

9 / 2013

# Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

## BÖB/BVL-Logistikforum

*Binnenhäfen und Binnenschifffahrt brauchen reale und realistische Konzepte*

Seite 11 - 13

## SPC Binnenschifffahrts-Dialog

*Die Seeschifffahrt braucht eine leistungsfähige Infrastruktur im Binnenland*

Seite 16

## Verkehrszentrale Travemünde

*Effiziente Verkehrsüberwachung mit moderner und vernetzter Technik*

Seite 30 - 33




**Alles aus einer Hand:**  
Umfassender Versicherungsschutz für  
Kasko, Maschine, Elektronik, Haftpflicht.

**esa EuroShip:**  
Kompetent. Flexibel. Innovativ.

[www.esa-allianz.de](http://www.esa-allianz.de)



Ein Unternehmen der Allianz 

# Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

**Nur € 54,- für 12 Ausgaben jährlich!**

Bestellung per Fax +49 (0)211-383684,  
telefonisch unter +49 (0)211-383683, per E-Mail an [f.barg@schifffahrts-magazin.de](mailto:f.barg@schifffahrts-magazin.de)

Friedbert Barg Verlag, Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Ja, ich möchte das Schifffahrts-Magazin als Printausgabe im Jahresabonnement 12 x jährlich zum Preis von € 54,- inkl. MwSