Co. KG mit Hauptsitz in Hamburg, bündelt alle Vertriebs- und Serviceaktivitäten für schnell- und mittelschnelllaufende Schiffsmotoren der Marken Cat und MaK innerhalb von Caterpillar Inc. Mehr Informationen sind zu finden auf MARINE.CAT.COM Caterpillar Marine Power Systems, ein Unternehmensbereich der Caterpillar Motoren GmbH & Co. KG mit Hauptsitz in Hamburg, bündelt alle Vertriebs- und Serviceaktivitäten für Schiffsmotoren der Marken Cat und MaK innerhalb von Caterpillar Inc. Wir liefern weltweit hochwertige Antriebslösungen im schnell- und mittel-schnelllaufenden Segment mit Leistungen von 11 kW bis 16.000 kW. Das Vertriebs- und Servicenetz von Caterpillar Marine Power Systems mit mehr als 2.100 Händlerstützpunkten in aller Welt bietet die Basis, um unsere Kunden optimal zu unterstützen – wo auch immer sie sich befinden mögen. ■



Caterpillar-Hauptmaschine

B2.OG, Stand 100 - 104

Technik und Dienstleistungen aus Frankreich

Die französische Marineindustrie besteht vorrangig aus KMU und bildet eine der wichtigsten Industrien des Landes. Sie beschäftigt über 300 000 Angestellte - und damit mehr als der Bankensektor. Allein die französische Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie beschäftigt 40 000 Personen und belegt europaweit den zweiten Platz. Der Produktionswert liegt bei 5,5 Milliarden Euro. Auf der Leitmesse für Schiffbau und Meerestechnik präsentieren die französischen Unternehmen ihr Angebot - von Systemen zur Bekämpfung der Umweltverschmutzung über Sicherheitsausrüstungen bis hin zur Fertigung von Schmiedestücken.

Frankreich verfügt über eine Küste von 5 500 km Länge. Aufgrund der günstigen geografischen Lage spielt die Schifffahrt eine entscheidende Rolle für den Außenhandel. Die französischen Häfen sind zudem an ein ausgezeichnetes Verbindungsnetz angeschlossen, das sie mit den Autobahnen, Fernverkehrsstraßen und Schienenwegen sowie mit den zentralen Wasserstraßen verbindet. Die französische Schiffbauindustrie ist insbesondere im Bau von Linien- und Passagierschiffen, Flüssiggastankern oder Militärbooten. Im Repertoire französischer Werften und Ausrüstungshersteller befinden sich hochentwickelte Schiffe bis zu einer Länge von 400 Metern. Insgesamt vereint die französische Schiffbauindustrie die unterschiedlichsten Tätigkeitsfelder. So verfügt sie auch über ein ausgeprägtes Know-how im Offshore-Bereich, insbesondere bei maritimen erneuerbaren Energien. Seit Juli 2005 gehören die Kompetenzcluster „Pôle Mer Bretagne“ und „Pôle Mer Provence-Alpes-Côte-D'Azur“ zu den international anerkannten Clustern. 295 Kooperationsprojekte wurden mit dem Label „Pôle Mer“ ausgezeichnet. Dabei flossen rund 784 Millionen Euro in die Forschung und Entwicklung. ■

Halle A4, Stand 402

BU Bucker & Essing mit neu entwickeltem Gasmotor

Die auf die Instandsetzung und Bearbeitung von Großmotoren und –bauteilen spezialisierte BU Bucker & Essing GmbH entwickelt einen auf die Anforderungen der Schiffsbetreiber zugeschnittenen umweltfreundlichen Gasmotor. Strengere Abgasrichtlinien betreffen auch die Binnenschiffer. Die steigenden Energiepreise wecken zusätzlich den Bedarf an schadstoffarmen und wirtschaftlichen Motoren.

Hierfür wird ein ursprünglich mit Diesel betriebener MAN D2866 TE Motor durch Umbaumaßnahmen und Upgrading zu einem Gasmotor umgerüstet. Die Leistungsdaten hierfür wurden auf dem Prüfstand der BU Bucker & Essing GmbH ermittelt. Der für Flüssiggas umgerüstete Motor zeigt ein anderes Abgasverhalten als der ursprüngliche Dieselmotor. Bei der Verbrennung des LPG

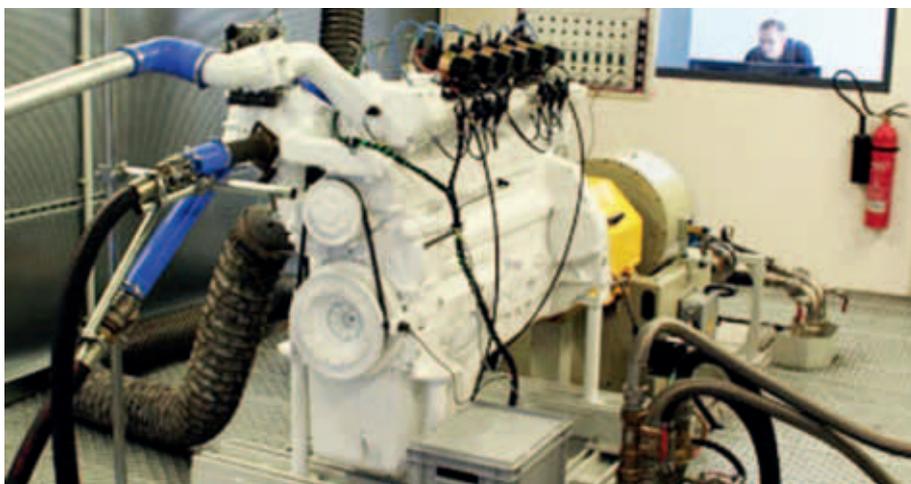
fallen kaum Partikel an. Allerdings müssen die Schadstoffe Kohlenmonoxid CO und Stickoxid NOx durch einen Katalysator oxidiert beziehungsweise reduziert werden. Im LPG-Betrieb erzielt der umgebaute Motor die Emissionsgrenzwerte der vorgeschlagenen ZKR III Stufe, während der Dieselmotor nur die Emissionsgrenzen der ZKR II erfüllt.

Bei diesem Forschungsprojekt kooperiert BU Bucker & Essing mit dem Lehrstuhl für Umweltgerechte Produktionstechnik der Universität Bayreuth. Ziel des Forschungsprojektes ist die Entwicklung eines ressourcen- und umweltschonenden Gasmotors für Schiffshaupt- und Nebenantriebe durch das sogenannte „Remanufacturing“ und „Upgrading“ von gebrauchten LKW- oder Stationärmotoren. Ein solcher Gasmotor ist in dieser Form noch nicht auf dem Markt vorhanden. Das Remanufacturing in Zusammenhang mit

dem Upgrading eines gebrauchten Dieselmotors stellt eine kostengünstige Alternative zum Kauf eines Neumotors für Schiffsbetreiber dar: Die Umrüstung des Dieselmotors verursacht in etwa Kosten von 15.000 Euro, wenn Teile des Dieselmotors weiter zu verwenden sind. Hinzu kommen die Kosten in einer Höhe von ca. 2.800 Euro für eine Gasanlage, 1.500 Euro für den Gasktank sowie ca. 2.200 Euro für die Abgasnachbehandlung. Mit einer Steuerungs- und Überwachungselektronik sowie Leitungen, Einbau und Abnahme von ca. 9.700 Euro ergibt sich damit eine Summe von 31.200 Euro als einmalige Investition.

Das „Remanufacturing“ – die professionelle Instandsetzung - von Antriebskomponenten wie beispielsweise Motoren, Getrieben und Anlassern hat sich aus wirtschaftlichen, technischen und ökologischen Gesichtspunkten bereits bei PKW, LKW und Schienenfahrzeugen bewährt. Die Zuverlässigkeit und Qualität von Austauschteilen ist vergleichbar mit der von Neuteilen. Allerdings wird beim Remanufacturing – im Vergleich zur Neuteilproduktion – nur ein Bruchteil der Energie und der Materialien verbraucht, da ein Großteil der Einzelteile nach einer eingehenden Reinigung und Qualitätskontrolle wieder verwendet werden kann. Beim Upgrading werden die Bauteile, die für die neue Antriebsform nicht geeignet sind, umgebaut oder neu entwickelt. Dies betrifft insbesondere die Komponenten für Einspritzung und Gasgemischbildung. BU Bucker & Essing GmbH bietet seit 1963 Lösungen rund um die Instandsetzung von Großmotoren und –bauteilen an. Das Unternehmen ist auf Heavy Duty Dieselmotoren für LKW, Busse, Schienenfahrzeuge, Marine-, Kraftwerks- und Industrieanwendungen spezialisiert. In Stand gesetzt werden z.B. Diesel- und Gasmotoren bis 4.500 kW Leistung oder Großbauteile wie Kurbelwellen bis 8,5 m Länge.

BU Bucker & Essing gehört zur BU Drive Gruppe. Entstanden ist die BU DRIVE Gruppe im Jahr 2007 aus den beiden Spezialisten für Motoren-, Getriebe- und Baugruppeninstandsetzung BU Bucker & Essing, Lingen und der Schmitz + Krieger GmbH aus Köln. BU Bucker & Essing ist ein anerkannter Partner am Markt und bietet Wissen aus einer Hand mit einer perfekten Produktpalette und großen Kapazitäten. Heute verfügt die Unternehmensgruppe über weitere Standorte in Europa und den USA. Die Unternehmen der BU Drive entwickeln und realisieren seit über Jahrzehnten umfassende Service- und Distributionslösungen rund um Motoren und deren Baugruppen, Getriebe, Turbolader und Dieseleinspritzpumpen. ■


Ein Gasmotor auf dem Prüfstand

	Einheit	Diesel	LPG
Leistung	kW	150	150
Kolbendurchmesser	mm	128	128
Hubraum	l	11,97	11,97
Verdichtungsverhältnis	-	15,5:1	9,5:1
Drehzahl	1/min	1300	1300
Abgasstatus	-	ZKR II	ZKR III
CO	g/kWh	≤ 3,5	≤ 2,5
HC	g/kWh	≤ 1	≤ 0,8
Nox	g/kWh	≤ 6	≤ 4,2
PT	g/kWh	≤ 0,2	≤ 0,11

Abgasstatus und Emissionsgrenzen der ZKR technische Betrachtung Dieselmotor/ LPG- Motor

Liquefied Natural Gas (LNG) als Alternative zu den herkömmlichen Brennstoffen

Verringerung der CO₂-Emissionen im Fokus der internationalen Schifffahrt

Die Reduzierung des Klimagases CO₂ hat die globale maritime Industrie zu einer ihrer wichtigsten Aufgaben erklärt. Das spiegelt sich im Programm des global maritime environmental congress (gmecc) wieder, der am 3. und 4. September 2012 im Rahmen der SMM, Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft, auf dem Hamburger Messegelände stattfindet. Die erste Session des zweiten Konferenztages befasst sich mit „CO₂ and Greenhouse Gas Emissions“. Chairman Torsten Schramm, Chief Operating Officer bei der Schiffsklassifizierungsgesellschaft Germanischer Lloyd, führt durch den Themenkomplex, der von einer Bestandsaufnahme der heutigen Situation ausgeht und sich von den internationalen Vorschriften und Marktanforderungen bis hin zu Möglichkeiten des Handels mit CO₂-Emissionsrechten und der Vision der Null-Emission spannt.

Zu den weltweiten Kohlendioxidemissionen trägt die internationale Schifffahrt zwar nur 2,7 % bei, wie die UN-Institution International Maritime Organization (IMO) ermittelte, gleichwohl ist die Sensibilität für Umwelt- und Klimaschutzfragen in den vergangenen

Jahren in der internationalen Schifffahrts-, Schiffbau- und maritimen Zulieferindustrie stark gewachsen. Laut einer IMO-Greenhouse-Gas-Studie aus dem Jahre 2007 mit Updates aus 2008 und 2009 wird sich der CO₂-Ausstoß der Schifffahrt im Falle des „Business as Usual“ von derzeit 1,12 Mrd. Tonnen auf 1,475 Mrd. Tonnen im Jahre 2020 erhöhen.

Um dem erwarteten CO₂-Emissionsanstieg wirksam gegensteuern zu können, hat die IMO im Juli 2011 verbindliche Vorschriften beschlossen, die den Brennstoffverbrauch der Schiffe und damit den CO₂-Ausstoß signifikant senken sollen. Der Energy Efficiency Design Index (EEDI) ist ein Index zur Bewertung Transporteffizienz eines Schiffes und gilt für Schiffsneubauten über 400 GT, die nach dem 1. Januar 2013 in Auftrag gegeben werden oder die am 1. Juli 2015 oder danach abgeliefert werden.

Gemessen wird der EEDI in Gramm CO₂ pro Tonne und Nautische Meile.

Die zulässigen CO₂-Grenzwerte, die je nach Schiffstyp unterschiedliche Werte haben, werden ab 2015 in drei Phasen im Fünfjahres-Rhythmus abgesenkt. Der sogenannte Ships Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) betrifft den Betrieb eines Schiffes. Er gilt ebenfalls ab 1. Januar 2013 für sämtliche Schiffe der Welthandelsflotte, die derzeit in Fahrt sind.

In einer im Oktober vergangenen Jahres herausgegebenen IMO-Studie über die langfristigen Auswirkungen der beiden neuen Vorschriften auf die Entwicklung der CO₂-Emissionen der Welthandelsflotte kommen die Experten bei Betrachtung unterschiedlicher Szenarios von Wirtschaftswachstum und Brennstoffpreisentwicklung zu sehr positiven Einschätzungen. Verglichen mit dem Business-as-Usual-Fall beträgt die durchschnittliche jährliche Einsparung an Kohlendioxidausstoß infolge des EEDI und

Natural Gas – LNG) als Alternative zu den herkömmlichen Brennstoffen Schweröl oder Marinediesel. Die Hersteller von Schiffsdieseln, die ihre Antriebsmaschinen zu Dual Fuel-Motoren weiterentwickelt haben, machen es möglich. So wird die Meyer Werft im Dezember 2012 ihren ersten LNG-Gastanker abliefern, der in seiner Wärtsilä-Hauptmaschine neben dem üblichen Schweröl auch sein flüssiges Transportgut als Brennstoff verfeuern kann. Mit dem Einsatz von LNG werden zugleich die Schwefeldioxid- und Rußpartikel-Emissionen drastisch verringert. LNG sehen daher die Experten der Klassifikationsgesellschaft DNV als bevorzugte Alternative zu Schwer- und Dieselöl, da mit dem Flüssiggas automatisch weniger Schadstoffemissionen anfallen und die auf diese Weise angetriebenen Schiffe problemlos die sogenannten Emission Controlled Areas (ECAs) befahren können, Zonen, in

denen besondere Beschränkungen für Schwefeloxid- und andere Schadstoffemissionen gelten.

Mit den sogenannten „market based measures“ setzt die IMO auf die indirekte Wirkung von Marktanreizen, wie eine Steuer auf Brennstoffe oder einen Emis-

sionshandel. Die Vor- bzw. Nachteile beider Instrumente werden derzeit intensiv in den IMO Gremien diskutiert. Gleichzeitig berät die EU Kommission, in Europa einen Emissionshandel für Schiffe einzurichten, sagt gmecc-Chairman Torsten Schramm. Die market based measures könnten die Entwicklung von Effizienztechnologien beschleunigen und weitere Innovationen vorantreiben, wie beispielsweise die Brennstoffzelle als Antriebsquelle für Frachtschiffe.

Beim GL gehöre eine solche Entwicklung zu den erreichbaren Zukunftszielen, die den Kriterien „safer, smarter und greener“ entsprechen müssen, sagt Schramm. Ein erster Schritt könnte der Einsatz von regenerativ erzeugtem Wasserstoff als Treibstoff im küstennahen Kurzstreckenverkehr bei Container- und Mehrzweckfrachtern sein, die ihren Wasserstoff auf Offshore-Windenergie-Anlagen tanken, wo dieser vor Ort erzeugt wird. Trotz dieser Perspektiven sieht Schramm den Schiffsdiesel keineswegs als Auslaufmodell. ■



des SEEMP im Jahr 2020 bereits 152 Mio. Tonnen, eine 14 %ige Reduzierung. 2030 werden es 330 Mio. Tonnen oder durchschnittlich 23 % jährlich sein und 2050 sogar 1.013 Mio. Tonnen. Ein Ergebnis des durch die beiden Effizienz-Indizes induzierten verringerten Brennstoffverbrauchs. Damit einher geht auch eine bedeutende Einsparung an Brennstoffkosten für die Schifffahrtsindustrie.

So dürfte ein Großtanker (Very Large Crude Carrier – VLCC) mit mehr als 200.000 Tonnen Tragfähigkeit, der heute jährlich 23.000 Tonnen Schwerölbrennstoff verbraucht, im Jahre 2030 nur noch 14.000 Tonnen benötigen, wenn er nach den EEDI-Erfordernissen gebaut ist. Für 2020 prognostizieren die Experten jährliche Einsparungen an Brennstoffkosten von rund 50 Mrd. US-Dollar. 2030 sollen es sogar 200 Mrd. US-Dollar sein.

Einen anderen Weg zu CO₂-Reduzierung bietet der Einsatz von Erdgas (Liquefied

Halle B8, Stand 203

Vacon und e-ms zeigen das weltweit erste diesel-elektrische Bordnetz- und Antriebskonzept

Alle zwei Jahre treffen sich auf der SMM, dem führenden, internationalen Forum der maritimen Industrie, Vertreter der Schiffbau- und Schiffbauzulieferindustrie aus aller Welt in Hamburg. Wenn nun vom 4.- bis 7. September wieder Innovationen und zukunftsweisende Technologien in der Hansestadt präsentiert werden, darf auch VACON nicht fehlen. Der finnische Frequenzumrichterhersteller präsentiert gemeinsam mit dem Projektpartner e-ms in Halle B8, Stand 203, den wassergekühlten VACON NXP - und damit innovative Möglichkeiten der Antriebstechnik im Schiffsbau.

Damit zeigen die Projektpartner e-ms, e-powered marine solutions GmbH & Co. KG und der finnische Frequenzumrichterher-

steller VACON eine innovative, dieselelektrische Antriebslösung für den Schiffsbau, die unterschiedliche Anforderungen wie Energieeffizienz, Umweltschutz, Platzeinsparung im Maschinenraum, geringe Wartungskosten und einfache Handhabung berücksichtigt und erfüllt. Während Vacon die NXP Umrichter sowohl in wasser- als auch in luftgekühlter Form präsentiert, stellt e-ms mit dem geräuscharmen Kompaktsystem „e-pp“, „e-power pack“, das seit Juli 2009 erprobt und weiterentwickelt wurde, das weltweit erste dieselelektrische Bordnetz- und Antriebskonzept vor.

Mit der neuartigen Lösung eröffnen die Projektpartner für Bordnetz- und Antriebssy-

steme völlig neue Möglichkeiten in Sachen Energieeffizienz.

Der wassergekühlte Umrichter Vacon NXP ist eine wesentliche Komponente in der Konstruktion von Schiffsantrieben mit ausgesprochen hoher Drehzahl- und Drehmomentgenauigkeit. Die mit dem NXP erreichte präzise Drehzahl- und Drehmomentregelung sowie die mittels Encoder oder Resolver realisierte Drehzahlrückführung ermöglicht eine absolut präzise Motorregelung. Drehzahlfehler liegen dabei bei etwa 0,01%, das Anlaufmoment bei > 200%. Der NXP-Umrichter erlaubt die schnelle und präzise Synchronisation auch mehrerer parallelgeschalteter Motorwechsellrichtermodule über das DriveSynch-Verfahren. Mit den typgeprüften NXP-Geräten erfüllt Vacon

alle technischen Anforderungen für die Ausstattung der Elektro-Technikräume auf Schiffen, so dass der Umrichterhersteller zum Garant für Funktionalität und Zuverlässigkeit in der Schiffsbauindustrie avanciert ist und sich für namhafte Reeder als verlässlicher Partner für „e-ms“ „e-pp“ Konzepte etabliert hat.

Vorteil: Wasserkühlung

Im Gegensatz zum luftgekühlten NXP entfaltet die wassergekühlte Ausführung des in diesen Systemen eingesetzten Umrichters ihre großen Vorteile besonders dort, wo wenig Raum vorhanden ist. Sie sind besonders kompakt und platzsparend. Grundsätzlich kommt der wassergekühlte NXP dort zum Einsatz, wo sich eine Luftkühlung schwer bewerkstelligen lässt. Aufgrund der Wasserkühlung werden keine größeren Lüftungsanlagen und -leitungen benötigt.

Die Kühlflüssigkeit, gewöhnliches Trinkwasser, führt etwa 95 % der Verlustleistung ab. An die Flüssigkeit werden keine speziellen Anforderungen hinsichtlich Deionisierung gestellt, da sie nicht unmittelbar mit Spannungsteilen in Berührung kommt. ■



Mit den typgeprüften NXP-Geräten erfüllt Vacon alle technischen Anforderungen für die Ausstattung der Elektro-Technikräume auf Schiffen

Halle A3, Stand 305

MTU zeigt Antriebs- und Servicelösungen für Schiffe

Die Tognum-Tochter MTU Friedrichshafen präsentiert auf der diesjährigen SMM ihre Antriebs- und Systemlösungen für Yachten, kommerzielle und militärische Schiffe auf dem Stand 305 in Halle A3. Dazu gehören Hauptantriebsmotoren bis 7.400 kW, Bordstromaggregate für kommerzielle Schiffe im Leistungsbereich von 5 bis 3.000 kW und kombinierte Antriebssysteme aus Dieselmotoren und Gasturbinen bis 30 MW. Darüber hinaus zeigt das Unternehmen im Bereich Automation ein neues Steuerpult für Megayachten. Die umfassenden Service-Leistungen „MTU ValueCare“ mit passgenauen Wartungsverträgen, Originalersatzteilen oder Verbrauchsprodukten wie Kühlmittel, Motoröl und -filter runden das Produktprogramm ab.

Die Tognum-Gruppe mit ihren beiden Geschäftsbereichen Engines und Onsite Energy gehört zu den weltweit führenden Anbietern von Motoren und Antriebssystemen für Anwendungen abseits der Straße sowie von dezentralen Energieanlagen. Basis hierfür sind Dieselmotoren bis 9.100 Kilowatt (kW), Gasmotoren bis 2.150 kW und Gasturbinen bis 45.000 kW.

Das Produktportfolio des Geschäftsbereichs Engines umfasst MTU-Motoren und Antriebssysteme für Schiffe, schwere Land- und Schienenfahrzeuge, militärische Fahrzeuge sowie für die Öl- und Gasindustrie. Zum Geschäftsbereich Onsite Energy gehören die dezentralen Energieanlagen der Marke MTU Onsite Energy. Sie umfassen Dieselaggregate für Notstrom, Grund- und Spitzenlast sowie Blockheizkraftwerke zur Kraft-Wärme-Kopplung auf Basis von Gasmotoren und/oder Gasturbinen. Darüber hinaus sind Einspritzsysteme von L'Orange Bestandteil des Tognum-Produktportfolios. Tognum erzielte im Geschäftsjahr 2011 einen Umsatz von rund 2,97 Mrd. Euro und beschäftigt rund 10.000 Mitarbeiter.

Mit 23 vollkonsolidierten Gesellschaften, mehr als 140 Vertriebspartnern und über 500 autorisierten Händlern an rund 1.200 Standorten verfügt Tognum über eine globale Fertigungs-, Vertriebs- und Servicestruktur. Seit September 2011 ist die Engine Holding GmbH, ein Joint-Venture der Daimler AG und der Rolls-Royce Group plc, mehrheitlich an Tognum beteiligt. ■

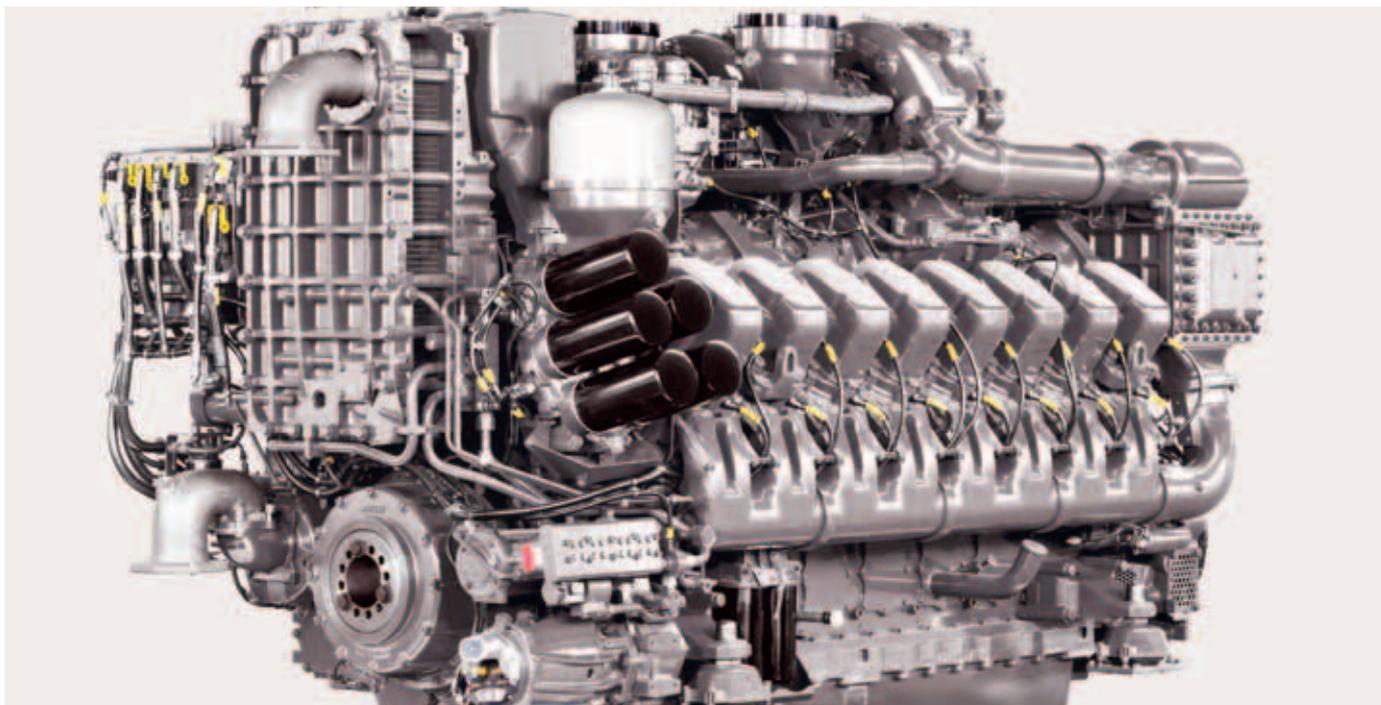
Halle B6, Stand 400 Fiberoptischer Kurssensor von Alphasron

Zur SMM 2012 präsentiert Alphasron den Alphafibercourse - der Alphafibercourse ist ein kleiner, leichter IMO- und IMO-HSC-zugelassener fiberoptischer Kurssensor ohne bewegliche Teile.

Der hochpräzise Sensor hat eine sehr kurze Einschwingzeit und ist wartungsfrei.

Ergänzt wird der Sensor durch eine Dockingstation mit 12 galvanisch getrennten Ausgängen für Tochterkompass, und andere Empfänger der Kursinformation.

Als Zubehör sind Peildiopler, OSV-zugelassene Umschalter, digitale Anzeigen, Anzeigegehäuse und -halterungen verfügbar. ■



Die Langhub-Motoren der Baureihe 4000 Ironmen decken mit 8, 12 und 16 Zylindern ein Leistungsspektrum von 746 bis 2.240 kW ab. Sie werden sowohl in Verdrängeryachten, Arbeitsschiffen und Fähren als auch in Behördenschiffen, Polizei- und Patrouillenbooten eingesetzt. Im Bild: 16V 4000 M53/63 Ironmen

Halle A4, Stand 306

Schottel Rim Thruster (SRT) für OSV, Superyachten und Binnenschiffe

Geräusch- und vibrationsarme Antriebe, hoch effizient, platzsparend, gewichtsreduziert und umweltfreundlich sind besonders gefragt bei Schiffen, die häufig im DP Modus arbeiten, oder wenn besonderer Komfort erforderlich ist. Mit dem Schottel Rim Thruster (SRT) hat der deutsche Propulsionsspezialist seine Produktpalette um vier Größen (200 – 800 kW) dieser Antriebsanlagen erweitert.

Funktionsweise - effizient und komfortabel
 Der SRT ist ein elektrisches Antriebssystem ohne Getriebe und Antriebswelle. Der Stator des Elektromotors befindet sich im äußeren Teil des Tunnels. Auf der Innenseite des Rotors sind die Propellerflügel befestigt. Das Ergebnis ist ein raumsparender und gewichtsreduzierter Antrieb, der die elektrische Energie direkt und ohne Transmissionsverluste und Geräuschemission durch Getriebe in Propulsion umsetzt. Das optimierte hydrodynamische Design mit den außenliegenden Propellerflügeln führt zudem zu einer starken Reduzierung von Kavitationserscheinungen.

Geringerer Wartungsaufwand

Das Design des SRT ist darüber hinaus robust und wartungsfreundlich. Der hocheffiziente Elektromotor wird durch das umgebende Wasser gekühlt. Die Propellerflügel lassen sich im Falle einer Beschädigung einfach austauschen. Auch die wassergeschmierten Gleitlager sind für eine Wartung leicht zugänglich. Ein weiterer Beitrag zur Kostenreduktion.

Der Schottel Rim Thruster SRT ist weltweit ab 2013 über das Schottel Vertriebsnetz erhältlich. In den Bereichen Binnenschiffe und Luxusyachten erfolgt der Vertrieb über Van der Velden Marine Systems.

Die Vorteile des Schottel Rim Thrusters:

- leistungsstark
- umweltfreundlich
- geräuscharm
- vibrationsarm
- kompaktes Design
- wassergeschmierte Lager
- austauschbare Blätter
- austauschbare Gleitlager



Schottel Rim Thruster SRT.

Foto: Schottel

Schottel Rim Thruster (SRT) Größen

Typ	Innen durchmesser [mm]	Nennleistung [kW]
SRT 800	800	200
SRT 1000	1000	315
SRT 1250	1250	500
SRT 1600	1600	800

Halle B6, Stand 108

Sonnenlichttaugliche Monitore

Der Hersteller Baytek GmbH bietet robuste, zuverlässige und langlebige maritime Monitore an, welche dank der speziellen Verzinkung resistent gegen Korrosion und Salzwasser sind. Nach dem neuesten IMO Regeln, welche zum 01.01.2012 in Kraft traten, wurde die Ausrüstung mit ECDIS Anlagen in der Berufsschiffahrt verpflichtend. Schiffe in der Auslandsfahrt müssen nun mit dem elektronischen Seekartendarstellungs- und Informationssystem ECDIS ausgerüstet sein bzw. nachgerüstet werden. Die Anforderungen für Displays und Systeme organisieren die IMO Regeln und technische Standards die IEC Normen. Daher sind alle BPM Monitore nach den hierfür geforderten ECDIS und RADAR Vorschriften geprüft und als Einzelkomponenten vom Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie (BSH) zertifiziert. Diffuse Lichtverhältnisse sind immer ein großes Problem bei der Monitor Anwendung im maritimen Bereich. ■

Halle B2.EG, Stand 297

„Fliegende Werft“ vor Ort

Gebr. Friedrich Schiffswerft beschreibt sich als idealer Partner bei Wartung, Pflege und Reparatur. Sämtliche schiffbaulichen Materialien: Stahl, Leichtmetall, Holz und Kunststoff können nach den Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften bearbeitet werden. Hochwertige und komplizierte Antriebssysteme, elektrische und elektronische Ausrüstungen werden eingebaut, gewartet und instandgesetzt. Das Unternehmen erledigt Schiffbauarbeiten in der Werft oder direkt am Liegeplatz des Schiffes. Gebr. Friedrich Industrie- und Elektrotechnik ist dazu Servicepartner für Schaltanlagenbau, Elektrotechnik und Elektromaschinenbau. Die Mitarbeiter besitzen jahrelange Erfahrung sowie wertvolle Spezialkenntnisse im Bereich der Wartung und Instandsetzung von Elektromotoren, Generatoren, Pumpenaggregaten, Elektro-, Kälte- und schiffstechnischen Anlagen. Bekannt ist das Unternehmen als „fliegende Werft“. ■

Halle B5, Stand 509.1

Engineering around the globe

Breman Ship Engineering is an internationally orientated specialist in shipping and offshore installations. Located in The Netherlands, Breman have access to West-European knowledge and are renowned for our high quality standards.

30 permanent and well trained employees are specialized in Engineering, Heating, Ventilation, Airconditioning, Sanitary systems and Refrigeration. This means Breman Ship Engineering can guide installation projects from drawing board through commissioning. Top quality, superior service and almost 40 years of experience in the shipping and offshore industries makes Breman Ship Engineering a valued partner!

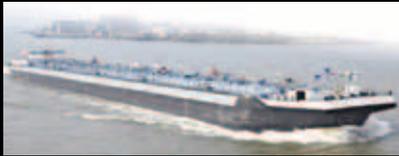
Breman Ship Engineering serves a global market with self-contained HVAC and sanitary equipment. The modern engineering department will supply a complete system design, which Breman produce and ship an all including installation package. ■

Anzeige



ECLIPSE® 705

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



Konzentration auf das Wesentliche

Magnetrol®
WELTWEIT LÖSUNGEN FÜR FULLSTAND UND DURCHFLUSS

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










Halle B5, Stand 316

Staubfreies Reinigen von Schiffswänden und Tanks

Die Hammelmann Maschinenfabrik GmbH zeigt Dockmate, ein halbautomatisches Gerät für staubfreies Reinigen, Entrosten und Entlacken von Schiffswänden und Tankinnen- und außenflächen.

Der Dockmate arbeitet mit Wasserhochdruck bis zu 3000 bar. Das Flächenbearbeitungssystem ist in kürzester Zeit betriebsbereit. Beide Fahrzeugachsen sind lenkbar, wodurch das Gerät auch in engen Docks und



Der Hammelmann-Dockmate

Dockzufahrten gut zu manövrieren ist. Die selbstfahrende Einheit ermöglicht schnelle Standortwechsel.

Dadurch können parallele Instandsetzungsarbeiten oder Farbanstriche am Objekt durchgeführt werden. Der Dreifach-Teleskopausleger führt zu maximalen Arbeitshöhen von 22, 27 oder 32 Meter. Der Reinigungskopf kann so geschwenkt werden, dass eine Bearbeitung horizontaler Flächen sowie Überkopfarbeiten möglich sind. Die Arbeitsbreiten betragen 380 mm, 600 mm oder 860 mm.

Zum Spotblasting wird der Drehdüsenbalken mittels einer hydraulisch betriebenen Hubverstellung zurückgesetzt. Das Arbeitsgerät dichtet direkt an der Arbeitsfläche ab und ist über eine Schlauch-/Rohrkombination mit dem Vakuumbehälter verbunden.

Die Feststoffe und das Brauchwasser werden vakuumunterstützt in die Entsorgungsstation befördert und dort getrennt. Im Filter-/Entsorgungsmodul verbleiben die abgetragenen Feststoffe und stehen zur Entsorgung in einem Big-Bag bereit. ■

Anzeige

GERPOL

SITZSYSTEME

... Ihr Rücken wird es Ihnen danken!

Neue Generation Ruderhausstühle und Unterteile



WIDU Expert



WIDU Elegance



WIDU Sport



WIDU Exklusiv



WIDU Top



WIDU Slide

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne!

Besuchen Sie uns auf der SMM in Halle B7 / Stand 110

Vertrieb Binnenschiffahrt:

Wittig GmbH
 Max-Peters-Straße 13
 47059 Duisburg

Tel.: +49 (0)203/932730 E-Mail: info@wi-du.de
 Fax: +49 (0)203/9327366 Internet: www.wi-du.de

Hersteller: Gerpol Sitzsysteme
 Hauplinderweg 36
 59494 Soest

Halle B7, Stand 110

Ergonomisches Sitzen an Bord

GERPOL Sitzsysteme präsentiert die patentierte Hubsäule GPF mit klappbarer und höhenverstellbarer Fußstütze. Die Fußstütze dreht sich zusammen mit dem Sitzoberteil. Die innovative, innerhalb der Säule verbaute mechanische Federung ist individuell auf das Körpergewicht des Nutzers einstellbar. Ein weiteres Highlight ist die integrierte Dreheinrichtung, die automatisch in der 0° Stellung einrastet. Diese aus Aluminium und in elliptischer Form gefertigte Hubsäule hat ein optimiertes Leistungs-Gewichts-Verhältnis. Die Säule GPF hat einen Hub von 200 mm und wurde so konstruiert, dass sie unter fast jedes Sitzoberteil passt; auch unter Sitzoberteile anderer Hersteller. Damit ist die gefederte Hubsäule GPF ein ideales Produkt für den Austausch defekter Hubsäulen anderer Hersteller. ■

Halle B5, Stand 504

Antikorrosions-Dachklimaanlagen

Airva präsentiert zwei Antikorrosions-Dachklimaanlagen (Foto unten), die Seamach von Coleman-Mach und die Ibis von Aircommand, die der Schiffsindustrie eine kostengünstige Lösung bei der Klimatisierung von Kran- oder Kontrollkabinen anbieten.

Aufgrund ihres sehr niedrigen Profils und der Materialbeschaffenheit kann die Ibis auch



auf Schnellboot-Kabinen installiert werden und sorgt dort für ein effizientes Abkühlen. Airva bietet eine breite Palette von Dach-, Split oder Monoblock-Klimaanlagen für Fahrzeug und Industrieanwendungen - auch für Offshore- und Hafenanlagen, Ausrüstungen für die Landwirtschaft und Bauindustrie, und, nicht zu vergessen, für Sicherheits-, Einsatz- und Rettungsfahrzeuge. ■

Wernz GmbH feiert 35-jähriges Firmenjubiläum

„Wenn unsere Kunden rufen, stehen wir bereit“

Noch während seiner Tätigkeit bei Farymann Diesel, einem Hersteller von Dieselmotoren für Marine- und Industrieanwendungen, fing Artur Wernz an, nebenbei Stromaggregate für die Binnenschiffahrt zu bauen. Kurz vor seinem 25-jährigen Dienstjubiläum bei Farymann verabschiedete sich der damals 40-Jährige von seinem Arbeitgeber und machte sich 1977 selbstständig.

Mit kleinen Stromaggregaten hatte Wernz sich bei Partikulieren einen Namen gemacht. Diese bildeten einen ersten Kundenstamm, als das eigene Geschäft in Rechtsform einer KG in Lampertheim anlieh. Seine Ehefrau Dina übernahm die Büroarbeiten in dem kleinen Familienbetrieb. Schon bald galt der Betrieb, der in diesem Jahr als Wernz GmbH sein 35-jähriges Jubiläum feiert, in der Binnenschiffahrt als kompetenter Partner, der maßgeschneiderte Lösungen für die verschiedensten Anforderungen liefern konnte. Die Anforderungen wurden größer, die Leistung ebenfalls. Der Kundenstamm wuchs, immer mehr Werften wurden in Lampertheim mit ihren Wünschen vorstellig. Obwohl der Schwerpunkt von Anfang an in der Binnenschiffahrt lag, kümmerte sich das Ehepaar Wernz auch um Anwendungen für die stationäre Stromerzeugung, wie zum Beispiel in Form von Netzersatzanlagen für Hochhäuser oder Generatoren für Solarbauern, aber auch für private Nutzer. Nicht-maritime Anwendungen machen heute etwa 10 Prozent des Geschäftsumsatzes aus. Nach ihrer Ausbildung und ersten Berufserfahrungen stiegen schließlich auch die Söhne – Thomas 1992, Bernd 1997 – im elterlichen Betrieb mit ein. Als sich die Eltern 2004 in den (Un-)Ruhestand verabschiedeten – beide unterstützen ihre Söhne bis heute auf Minijob-Basis – wandelten die Söhne das Unternehmen in eine GmbH um. Elektromeister Thomas Wernz (49) kümmert sich um Elektrik (Schaltschränke und Steuerungen) und die kaufmännische Abwicklung, sein Bruder Bernd (42), ein Kfz-Mechanikermeister, ist für den mechanischen Part des Aggregatebaus verantwortlich. Lieferanten für Generatoren sind namhafte Firmen wie Mecc Alte, ACG oder Leroy Somer. Die Dieselmotoren stammen von

DGS (John-Deere-Motoren), Hatz, Kolben Seeger (Deutz-Motoren), Lombardini oder BU Power Systems (Perkins-Motoren). Sie bilden ein breites Fundament für individuelle Anforderungen der Kunden. Aus diesen Komponenten fertigen die Lampertheimer Bordstrom-Aggregate mit einem Leistungsspektrum von 5 bis 250 kVA. Zuverlässigkeit und ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis sind wichtig. Modernste Technik ist dabei ein Muss, denn zum Einen verlangt der Kunde einen wirtschaftlichen Betrieb, zum Zweiten sind immer schärfere Umweltstandards einzuhalten. Allerdings beschränken sich die Brüder nicht auf die Fertigung der Aggregate und – wenn gewünscht – den Einbau. Auch Service und Reparatur gehören zum guten Kundendienst dazu. „Wenn der Kunde ruft, stehen wir für Reparaturen in ganz Deutschland bereit und reparieren vor Ort“, erzählte Thomas Wernz, dessen Bruder Bernd erst vor drei Wochen für einen Notfall nach Berlin gefahren ist. Die schnelle Reparatur während der Schleusendurchfahrt ist ein Service, der sich auch für den Schiffseigner rechnet. Einbauten und geplante Reparaturen finden dann häufig in der Nähe von Lampertheim statt: in Worms, Mannheim oder Karlsruhe, wo die Binnenschiffer in solchen Fällen gut erreichbar vor Anker liegen. Werften bestellen vielfach nur noch die Aggregate für Neubauten: dann wird geliefert, aber nicht mehr vor Ort eingebaut. Auch in internationale Projekte war Wernz schon involviert: Zwei Fähren in Kenia, die auf der Dresdner Schiffs- und Yachtwerft gebaut wurden, sind mit jeweils drei Stromaggregaten aus Lampertheim bestückt. Zu den langjährigen Kunden der Firma Wernz zählen Partikuliere und Reedereien ebenso wie Werften in ganz Deutschland. Ebenfalls zu den Abnehmern zählen Wasser- und Schifffahrtsämter (WSA), diese werden aber meistens über die Werften mit Aggregaten aus dem Hause Wernz ausgestattet. Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit, Kundenservice und maßgeschneiderte Lösungen für individuelle Kundenanforderungen bilden auch auf einem in Deutschland mittlerweile enger werdenden Markt gute Perspektiven für die Zukunft des kleinen Traditionsbetriebes.

Petra Grünendahl ■

NDH und HGK sind sicher: Ein gutes Signal für die Region

Kooperation RheinCargo geht an den Start

Von Matthias Goergens

Köln und Düsseldorf zusammen? Die rheinischen Rivalen Seite an Seite? In Sport und Brauchtum unmöglich, auf wirtschaftlicher Ebene längst an der Tagesordnung. „Wir haben immer gute Kontakte zu den Kölner Kollegen gepflegt“, sagt Rainer Schäfer, einer von zwei Geschäftsführern der Neuss-Düsseldorfer Häfen. Auch schon vor dem Zusammenschluss der Düsseldorfer mit den Neussern vor rund zehn Jahren. „Damals wäre es etwas verfrüht gewesen, da waren wir nicht auf Augenhöhe“, sagt Schäfer.

Jetzt sind die Partner aber so weit, und aus den bestehenden losen Kontakten wird ein fester Zusammenschluss: Unter dem Namen „RheinCargo“ kooperieren Köln und Neuss/Düsseldorf ab August 2012 als neuer, starker Güterverkehrsverbund. Achtung, jetzt wird es kurz kompliziert: Die „RheinCargo GmbH & Co. KG“, so die korrekte Bezeichnung, ist ein gemeinschaftlich gegründetes Unternehmen der „Häfen und Güterverkehr Köln

AG“ (HGK) sowie der „Neuss-Düsseldorfer Häfen“ (NDH).

Das auf den ersten Blick komplizierte Konstrukt rührt aus der längeren Entstehungsgeschichte. Vor rund drei Jahren hatten erste konkrete Gespräche begonnen. Eine AG und eine GmbH zusammenzubringen, sei schon eine Herausforderung gewesen, so Schäfer. Ende 2011 lag das ausgereifte Vertragswerk letztlich zur Unterschrift vor, die Aufsichtsgremien sowie die verantwortlichen Räte hatten zugestimmt, und auch die Bezirksregierung winkte das Vorhaben kürzlich durch. Immerhin versprechen sich Politik und Wirtschaft einiges von „RheinCargo“.

Für HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt ist eine der wichtigsten Kooperationen in der deutschen Logistikbranche in diesem Jahr „eine gute Nachricht“, von der die ganze Region profitiere: „Die internationalen Kunden bekommen so einen Partner, der ihre Anforderungen an Gütertransport und Hafenumschlag aus einer Hand erfüllen kann.“

Und so soll es laufen: Unter dem Dach der „RheinCargo“ mit Sitz in Neuss werden Umschlag, Kontraktlogistik und Eisenbahngüterverkehr der beiden Unternehmen vereinigt. Beide Unternehmen übertragen die Geschäfte des Hafens und des Eisenbahnverkehrs auf die neue Gesellschaft. Eisenbahninfrastruktur, Beteiligungen oder die Lok- und Wagenwerkstatt betrifft das nicht. Die Immobilien und Grundstücke fließen ebenfalls nicht ein, sie werden vermietet oder verpachtet. Leistungen wie technischer Service oder kaufmännische Verwaltung werden über Dienstleistungsverträge geregelt. Alle Verträge und Vereinbarungen mit Kunden, Lieferanten und anderen Partnern bleiben bestehen. Mit besserer Nutzung der vorhandenen Kapazitäten entstünden somit bessere Angebote für die Kunden im regionalen und internationalen Güterverkehr, heißt es. Durch günstigeren Einkauf oder effektiveren Einsatz von Transportmitteln will man größere Synergien entwickeln.

Der Neusser Bürgermeister Herbet Napp betonte im Frühjahr, dass die neue Gesellschaft eine „gewaltige Bedeutung“ habe, man könne in einem Ballungszentrum 100 Kilometer des Rheins bedienen und gleichzeitig gegenüber dem Duisburger Hafen an Stärke gewinnen. Tatsächlich rückt die „RheinCargo“ mit rund 42 Millionen Tonnen Gesamt-Umschlag näher an Duisburg als



Die Neuss-Düsseldorfer Häfen kooperieren ...

NDH Die „Neuss-Düsseldorfer Häfen“ entstanden im August 2003 durch eine Fusion der zuvor eigenständigen Häfen Neuss und Düsseldorf. Mit rund 270 Mitarbeitern wird ein Umsatz von mehr als 40 Millionen Euro verzeichnet. Im März 2012 wurden durchweg zweistellige Zuwächse veröffentlicht: 10,4 Prozent mehr Bahngüterumschlag, 16 Prozent mehr Kranumschlag und 17,3 Prozent wasserseitiger Containerumschlag.

HGK Die „Häfen und Güterverkehr Köln AG“ ist eine Tochtergesellschaft unter dem Dach der Stadtwerke Köln. Das Unternehmen entstand 1992 aus einer Fusion von drei kommunalen Unternehmen. Im vergangenen Jahr machte die HGK einen Umsatzerlös in Höhe von 121,7 Millionen Euro, führte 3,5 Millionen Euro Gewinn an die Stadtwerke ab.

RheinCargo: Die „RheinCargo GmbH & Co. KG ist eine Tochter von HGK und NDH, die jeweils 50 Prozent halten. Mit rund 500 Mitarbeitern und einem Gesamtgüteraufkommen von mehr als 42 Millionen Tonnen ist das neue Unternehmen ein Logistikdienstleister von europäischem Format.

größten Binnenhafen (53 Mill.) heran. Doch die Zielrichtung geht über die deutschen Grenzen hinaus. „Wir müssen uns gegenüber den niederländischen und belgischen Häfen rüsten und wettbewerbsfähig bleiben“, sagt Rainer Schäfer. Er vermutet in den nächsten Jahren eine Verdreifachung des Containerverkehrs beispielsweise in den „ZARA-Häfen“ Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam. Mit guten Verkehrsverbindungen im Hinterland will sich die „RheinCargo“ somit in Position bringen. Die Strategie der Verbindung des zweitgrößten (Köln) mit dem drittgrößten deutschen Binnenhafen ist einfach: Stärken stärken machen und Schwächen ausgleichen. In den Hafenkapazitäten habe Neuss/Düsseldorf etwas die Nase vorn, Köln punktet mit der größten deutschen Privatbahn, sagt Rainer Schäfer. Zudem löse sich damit die „Sandwich-Position“ von Neuss/Düsseldorf zwischen Duisburg und Köln auf. Beide Seiten betonen, dass es sich auch keinesfalls um ein Rationalisierungsprojekt handle. Im Gegenteil, sagt HGK-Vorstand Horst Leonhardt: „Bessere Angebote sichern die Arbeitsplätze.“ Die „RheinCargo“ schaffe wirtschaftlich attraktive Alternativen zum Verkehr auf der Straße. „Das stärkt den Standort und nutzt so direkt den Unternehmen vor Ort.“ Mit einem gemeinsamen Marktauftritt wollen die Partner zudem neue Kunden gewinnen und neue Unternehmen an den Standorten

ansiedeln. Mehr Verkehr auf der Schiene und in den Häfen bedeute auch mehr Arbeit für die Mitarbeiter vor Ort. „Wir sind nicht angetreten, um über Personaleinsparungen zu sprechen, sondern um wirtschaftlich zu wachsen“, sagt NDH-Geschäftsführer Rainer Schäfer. Da muss eben weiter geschaut werden, als nur bis zu den Stadtgrenzen. Die Kölner Seite sieht die rheinische Rivalität in Sport und Brauchtum beim neuen Projekt übrigens auch ganz außen vor: „Zwischen Kölner Dom und Düsseldorfer Rheinturm liegen weniger als 40 Kilometer. In der globalisierten Welt der Logistik ist das ein Katzensprung“, sagt HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt.

Die Oberbürgermeister der Städte, Jürgen Rothers (Köln) und Dirk Elbers (Düsseldorf), standen den Wirtschaftsbossen zur Seite. Ein besseres Signal für die Region gebe es kaum, als dieses „Leuchtturm-Projekt“, fügt Rainer Schäfer hinzu. „Wir konkurrieren mit Regionen, da kann man nicht mehr nur um den Kirchturm laufen.“ Auch wenn die Fußballklubs Fortuna Düsseldorf und 1. FC Köln in vergleichbarer Weise wohl kaum mit ihren Nachwuchsabteilungen kooperieren oder die Karnevalsgesellschaften ihre Rosenmontagszüge zusammenlegen würden – anders als in der (Hafen-)Wirtschaft pflegt man in Sport und Brauchtum dann doch lieber die rheinische Rivalität. ■



... eng mit den Kölner Häfen.

Fotos: NDH und HGK

Für Einführung und Aufrechterhaltung eines Qualitätsmanagementsystems im Unternehmen

Buss Port Logistic erhält das ISO 9001 Zertifikat vom GL

Das Hafener Unternehmen Buss Port Logistics (BPL) erhielt für sein Qualitätsmanagementsystem das ISO 9001 Zertifikat vom Germanischen Lloyd (GL). Die Zertifizierungsgesellschaft bestätigte damit, dass die Managementverfahren bei Buss den Anforderungen der internationalen Norm DIN EN ISO 9001:2008 entsprechen.

Die Norm legt die Anforderungen an die Einführung und Aufrechterhaltung eines Qualitätsmanagementsystems fest. Hierbei werden insbesondere Managementaspekte wie Kundenorientierung, kontinuierliche Verbesserung, Prozessorientierung und Verantwortlichkeiten der Führung berücksichtigt. Buss Port Logistics hat das Qualitätsmanagementsystem in den vergangenen Monaten eingeführt, jetzt wurde die Umsetzung durch Auditoren von GL Systems Certification überprüft. Durch Gespräche mit Mitarbeitern auf allen Ebenen und der Sichtung von Dokumentation wurde die praktische Umsetzung unter die Lupe genommen - nicht nur in der Buss-Zentrale in der Hamburger Hafencity, sondern auch auf diversen Kaianlagen. Mit positivem Ergebnis: Gestern überreichte Dr. Ulrich Ellinghaus, Leiter GL Systems Certification Deutschland, das ISO 9001 Zertifikat an Heinrich Ahlers, Vorsitzender der BPL-Geschäftsführung.

Das Qualitätsmanagementsystem bei Buss Port Logistics wurde prozessorientiert aufgebaut. Bereits in der Planungsphase waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingebunden. Die Qualitätspolitik wurde durch interne Kommunikationsmaßnahmen wie

Aushänge, Poster und Tassen bekannt gemacht. Auch interne Audits wurden eigenständig durchgeführt. Daraus abgeleitete Maßnahmen führen zu einer kontinuierlichen Verbesserung.

„Ein zertifiziertes Qualitätsmanagement dokumentiert einem Unternehmen einen zuverlässigen Betrieb sowie die Einhaltung klarer Qualitätsstandards - so auch bei Buss Port Logistics“, sagte Dr. Ulrich Ellinghaus, Leiter von GL Systems Certification in Hamburg. „Die Auditoren konnten sich davon überzeugen, dass bei Buss das Qualitätsmanagement auf allen Ebenen erfolgreich gelebt wird.“ „Qualität steht bei Buss schon immer an erster Stelle. Das Zertifikat zeigt jetzt nach außen, was wir nach innen im Alltag leben“, so Heinrich Ahlers.

Buss Port Logistics betreibt effiziente Multi-Purpose-Terminals in Hamburg und weiteren Häfen und steht für ein vielfältiges Angebot hafenspezifischer Dienstleistungen. Die Terminals schlagen Container, Projektladung, Stück- und Massengut um und werden durch ein umfassendes Angebot an eigenen Hafendienstleistungen unterstützt: Stauerei, Laschen und Sichern, Exportverpackung sowie Container Freight Station (CFS). Zudem plant und entwickelt über Buss Port Logistics neue Hafenanlagen. Als Offshore Wind Logistiker bietet Buss Basis-, Produktions- und Servicehäfen bzw. Terminals in Eemshaven, Sassnitz und Stade. Die Leistungen umfassen Quality made by Buss mit Prüf- und Siegel-Lösungen, die sich optimal in die Prozessketten der Kunden einfügen. ■



Heinrich Ahlers erhält das Zertifikat von Dr. Ulrich Ellinghaus

Um 6,3 Prozent

Güterumschlag in NRW-Binnenhäfen rückläufig

In den nordrhein-westfälischen Binnenhäfen wurden von Januar bis März 2012 insgesamt 30,1 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Wie Information und Technik Nordrhein-Westfalen als Statistisches Landesamt mitteilt, lag damit der Güterumschlag um 6,3 Prozent unter dem Niveau des ersten Vierteljahres 2011.

Den ersten Platz bei den von Binnenschiffen beförderten Gütern nahmen Erze, Steine und Erden mit einem Umschlag von 8,7 Millionen Tonnen ein; das waren 11,6 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum. Auf den weiteren Plätzen folgten mit jeweils 5,1 Millionen Tonnen die Kokerei- und Mineralölerzeugnisse (-3,2 Prozent) und Kohle, rohes Erdöl und Erdgas (-4,0 Prozent) sowie mit 3,3 Millionen Tonnen die Chemischen Erzeugnisse (-4,4 Prozent) und mit 1,8 Millionen Tonnen die Metalle und Metallerzeugnisse (-15,1 Prozent).

Wie die Statistiker weiter mitteilen, konnte auch beim Containerumschlag das Vorjahresergebnis nicht erreicht werden und lag von Januar bis März 2012 um 9,2 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Die beförderte Menge an Containern wird in sog. TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) gemessen. Ein TEU entspricht dabei einem ISO-Container, der 6,058 Meter lang, 2,438 Meter breit und 2,591 Meter hoch ist. Im 1. Vierteljahr 2012 wurden über die NRW-Binnenhäfen insgesamt 270 000 TEU umgeschlagen. Mit 129 000 TEU konnte der Empfang von Containern um 5,1 Prozent gesteigert werden, der Containerversand (140 000 TEU) ging um 19,4 Prozent zurück. ■

Von Automatischer Lkw-Entladung bis Zement-Beladung am Hafen

Lagertechnik und Gesamttransportketten

In industriellen Prozessketten spielt neben qualitativ hoher Fertigung vermehrt die effizient ineinandergreifende Intralogistik eine Rolle. Stockende Transportketten und übermäßig lang andauernde Stationsstops verringern Produktionsmengen, behindern die Lieferkette und schmälern folglich Gewinne. Zudem besteht besonders im manuellen Umgang mit schweren Gütern eine erhöhte Unfallgefahr für Mitarbeiter.

Um intralogistische Handhabungen unterschiedlichster Güter optimal aufeinander abzustimmen und Gefahrenpotentiale zu verringern, bietet die SMB International GmbH aus Quickborn von der Anlieferung bis zum Wiederbeladen, Anlagen und Fördertechnik, die der Sondermaschinenhersteller bedarfsgerecht auf Unternehmensanforderungen abstimmt.

Anhand eines Beispiels aus dem Fasshandling werden die Gesamtmöglichkeiten beleuchtet. Bereits am Punkt der Anlieferung setzen die Anlagen von SMB Logistics ein. Über eine automatische Lkw-Entladung werden die angelieferten Leerfässer aus den Fahrzeugen entnommen. Hier setzt SMB einen eigens entwickelten Entladeroboter ein, der den gesamten Entladeprozess automatisiert. Mitarbeiter müssen an diesen Stellen nicht mehr manuell eingreifen, wodurch die Unfallgefahr minimiert wird. Je nachdem, ob eine gesamte Palettenlage befördert werden soll oder einzelne Fässer, fügt SMB entsprechende Module ein. Mit einer Leistung von 120 Paletten pro Stunde befördert die Paletten-Transportanlage übereinandergestapelte Gesamtpaletten. Im Fall einer Einzelfassbeförderung entnimmt ein eigens entwickelter Multifunktionsgreifer die Fässer an einer Depalettierstation und setzt diese auf einen Kettenförderer. Zu den Förderanlagen von SMB gehören ebenfalls Gurtförderanlagen für Säcke und Shuttlesysteme. Auch unterschiedliche Höhenmeter bedient SMB. Mit einem Vertikalförderer finden nahtlose Übergänge ohne Kraftaufwand statt. Über Dreh- und Schwenktische, Kurvenförderer und Eckumsetzer nutzen Anwender jeden Zentimeter ihrer Unternehmensgebäude aus und schaffen somit insgesamt ein Maximum an Nutzfläche. Die einzelnen Leerfässer werden dann über Transportanlagen und Fördermodule automatisch einem Leerfasslager zugeführt und dort eingelagert.

Um Produkte wie Flüssigkeiten oder Schüttgüter abzufüllen, entwickelt SMB je nach Anspruch voll- und halbautomatische sowie mobile und stationäre Abfüllanlagen. Die Fässer werden zum Befüllen automatisch

der Anlage zugeführt. Bei den Anlagen wählen Kunden zwischen Linien-Füllanlagen, Paletten- oder Einzelplatz-Abfüllanlagen. Der vollautomatische Hochleistungsfüller GFA 6 ist beispielsweise in drei Bereiche unterteilt: Fassvorbereitung, Fassfüllung und Fassnachbereitung.

In manchen Fällen ist es nach der automatischen Reinigung des Behälters notwendig, ihn vor der Befüllung nochmals zu trocknen und eine Feuchtemessung durchzuführen. Dieses Spezialverfahren mit heißer Luft oder Stickstoff wurde von SMB Filling entwickelt, wobei die Luftfeuchte im kontrollierten Abgasstrom jedes einzelnen Behälters gemessen wird. Zur Restsauerstoff-Reduzierung vor dem Verschließen setzt SMB ebenfalls ein hauseigenes Verfahren ein. „Unser Anspruch lautet: Geht nicht gibt es nicht. Wir schauen uns alle Branchen an und suchen nach Lücken, um diese mit unseren Ideen und Entwicklungen zu schließen“, sagt Andreas Heckel und fügt hinzu: „Das bezieht sich sowohl auf individuelle Anforderungen in einzelnen Kundenprojekten, als auch auf langjährige Erfahrungswerte und Beobachtungen der Märkte.“

Nach dem Einfahren des Fasses oder Gebindes mithilfe eines Kettenförderers schließt die Tür der Anlage, signalisiert durch eine Lichtschranke, automatisch. Das Gebinde fährt in die Maschine hinein, wird dort ausgerichtet und ein automatischer Schrauber öffnet den Deckel, der auf einem Förderband durch die Maschine transportiert wird, um am anderen Ende wieder auf den jeweiligen Behälter geschraubt zu werden. Der eigentliche Füllprozess wird in zwei Stationen durchgeführt. Station 1 dient zum Vorfüllen, Station 2 zum Fertigfüllen.

Eine automatische Wechseleinrichtung für Füllanlagen ermöglicht sortenreine Abfüllung je nach Produkt. Zwischen den Stationen befindet sich ein Warteplatz, an dem sich der Schaum setzen kann. In der Fassnachbereitung erhalten die Fässer ihre Etikettierung und werden transportbereit verschlossen.

Auf ihrem weiteren Weg gelangen die Einzelfässer an eine Palettierstation wo sie automatisch gepackt und palettiert werden. Hier arbeitet ein Roboterarm mit einem von SMB entwickelten Multifunktionsgreifer. Das Gerät übernimmt die Vollfasspalettierung sowie die Paletten-Bereitstellung. An einem Einzelteller werden die gefüllten und etikettierten Fässer zunächst angestaut. Danach befördern Laufbänder alle Fässer einzeln zum Fassabnahmeplatz. Der Palettierroboter befördert einzelne Paletten aus dem Palettenlager. Mit Hilfe des Sauggreifers stellt der Roboter die gefüllten Fässer positionsgenau auf die Palette. Über weitere Fördertechnik gelangen die fertig befüllten und palettierten Fässer in ein automatisches Hochregallager. „Entscheidend ist hierbei der Bedarf unserer Kunden“, erklärt Andreas Heckel, Geschäftsführer von SMB. Mit dem Kompaktlager nutzen Anwender kleinste Grundflächen optimal aus und profitieren von einer hohen Umschlaggeschwindigkeit. Dank einer entsprechenden Software nimmt die Lagerverwaltung ein Minimum an Zeit ein und bietet zu jeder Zeit eine Gesamtübersicht über Lagerbestände. Auf Anforderung werden die Paletten ausgelagert und dem Lkw automatisch zugeführt. Egal ob einzeln oder bereits verpackt; mit den vielseitigen Modulen und Anlagen bietet SMB von der automatischen Entladung bei Anlieferung bis zum Abtransport aufbereiteter Güter den gesamten Zwischenprozess. ■



Abfüll- und Fördertechnik der SMB

Sennebogen 835E: Erhöhte Wirkungsgrade und effiziente Technik

„Beeindruckend schnell und dabei sehr schnell“

Was eine Maschine kann, das zeigt sich meist erst im Praxiseinsatz. Lange Entwicklung und Probeläufe finden ihren Höhepunkt in der Serienreife und die Maschine muss sich beim Kunden bewähren. Kaum ein Arbeitsgebiet ist da anspruchsvoller, als die hohen Anforderungen im Hafenumschlag. Als eine der ersten Maschinen ging Mitte 2012 ein neuer Sennebogen 835 E in den Praxiseinsatz bei der Firma Elzinga in den Niederlanden.

Mit derzeit 12 Sennebogen Maschinen im Einsatz ist die Elzinga Groep nicht nur einer der größten Kunden in den Niederlanden, sondern bereits mehrmals Wegbegleiter für Neuerungen bei Sennebogen. Schon die allererste Hafen-Umschlagsmaschine, die in die Niederlande geliefert wurde, ein 835 B-Serie mit Raupenfahrwerk, ging damals an Elzinga und läuft mit über 16.000 Betriebsstunden auch heute noch zuverlässig. Wesentlich weniger Betriebsstunden weist da der neue Sennebogen 835 E auf, der seit April 2012 bei Elzinga im Praxiseinsatz seine Leistung unter Beweis stellt. Als eine der ersten Kunden konnten Fahrer und Verantwortliche bei Elzinga die neue Maschine fahren. Gut 3 Mio. Tonnen Schütt- und Stückgut schlägt Elzinga in Eemshafen im Nordosten der Niederlande jährlich um. Vor allem Sand und Kies, aber auch Rundholz, Getreide oder Abfälle werden vom den ankommenden Schiffen täglich entladen und wieder verladen. Zeit ist Geld, das gilt be-

sonders im Hafen. Im Eemshafen liegt der Schiffsrumpf bei Niedrigwasser bis zu 6 Meter unterhalb der Kaimauer - eine besondere Herausforderung für jeden Maschinenführer. Hohe Traglasten und lange Reichweiten sind dabei gefordert, gleichzeitig braucht es zügige Umschlaggeschwindigkeiten. Gerade bei der Entladung auf LKWs offenbart sich das Potenzial der neuen Maschine einmal mehr. Als „beeindruckend schnell“ und dabei „sehr leise“ schildern die Fahrer ihre ersten Eindrücke. „Mit dem neuen Sennebogen 835 E sind 3 Zyklen pro Minute im Schiffsumschlag möglich. Damit ist die Maschine deutlich schneller als ihr direkter Vorgänger“, bestätigt Geschäftsführer Eke Elzinga. Bisher waren laut Elzinga 2 bis 2,5 Zyklen, je nach Situation möglich - eine direkte Leistungssteigerung um mindestens 20 Prozent. In Eemshafen haben sie nun den unmittelbaren Vergleich - das Vorgängermodell gegen den neuen 835 E. Es sind die einfachen Dinge, die auffallen und auch ohne schweres Meßequipment sofort nachvollziehbar sind. Fahrer Andries Vriezema bestätigt: „Man merkt sofort einen Geräuschunterschied. Die Maschine ist innen wie außen bedeutend leiser.“ Darüber hinaus zählen für jeden Betreiber stets die Betriebskosten und auch hier ist man bei Elzinga äußerst zufrieden. Einen geringeren Verbrauch bei höherer Leistung hat man gemessen. Die Green Efficiency Technologie verspricht zusätzlich erhöhte Wirkungsgrade und effiziente Technik. ■



Der neue Sennebogen 835 E ist seit April 2012 bei Elzinga im Praxiseinsatz

Wasserstraßen in Ostdeutschland Wirtschaft plant plant Protestaktion

Nicht mehr länger hinhalten lassen will sich die Wirtschaft in Berlin-Brandenburg, die der Binnenschifffahrt eine Chance geben möchte. „Worte sind nun genug gewechselt“, erklärt Gerhard Ostwald, Vorsitzender des Odervereins die Hintergründe einer geplanten Aktion. „Die Unternehmen entlang den Wasserstraßen wollen nicht hinnehmen, dass der Bundesverkehrsminister die Kanäle in unserer Region als Transportwege weitgehend abschreibt. Die Netzfähigkeit der Wasserstraßen zwischen Oder und Elbe muss abschließend hergestellt werden! Der Bundesverkehrsminister will praktisch kurz vor Beendigung der Ertüchtigungsmaßnahmen kein Geld mehr für die Wasserstraßen zur Verfügung stellen und macht damit die bisherigen Investitionen sinnlos.“

Die Pläne des Bundesverkehrsministers sehen eine Kategorisierung der Wasserstraßen weitgehend nach beförderter Tonnage vor. Danach fallen Spree-Oder-Wasserstraße und Teltowkanal aus dem Netz, werden wie die Oder nur noch als „Sonstige Wasserstraßen“ bezeichnet, für die keine finanziellen Mittel für Ausbau und Verbesserungen bereitgestellt werden.

Binnenschifffahrt, verladende Wirtschaft und auch Kommunen wollen in einer gemeinsamen Aktion zeigen, dass die Wasserstraßen leistungsfähig und vor allem umweltfreundlich sind. Tausende von Lkw-Fahrten können von der Binnenschifffahrt ersetzt werden. Vorbereitet wird eine Fahrt eines Schubverbandes von Eisenhüttenstadt nach Berlin, die am 22.09.2012 beginnt und am 24.09.2012 um 16.00 Uhr in Berlin-Mitte in der Nähe des Parlaments mit der Übergabe einer Protestresolution endet. ■

Die Hälfte der Flutmulde Rees ist fertiggestellt

Bergfest am Ufer des Rheins

Der Bypass, der dem Fluss bei höheren Wasserständen eine zusätzliche Abflussmöglichkeit bietet, nimmt immer mehr Gestalt an. Seit dem ersten Spatenstich im Oktober 2009 ist an der Reeserschanz viel geschehen ist und das kann sich sehen lassen.

- Beim Aushub der Flutmulde in Richtung Obermörtter fallen über 2 Millionen Kubikmeter Erde an, wovon 95 Prozent im Rheinvorland wiederverwertet werden.
- 320 000 Quadratmeter geotextile Filtermatten, eine Art Bodenbelag, und insgesamt 375 000 Tonnen Natursteine verschiedener Größe werden zur Sicherung von Sohle und Böschung verlegt.
- Allein rund 4 Millionen Euro stehen für den Landschaftsbau und die Renaturierung bereit, 120 000 Pflanzen schlagen im Flachwasser, am Ufer und an den Böschungen Wurzeln.
- Im Jahr 2011 wurden bei einer Erhebung 86 Vogelarten nachgewiesen, die sich trotz Baustelle nicht stören lassen.
- Rund die Hälfte der veranschlagten Summe in Höhe von insgesamt 54 Millionen Euro ist planmäßig verbaut.

„Wie belastet ist der Boden?“ Diese Frage trieb Peter Kleine, örtlicher Bauleiter vom Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein, anfangs um. Inzwischen sind im Rahmen des Bodenmanagements fast alle Bohrungen zur Prüfung von Schadstoffbelastungen abgeschlossen. Es wurden keine besonderen Belastungen im Boden festgestellt.

Worauf der Fachmann besonders stolz ist: Die Sicherung von Sohle und Böschung mit Matten und Steinen bei gleichzeitiger konsequenter Renaturierung der Flächen. Die Planung und Ausführung lief wie am Schnürchen. Die Verschmelzung baulicher Maßnahmen zur Sicherung der Flutmulde und der so genannten Ingenieurbilogie „ist zukunftsweisend“, sagt Peter Kleine. Hier stößt sie auf fruchtbaren Boden: Es wächst bereits üppig ein durchgehender Grünkorridor mit Schwerlilien, Schilf, das schon bis zu 1,50 Meter hoch ist, purpurrot blühendem Blutweiderich und anderen Pflanzen. Diese Gewächse stabilisieren den oberen Böschungsbereich und zudem haben sie das Hochwasser im Januar schadlos überstanden. Die Landwirtschaft wird gleichfalls nicht

vergessen. Es entstehen Tierfurten, derzeit rheinseitig am Einlauf der Flutmulde, damit Kühe sicher Weideland erreichen.

Auch die Tierwelt fliegt auf die Flutmulde: Rebhuhn, Rauchschnalbe, Schwarzkehlchen und andere Vögel, die teilweise auf der Liste der gefährdeten Brutvögel Nordrhein-Westfalens stehen, wurden schon gesichtet. Sogar der seltene Wachtelkönig wird hier vermutet.

Natürlich ist trotz akribischer Planung nicht alles voraussehbar auf einer Großbaustelle dieser Art. So musste die mit dem Bau beauftragte Firma Reinhold Meister Ende November 2011 einen Insolvenzantrag stellen „wegen fehlender Zahlungseingänge eines Kunden. Es ging um 40 Millionen Euro“, schildert der zuständige Bauleiter der ausführenden Firma, Gert Günther. Anfang Februar 2012 wurde das Insolvenzverfahren eröffnet. Ein neuer Investor, die europaweit agierende Felbermayr Holding GmbH aus Österreich, kaufte einen Teil der Maschinen und gründete die Reinhold Meister Wasserbau GmbH. Die neue GmbH ist Nachauftragnehmer des Insolvenzverwalters, der letztendlich der Vertragspartner des Wasser- und Schifffahrtsamtes Duisburg-Rhein ist. Das Bauprojekt kam dadurch nie ernsthaft ins Stocken und laut Felbermayr konnten rund 230 Arbeitsplätze der insolventen Reinhold Meister-Gruppe erhalten werden. ■



Idyllisch und üppig bewachsen: Die Flutmulde Rees.

Foto: WSA Duisburg-Rhein

Oberes Stemmtdor in der Schleuse ersetzt

Neue Tore für die Schleuse Feudenheim

Die große Schleusenammer in Mannheim-Feudenheim wird zur Zeit in Stand gesetzt. Am vergangenen Donnerstag, den 9. August 2012 wurde das neue Obertor eingesetzt. Es handelt sich hierbei um zwei



Schleuse Feudenheim. Das Foto ist der Website des WSA Heidelberg entnommen.

Torflügel aus Stahl mit einem Gewicht von jeweils etwa 25 Tonnen. Diese wurden von einem 300-Tonnen Kran in die entsprechende Position am oberen Ende der Schleuse gehoben.

Die Tore am unteren Teil der Schleuse, am so genannten Unterhaupt werden voraussichtlich in der ersten oder zweiten Septemberwoche eingehoben. Dies erfolgt mit Hilfe eines 500-Tonnen-Krans. Das Spektakel kann von der Brücke aus beobachtet werden. Der genaue Termin wird rechtzeitig durch Pressemitteilung bekannt gegeben. Gegenwärtig laufen hierfür die Vorbereitungen. Nach Entfernung der alten Dichtrahmen werden nun die neuen eingesetzt, abgedichtet und mit Beton vergossen. Die hierfür vorgesehenen neuen Torflügel sind doppelt so groß wie die bereits erneuerten am Obertor. Sie haben jeweils ein Gewicht von rund 50 Tonnen und lagern bereits auf der Baustelle. ■

BDB: „Das eine nicht tun, und das andere lassen!“ – Ist Ramsauers Modernisierungskonzept der Wasserstraßen gescheitert?

BMVBS stellt Ausbau der Mosel wegen Geldmangel ein

Das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) hat den Bau der zweiten Schleusenammern an der Mosel wegen fehlender Gelder gestoppt und sieht sich nicht in der Lage, einen „belastbaren Projektplan“ vorzulegen. „Ausreichende Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung, um die Maßnahmen wie geplant durchführen zu können. Der Bund kann zurzeit keine Zusage geben, in den kommenden 20 Jahren den Bau der Moselschleusen vorrangig vor anderen wichtigen Vorhaben personell und haushaltsmäßig zu bedienen“, heißt es in einer schriftlichen Stellungnahme des Bundesverkehrsministeriums, die dem Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) vorliegt.

Bisher hat das Bundesverkehrsministerium die Mosel wegen der bestehenden und den zusätzlich prognostizierten Gütermengen stets als besonders wichtige Wasserstraße betrachtet. Deshalb hat das Ministerium die Mosel noch im Juni 2012 – gemeinsam mit Rhein und Main – im Rahmen seines Modernisierungskonzepts in die Kategorie der bevorzugt auszubauenden Wasserstraßen eingestuft. Quasi „im Gegenzug“ wurden weniger stark frequentierte Wasserstraßen in einen reinen Bestandsschutz herab gestuft, in dem kein weiterer Ausbau stattfindet. Ziel dieser Strategie sei, das für die Wasserstraßeninfrastruktur zur Verfügung stehende Geld in Flüsse mit hoher Transportnachfrage zu lenken, um eine „adäquate quantitative und qualitative Leistungsfähigkeit auf hohem Niveau“ zu gewährleisten und „infrastrukturelle Verbesserungen in vertretbaren Zeiträumen zu realisieren“, so das Bundesverkehrsministerium.

Wenn aber bereits jetzt kein Geld mehr für den Ausbau der hoch prioritären Flüsse vorhanden ist, der Bau der zweiten Schleusenammern an der Mosel deswegen eingestellt wird und keine weitere Projektplanung mehr möglich ist und nicht einmal eine Zusage gegeben werden kann, dass dieses Ausbauprojekt im Bundesverkehrsministeri-

um in den kommenden zwei Jahrzehnten tatsächlich top-prioritär behandelt wird, stellt sich die Frage, welchen Wert das von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer präsentierte Modernisierungskonzept der Bundeswasserstraßen eigentlich hat?

„Insbesondere im Osten der Republik will die Bundesregierung wegen angeblich zu geringer Gütermengen keinen weiteren Ausbau der Flüsse und Kanäle. Und im Westen, wo die Gütermengen groß sind, baut die Regierung nicht weiter aus, weil das Geld fehlt. Das folgt dann dem Prinzip „Das eine nicht tun, und das andere lassen!“. Dieses Vorgehen schadet nicht nur der Transport- und Logistikbranche, sondern auch massiv dem Wirtschaftsstandort Deutschland. Es widerspricht zudem allen Ankündigungen im Rahmen der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Wir fordern den Bundesverkehrsminister deshalb zu einem sofortigen Umlenken auf“, erklärt BDB-Präsident Georg Hötte.

Die Mosel ist der größte deutsche Nebenfluss des Rheins. Sie fließt durch Frankreich, Luxemburg und die Bundesländer Saarland und Rheinland-Pfalz. Der Fluss wurde von den Moselanliegerstaaten ab 1958 bis Neuves-Maisons kanalisiert und damit zur Großschifffahrtsstraße ausgebaut. Sie zählt zu den wichtigsten Schifffahrtsstraßen Deutschlands und zu den am meisten befahrenen Wasserstraßen in Europa. Auf der Mosel werden pro Jahr bis zu 16 Millionen Tonnen Güter transportiert, vornehmlich Kohle, land- und forstwirtschaftliche Produkte sowie Eisen, Erz und Schrott. Große touristische Bedeutung hat die Mosel zudem durch die Fahrgastschifffahrt. Seit 2006 erfolgt der überfällige Moselausbau mit dem Bau jeweils einer zweiten Schleusenammer an allen 10 Schleusen. Allerdings wurde dieser Ausbau mit der Begründung von Personalengpässen auf mindestens 25 Jahre gestreckt, d.h. die Ausbauplanung sieht als Fertigstellung der letzten Schleuse frühestens das Jahr 2031 vor. ■



FachInfoDienst

August 2012

Thesen – Themen – Positionen

Europa nachhaltig verbinden

- Isabelle Ryckbost, EFIP: Investitionen in Europas Zukunft
- Ismail Ertug, MdEP: Visionen für ein nachhaltiges europäisches Verkehrsnetz



Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V.

Über 100 Häfen in Deutschland bilden das Rückgrat des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) mit Sitz in Berlin. Der BÖB ist Mitglied im Europäischen Verband der Binnenhäfen (EVB). Vor Ort ist der BÖB mit regionalen Arbeitsgemeinschaften in allen wichtigen deutschen Wirtschaftsräumen vertreten. Spezielle Fachthemen werden in überregionalen Ausschüssen behandelt. Der BÖB ist kompetenter Ansprechpartner für die Politik auf Kommunal-, Landes- und Bundesebene und kooperiert mit bedeutenden Wirtschaftsverbänden. Er bringt auf diesem Weg die Belange seiner Mitgliedsunternehmen in den politischen Meinungsbildungsprozess ein. Der BÖB erfüllt Aufgaben und verfolgt Ziele in folgenden Bereichen: Politik, Öffentlichkeit, Institutionen, Mitgliedsunternehmen.

Impressum

Herausgeber: Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.
Leipziger Platz 8 · 10117 Berlin
Tel. +49 (0) 30 / 39 88 19 81
Fax +49 (0) 30 / 39 84 00 80
E-Mail: info-boeb@binnenhafen.de
Internet: www.binnenhafen.de
V.i.S.d.P.: Boris Kluge

Alle Artikel und Bilder des Fachinfodienstes können, auch auszugsweise, gerne honorarfrei weiterveröffentlicht werden. Textdateien und offsetdrucktaugliche Bilddaten stehen zum bequemen Download unter www.binnenhafen.de bereit. Wir bitten lediglich höflich um die Zusendung eines Beleg-exemplares. Vielen Dank.

Realisierung: Wild & Pöllmann PR GmbH

Titelbild: istockphoto/Adrian Hancu

Brüssels weitsichtige TEN-T-Pläne

Liebe Leserinnen und Leser,

oft wird die Europäische Kommission für ihre Pläne, Visionen und Konzepte belächelt – sie seien realitätsfern und unbezahlbar. So auch geschehen bei den vor einigen Monaten vorgelegten Plänen für „Transeuropäische Netze“ in Verbindung mit dem „Weißbuch“ und der „Connecting Europe Facility“, in denen die EU für die großen Transportkorridore in Europa ein stärkeres Engagement der Mitgliedsstaaten fordert und selbst mehr und konsequenter auf die Einhaltung der verabredeten Planungen achten will.

Das Echo in Deutschland war skeptisch und verhalten. Der Eingriff in die Eigenverantwortung der Mitgliedsstaaten, wie ihn die EU zukünftig vorsieht, schmeckt weder der Bundesregierung noch vielen betroffenen Verbänden, die ihr hier zur Seite springen. Doch ein genauerer Blick lohnt.

Deutschland als Exportland, das fast 50 Prozent seiner Waren nach Europa ausführt, ist auf eine gute Verkehrsinfrastruktur in ganz Europa und nicht nur in Deutschland angewiesen. Genau hier hakte es in der Vergangenheit. Es sind nicht nur in vielen EU-Staaten Verkehrswege mangelhaft und zögerlich ausgebaut worden, nein – auch was gebaut wird, hilft weder vor Ort noch uns in Deutschland. Es fehlt an leistungsfähigen Knoten, wie Umschlagsstellen für den Kombinierten Verkehr oder Binnenhäfen mit einer modernen Infrastruktur. Das will die EU nun beheben und macht eben auch bei Deutschland keine Ausnahme.

Stein des Anstoßes ist für den Bundesverkehrsminister ganz offensichtlich der im TEN-T-Vorschlag der EU geforderte Ausbau der Elbe mit seinen Binnenhäfen. Das passt nun gar nicht in die Pläne des Ministers, wie wir spätestens seit der unsäglichen Kategorisierung der Wasserstraßen 2011 wissen. Was für Deutschland eine nachrangige, fast eine Restwasserstraße ist, bildet aus Sicht der EU eine internationale Verbindung für den Transport von Waren und Gütern. Diese Weitsicht der EU ist bewundernswert. Deshalb unterstützen die deutschen Binnenhäfen die Vorschläge der EU zu den TEN-T-Netzen. Derweil gehen die Scharmützel mit der Bundesregierung weiter. So wird um den Status von Binnenhäfen als Teil des TEN-T-Netzes – nicht nur an der Elbe – und über die Verbindlichkeit des Konzeptes im Europäischen Rat und im Europäischen Parlament gestritten.



Bild: BÖB

Boris Kluge

Andere EU-Staaten freuen sich unterdessen darüber, dass sie ihre Vorstellungen ohne viel Lärm durchgebracht haben und mit den TEN-T-Mitteln ihre Infrastruktur voranbringen können.

Deutschland schaut dabei oft nur zu. Jedenfalls erscheinen die deutschen TEN-T-Projekte eher als Placebo. Es wäre jetzt an der Zeit, umzudenken und mit gutem Beispiel voranzugehen. Viele Nachbarn blicken auf Deutschland und erwarten einen aktiven Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, auch der Binnenwasserstraße, in unserem Land. Ich bin sicher, dies würde auch zu einer deutlich höheren Bereitschaft in unseren Nachbarländern führen, ihre Verkehrsnetze auszubauen – mit oder ohne TEN-T-Hilfe.

Ihr



Boris Kluge

Investitionen in Europas Zukunft

Verkehrspolitik endet nicht an Ländergrenzen. Ein funktionierender europäischer Binnenmarkt braucht integrierte grenzüberschreitende Transportwege und sinnvolle Verknüpfungen aller Verkehrsträger. Die Europäische Kommission hat ein sinnvolles Konzept für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bis 2020 vorgelegt und die nötigen Mittel dafür bereitgestellt. Doch die Umsetzung ist in Gefahr, sagt Isabelle Ryckbost von der „European Federation of Inland Ports“ (EFIP): Die Diskussion um Einsparungen in den europäischen Budgets durch die Mitgliedsländer bedroht die Pläne der Europäischen Kommission. Mit einer eigenen Initiative organisiert Isabelle Ryckbost deshalb Unterstützung für eine zukunftsgerichtete, nachhaltige Verkehrspolitik in Europa.

Was steckt hinter der Initiative „32 Milliarden für TEN-T“?

Ryckbost: Die Europäische Kommission hat für den Zeitraum 2014 bis 2020 einen umfassenden Plan für die Entwicklung der transeuropäischen Verkehrsnetze vorgelegt. Dabei geht es darum, auf bedeutenden Verkehrsverbindungen Nadelöhre zu beseitigen, grenzüberschreitende Verkehre effizienter zu machen, sinnvolle Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern zu schaffen. Deshalb soll auch in den Ausbau von Knotenpunkten wie Binnen- und Seehäfen oder Flughäfen investiert werden. Insgesamt hat die Kommission für diese nächste Stufe von TEN-T 31,7 Milliarden Euro an Investitionen vorgesehen. Das klingt viel, ist aber in dieser Höhe absolut notwendig, um die wichtigsten Maßnahmen in einem europäischen Kernnetz umzusetzen.

Leider kommt dieses Konzept zu einer Zeit der europäischen Krise. Alle Mitgliedsstaaten der EU müssen im Moment sparen. Einige von ihnen – Deutschland, Österreich, die Niederlande, Schweden, Finnland, Tschechien und Großbritannien – fordern deshalb nun lautstark, auch im Haushalt der Europäischen Union deutlich zu kürzen. Wir sehen die

„Verkehrspolitik ist Wachstumspolitik, und Wachstum ist für Europa der Ausweg aus der Krise.“

Gefahr, dass eine Kürzung des Gesamtbudgets vor allem auf das Verkehrsbudget durchschlägt. In vielen anderen

Bereichen ist der Widerstand gegen Kürzungen sehr gut organisiert. Nehmen Sie etwa die Landwirtschaft: Sie hat in Europa eine außerordentlich einflussreiche Lobby. Auch bei den Fördermitteln für die weniger entwickelten Mitgliedsländer werden sich Kürzungen nur schwer durchsetzen lassen. Unsere Lobby war hingegen bislang eher schlecht aufgestellt. Deswegen haben wir als EFIP gemeinsam mit 27 weiteren europäischen Verkehrsverbänden und Organisationen die

Initiative „32 Milliarden für TEN-T“ gegründet. Im Herbst wollen die europäischen Mitgliedsstaaten über Kürzungen im Haushalt entscheiden. Bis dahin wollen wir sie mit unserer Initiative davon überzeugen, dass mögliche Kürzungen in den europäischen Haushalten nicht einseitig zu Lasten des Verkehrsinfrastrukturausbaus gehen dürfen.



Bild: EFIP

Isabelle Ryckbost ist Geschäftsführerin der EFIP, dem europäischen Verband der Binnenhäfen mit Sitz in Brüssel.

Aber wenn überall gespart werden muss, mit welchen Argumenten wollen Sie dann die Mitgliedsstaaten überzeugen?

Ryckbost: Uns ist klar, dass die Mittel knapp sind. Aber Verkehrspolitik ist Wachstumspolitik, und Wachstum ist für Europa der Ausweg aus der Krise. Europa profitiert außerdem in hohem Maße von der Transportwirtschaft: Es gibt unzählige europäische Unternehmen mit Abertausenden von Arbeitsplätzen im Bereich der Verkehrsindustrie, der Transportdienstleistung und bei Verkehrsbetreibern. Wenn wir an der falschen Stelle sparen, gefährden wir Wachstum und Wohlstand. Die europäischen Staaten müssen erkennen, dass Investitionen in Verkehrsinfrastruktur keine reinen Ausgaben sind, sondern in der Folge Einnahmen generieren – zum Beispiel durch effizientere Exporte innerhalb Europas und in die ganze Welt. Verkehr ist außerdem eines der europäischsten Themen überhaupt: Wenn etwa in einem Nachbarland Deutschlands mit europäischen Mitteln eine

Verlagssonderteil



Bild: EFP

Umschlag im Bayernhafen Regensburg: Die europäischen Binnenhäfen sind bedeutende multimodale Verkehrsknoten.

Verkehrsverbindung optimiert wird, profitieren davon beide Länder immens – ohne selbst eigene Mittel dafür aufwenden zu müssen. Die Verkehrswege sind die Arterien Europas, sie machen den europäischen Binnenmarkt erst funktionsfähig. Wer hier spart, schwächt die europäische Wirtschaft und das Zusammenwachsen der Länder.

Was versprechen Sie sich von der Initiative?

Ryckbost: Natürlich hoffen wir, dass wir das Budget von knapp 32 Milliarden halten können, denn diese Summe brauchen wir dringend, um das Kernnetz der Verbindungen und die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern zukunftssicher ausbauen zu können. Aber wir sind nicht naiv und wissen, dass das in der aktuellen wirtschaftlichen Situation sehr

schwierig wird. Wenn Kürzungen nicht zu vermeiden sind, ist es für uns entscheidend, dass sie gerecht verteilt werden: Wenn

„Wir hoffen, dass die deutsche Bundesregierung erkennt, wie wichtig Verkehrsinfrastruktur für ihre eigene Wirtschaft ist.“

zehn Prozent des Gesamtbudgets gekürzt werden, sollten es auch im Verkehrsbudget nur zehn Prozent sein und nicht 50. Wir hoffen und legen alles daran, dass wir bis zum Herbst die Mitgliedsstaaten davon überzeugen können, wie wichtig die Investitionen in Verkehrsinfrastruktur sind.

Welche Rolle spielen dabei die Binnenhäfen?

Ryckbost: Im Konzept der Europäischen Kommission sind die Binnenhäfen erstmals in der Geschichte europäischer Verkehrspolitik wirklich präsent. Zum einen in ihrer Bedeutung

als multimodale Knotenpunkte: In den meisten Binnenhäfen treffen Straße, Schiene und Wasserstraße aufeinander, können sinnvoll miteinander verknüpft und je nach ihren Stärken genutzt werden. Auf der anderen Seite spielen die Binnenhäfen eine wichtige Rolle in der Hinterlandanbindung der Seehäfen. Die Gütermengen, die in den Seehäfen umgeschlagen werden, steigen ständig. Ohne eine gute Anbindung ans Hinterland sind die Seehäfen mit diesen Mengen irgendwann überlastet. Leider haben Wasserstraße und Binnenhäfen aber nicht die gleiche Lobby wie Schiene und Straße. Deshalb befürchten wir auch, dass wir von Kürzungen im Verkehrsbudget besonders stark betroffen wären.

Was erwarten Sie in dieser Diskussion von Deutschland?

Ryckbost: Wir hoffen, dass die deutsche Bundesregierung erkennt, wie wichtig Verkehrsinfrastruktur für ihre eigene Wirtschaft ist. Deutschland zahlt sehr viel in die Europäische Union ein, profitiert aber auch stark von Investitionen in die Infrastruktur. Übrigens auch in der Binnenschifffahrt: Die deutschen Wasserstraßen sind ideal an die Seehäfen in den Niederlanden, in Belgien und Deutschland angebunden. Deshalb können besonders die deutschen Binnenhäfen die Funktion als Hinterlandhub ideal bewältigen – wenn die Infrastruktur entsprechend ausgebaut und erhalten wird. Um eine Zahl zu nennen: Die transportierten Mengen im deutschen Güterverkehr werden laut einer Prognose des Verkehrsministeriums aus dem Jahr 2008 bis 2050 um 88 Prozent steigen. Das kann Deutschland nicht allein auf der Straße und der Schiene abwickeln, dafür sind gut ausgebaute Wasserwege und moderne Binnenhäfen unverzichtbar. Wer heute nicht investiert, steht morgen vor einem riesigen Problem.

Visionen für ein nachhaltiges europäisches Verkehrsnetz: MdEP Ismail Ertug im Interview

Ismail Ertug (SPD) ist Mitglied des Europäischen Parlaments und dort Berichterstatter für die Erstellung der Leitlinien für die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V). Der Verkehrsexperte sieht in der Kombination aus der Förderung grenzüberschreitender Verkehrsinvestitionen und der im Weißbuch verankerten Reduzierung der Treibhausgase eine große Chance für Europa – wenn die EU-Mitgliedsstaaten ihre nationale Brille absetzen und bereit sind, in ein nachhaltiges europäisches Verkehrsnetz zu investieren.

Bild: Europäisches Parlament



Ismail Ertug

Mit dem Weißbuch und den Gesetzentwürfen für TEN-V setzt sich die EU verkehrspolitisch ehrgeizige Ziele. Ist die Europäische Kommission damit auf dem richtigen Weg?

Ertug: Im Weißbuch geht es auch darum, Verkehr in Europa umweltverträglicher zu organisieren. 2011 haben wir Abgeordnete

das Weißbuch mit großer Mehrheit verabschiedet. Das Ziel der Reduzierung von Treibhausgasen um 60 Prozent bis 2050, gemessen am Jahr 1990, ist sicher ehrgeizig, aber wichtig. Erreichen werden wir es nur, wenn wir beginnen, Verkehre intelligent zu verlagern, wo immer es geht. Das funktioniert aber nur da, wo die notwendige Infrastruktur bereitsteht – gerade wenn wir von grenzüberschreitenden Verkehren sprechen. Da gibt es noch sehr viel Nachholbedarf. Die Idee eines einheitlichen transeuropäischen Verkehrsnetzes, wie es TEN-V entwickelt, begrüße ich deshalb sehr. Mit dem Kernnetz, für das mit 85 Prozent der weitaus größte Teil der 31,7 Milliarden Euro Fördermittel vorgesehen sind, könnte das transeuropäische Verkehrsnetz bis 2030 deutlich vorankommen.

Welche konkreten Erwartungen haben Sie an die Europäische Kommission?

Ertug: Die interessante Frage für uns Parlamentarier ist: In welcher Form wird das Vorhaben umgesetzt? Einfach nur Zuschüsse anzubieten reicht nicht. Für die neu geschaffenen Korridore stehen Mittel aus dem „Connecting Europe Facility“-Fond (CEF) bereit. Bei der Umsetzung des Kernnetzes sollen zudem Koordinatoren eingesetzt werden, die alle Beteiligten bei großen Infrastrukturprojekten an einen Tisch holen und als Vermittler tätig werden.

Solche Koordinatoren gab es auch bereits bei den bisherigen EU-Förderprogrammen.

Ertug: Das stimmt, allerdings sollten sie künftig nach Ansicht der Kommission mehr Kompetenzen in Bezug auf den organisatorischen Ablauf haben – und damit haben manche EU-Länder im Europäischen Rat ihre Schwierigkeiten. Sie empfinden das als Eingriff in ihren Zuständigkeitsbereich. Deshalb hat der Rat die Rolle der Koordinatoren im Gesetzentwurf stark beschnitten. Wir Sozialdemokraten halten das für einen Fehler. Wenn die Arbeit der Koordinatoren funktionieren soll, gerade bei grenzüberschreitenden Projekten, dann müssen sie auch Einfluss auf die Abläufe haben. Gleiches gilt für die angedachten Korridor-Plattformen, in denen grenzüberschreitende Einzelprojekte sinnvoll zusammengefasst werden. Auch hier haben die Länder eine Kompetenzüberschreitung gewittert und aufgeschrien. Auch weil die Kommission vorhat, bei solchen Korridorprojekten Vertreter der betroffenen Kommunen und von lokalen Bürgerinitiativen mit an den Tisch zu holen. Das scheint den Nationalregierungen Angst einzujagen, ist aber aus Sicht einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung und zur Vermeidung großer Konflikte nach dem Beispiel von Stuttgart 21 sehr sinnvoll. Deshalb werden wir als europäische Fraktion einen Antrag stellen, der in beiden Punkten dem ursprünglichen Gesetzestext entspricht.

Auch aus der deutschen Regierung kam Kritik und Widerstand gegen den TEN-V-Vorschlag der Kommission. Wie bewerten Sie als deutscher Abgeordneter diese Haltung?

Ertug: Ich muss ganz ehrlich sagen, dass sich Deutschland da nicht mit Ruhm bekleckert hat. Die schwarz-gelbe Regierung denkt leider immer noch zu wenig in europäischen Zusammenhängen. Dabei müsste sie eigentlich ein Interesse daran haben, dass die europäischen Verkehrsnetze ausgebaut und zusammengeführt werden: Wir sind die größte Volkswirtschaft in der EU und profitieren immens von einem funktionierenden Binnenmarkt. Und als Transitland sind wir Nutznießer von effizient fließenden Verkehren – oder umgekehrt: Wenn es sich in Europa ständig staut, zählen wir in Deutschland zu den Hauptleidtragenden. Ich würde mir wün-

Verlagssonderteil



Bild: EFIP

Hafenromantik und Logistik in einem: Der Hafen Brüssel.

schen, dass die deutsche Bundesregierung in Sachen Europa stärker auf Kooperation und weniger auf Konfrontation setzt.

Im TEN-V-Entwurf spielen natürlich auch die Binnenhäfen eine Rolle. Wie bewerten sie die Vorschläge im Gesetzentwurf?

Ertug: Die wichtige Bedeutung der Binnenhäfen ist längst bekannt, trotzdem wurden sie auf europäischer Ebene lange Zeit stiefmütterlich behandelt. Ich freue mich deshalb sehr, dass die Europäische Kommission in diesem Entwurf zum ersten Mal die große Bedeutung der Binnenhäfen als logistische Schnittstellen und multimodale Drehscheiben, auch für den Hinterlandverkehr, deutlich ausspricht. Etliche deutsche Binnenhäfen haben deshalb Eingang in das Kernnetz gefunden, darunter natürlich Duisburg und Köln, aber auch Düsseldorf, Karlsruhe und Nürnberg. Der Ausbau dieser Häfen hat damit die nötige Priorität erhalten. Natürlich kann man immer die Frage stellen, warum es der eine oder andere Hafen nicht ins Kernnetz geschafft hat. Aber die Kommission hat strenge Parameter angelegt, und zwar für alle Verkehrsträger und jede Art der Verkehrsinfrastruktur. Wenn wir nun anfangen würden, die Zahlen zu diskutieren, kämen wir vom Hundertsten ins Tausendste – und nie zu einer praktikablen Prioritätensetzung.

Um welche Art von Infrastrukturausbau wird es bei den Binnenhäfen, die im Kernnetz enthalten sind, gehen?

Ertug: Zentral ist vor allem der multimodale Ausbau. Die große Stärke der Binnenhäfen ist ihre Funktion als Schnittstelle für Wasserstraße, Schiene und Straße. Wenn es an dieser Schnittstelle qualitativ oder von den Kapazitäten her hakt, werden wir die gewünschten Verlagerungseffekte von der Straße nicht im ausreichenden Maß erreichen. Wir durften vor kurzem den neuen Containerhafen Tanger Med in Nordmarokko besichtigen, der eine fantastische multimodale Ausrichtung hat. Natürlich kann man einen Seehafen nicht einfach mit einem Binnenhafen vergleichen – aber was die Multimodalität angeht, wird es auch in Europa in diese Richtung gehen. Das TEN-V-Programm kann dazu einen wichtigen Anstoß geben. Beim Ausbau der Häfen und Wasser-

straßen ist mir persönlich aber auch wichtig, dass neben den wirtschaftlichen und logistischen Interessen der Natur- und Artenschutz als gleich gewichteter Faktor behandelt wird. Das gilt allerdings für alle Verkehrsträger: Kapazitätsausbau ja, aber nicht um jeden Preis.

Deutschland ruft bislang nur in sehr geringem Umfang europäische Zuschüsse für die Verkehrsinfrastruktur ab. Wie erklären Sie sich diese Zurückhaltung?

Ertug: Deutschland ist ein sehr selbstbewusstes Mitglied der EU – und ein reiches. Die deutsche Regierung wägt offenbar sehr stark ab, ob sie EU-Mittel in Anspruch nimmt, weil sie zu viel Einfluss der EU vermeiden will. Um das zu verdeutlichen: Wer Zuschüsse in Anspruch nimmt, muss bestimmte Verpflichtungen eingehen und gewisse Voraussetzungen erfüllen. So gibt es von der EU etwa Fristen, an die sich Länder halten müssen, wenn sie Zuschüsse abrufen. Oder es werden technische Auflagen gemacht: Bei Investitionen in Schienenwege gibt es zum Beispiel die Pflicht, in ERTMS-Technik zu investie-

„Die Bedeutung der Binnenhäfen ist längst bekannt, trotzdem wurden sie auf europäischer Ebene lange Zeit stiefmütterlich behandelt.“

ren, also in eine standardisierte Signaltechnik, die den grenzüberschreitenden Schienenverkehr erleichtern soll.

Solche Auflagen

sind aus meiner Sicht sinnvoll, aber sie schränken natürlich die Flexibilität ein. In Deutschland hat man sich lange Zeit für die Flexibilität und gegen die Zuschüsse gestellt. Das wird in Zukunft deutlich schwieriger, denn die EU-Kommission hat auch ihr Zuschussmodell überarbeitet: In Zukunft gilt die „Use it or lose it“-Maxime – das heißt: Wenn ein Staat Zuschüsse nicht abrufen, können diese Mittel von anderen Ländern in Anspruch genommen werden. Gerade die Kohäsionsländer greifen gerne auf Zuschüsse zurück. Ein Bunkern von Zuschüssen, wie bisher möglich, wird es dann also nicht mehr geben.

Wenn Deutschland bislang EU-Zuschüsse in Anspruch genommen hat, wurde davon der geringste Teil für den Ausbau der Wasserstraße verwendet. Woran liegt das?

Ertug: Die Entscheidung für oder gegen den Wasserstraßen-ausbau ist leider nicht immer eine rationale, sondern oft auch eine ideologische – und der Straßentransport hat eben leider immer noch die größte Lobby. Ich würde mir wünschen, dass sich irgendwann die Prioritätensetzung in der Regierung ändert und sich in Richtung der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Wasser und Schiene bewegt. Aber bislang ist das leider nur ein frommer Wunsch.



BEKANNTMACHUNG EINER ÖFFENTLICHEN AUSSCHREIBUNG ZUM KAUF EINES GEBRAUCHTEN GÜTERMOTORSCHIFFES

Name und Adresse der Vergabestelle :

SERVICE DÉPARTEMENTAL D'INCENDIE ET DE SECOURS DU BAS-RHIN
Le Prisme – 2 route de Paris, F - 67087 STRASBOURG Cedex 2, Tél. +33(0)3.90.20.70.19 - Fax. +33(0)3.90.20.70.49

Gegenstand der Ausschreibung:

«Kauf eines gebrauchten Gütermotorschiffes hinsichtlich des Umbaus als Mobile Übungsanlage Binnengewässer (MÜB), im Rahmen des EU-Förderprogramms INTERREG-IV-A Oberrhein».

Verfahrensart: offene Ausschreibung **CPV-Code:** 34500000-2 – DA05-6
Ausschreibung gedeckt durch das Abkommen über öffentliche Ausschreibungen: **JA**

Kurzbeschreibung der Ausschreibung:

Bei dem geeigneten Schiff soll es sich um ein gebrauchtes Gütermotorschiff handeln, mit einer Länge von ca. 86m und einer Breite von max. 10m. Die vorliegende Ausschreibung beinhaltet sowohl den Kauf eines gebrauchten Gütermotorschiffes, das mit den technischen Merkmale übereinstimmt, wie auch dessen Transport zu Kosten des Anbieters bis zum Hafen Mannheim (Deutschland, Baden-Württemberg).

Geschätzter Kaufwert: 350.000 € ohne MwSt. inkl. Transportkosten.

Zuschlagskriterien:

Der Zuschlag wird auf das unter Berücksichtigung aller Umstände wirtschaftlichste Angebot erteilt und anhand nachfolgend genannter Kriterien bewertet :

- technischer Wert: 60%
- Preis der Leistung : 35%
- Lieferfrist : 5%

Angebotsfrist: Eingangsfrist der Angebote bei der ausschreibenden Stelle : 14. September 2012, 12:00 Uhr.

Gültigkeitsdauer der Angebote: Der Anbieter verpflichtet sich auf eine Gültigkeitsdauer seines(r) Angebote(s) von mindestens einhundertzwanzig (120) Tage, ab dem Stichtag für den Angebotseingang.

Sprache: das/die Angebot(e) kann/können in französischer und/oder deutscher Sprache eingereicht werden.

In den Vergabeunterlagen sind die Finanzierungs- und Zahlungsbedingungen festgelegt, wie auch die Bedingungen zur Beteiligung an der vorliegenden Ausschreibung.

Adressen der Internetplattformen:

- Internet-Adresse zum Profil des Käufers : <https://www.achat-national.com> ;
- Internet-Adresse der ausschreibenden Stelle : <http://www.sdis67.com>

Aktenzeichen bei der ausschreibenden Behörde: 12 PF 09

Zusätzliche Angaben: Diese Ausschreibung erfolgt im Rahmen eines durch EU-Fonds geförderten Projektes/Programms : JA – Programm INTERREG IV-A Oberrhein.

Weitere Angaben: Die Vergabeunterlagen können eingesehen werden und kostenlos auf folgender Internetseite heruntergeladen werden: <https://www.achat-national.com> Den Anbietern wird dringend empfohlen, sich während des Herunterladens zu identifizieren, um ggf. über eventuelle spätere Zusatzinformationen oder Präzisionen informiert zu werden. Die Übermittlung von Angeboten in elektronischer Form ist auf der zuvor angegebenen elektronischen Plattform gestattet.

Auskunft über die Ausschreibung kann unter folgender Adresse angefordert werden :

Administrative Auskünfte: S.D.I.S. 67

Services des Marchés Publics, F - 67087 STRASBOURG Cedex 2, Herr Laurent MEYER
Tel. : +33(0)3 90 20 70 19 Fax. : +33(0)3 90 20 70 49, E-Mail : laurent.meyer@sdis67.com

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gerichtsstand im Falle von Rechtsstreitigkeiten:

Tribunal Administratif 31, avenue de la Paix, F-67070 Strasbourg
Tel. : +33(0)3-88-21-23-23 – Fax. : +33(0)3-88-36-44-66,
E-Mail: greffe.ta-strasbourg@juradm.fr
Internet-Adresse: <http://strasbourg.tribunal-administratif.fr/ta-caa>.

Gerichtsabteilung, bei der Auskünfte verlangt werden können zur Klageerhebung:

Tribunal Administratif 31, avenue de la Paix, F-67070 Strasbourg
Tel. : +33(0)3-88-21-23-23 – Fax.: +33(0)3-88-21-23-33
E-Mail: referes.ta-strasbourg@juradm.fr
Internet-Adresse: <http://strasbourg.tribunal-administratif.fr>

Der Vorsitzende des SDIS 67, Guy-Dominique KENNEL

12-mal jährlich

€ 30,- im Jahr

ISSN 1867-8831

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

→→ Abonnement Online-Ausgabe ←←

Bestellung per Fax +49 (0)211-383684

oder per Post an: Friedbert Barg, Fachverlag für Schifffahrt und Wasserstraßen, Mülheimer Straße 4, 40239 Düsseldorf
oder per E-Mail an: f.barg@schiffahrts-magazin.de

Jahres-Abonnement der Online-Ausgabe Schifffahrts-Magazin

Ja, ich möchte die **Online-Ausgabe** Schifffahrts-Magazin im Jahresabonnement **12-mal jährlich zum Preis von insgesamt € 30,-** beziehen. Dabei wird mir monatlich mit dem Erscheinen der aktuellen Ausgabe der jeweilige Link dazu per E-Mail übermittelt und ich kann die Ausgabe speichern und ausdrucken. Die Kündigung ist sechs Wochen vor Ende eines Berechnungszeitraumes (12 Monate) ebenfalls per E-Mail möglich

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 schriftlich widerrufen werden.
Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung an die o.a. Anschrift.

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.

12-mal jährlich

€ 54,- im Jahr

ISSN 1867-8831

Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Abonnement Printausgabe

Bestellung per Fax +49 (0)211-383684

oder per Post an: Friedbert Barg, Fachverlag für Schifffahrt und Wasserstraßen, Mülheimer Straße 4, 40239 Düsseldorf
oder per E-Mail an: f.barg@schiffahrts-magazin.de

Jahresabo **Schiffahrts-Magazin** zum Vorzugspreis von € 54,- (Ausland € 69,-)
Ja, ich möchte das *Schiffahrts-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 schriftlich widerrufen werden.
Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung an die o.a. Anschrift.

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.

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 heuligen Exponate des Museums zu beschaffen, beziehungsweise zu erwerben und diese außergewöhnliche Sammlung dem städtischen Museum als Dauerleihgabe zur Verfügung zu stellen.

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

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

Werte erhalten und fördern



Werden Sie Mitglied !

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

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

Wir brauchen Ihre Hilfe...

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

Kommen Sie an Bord!



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

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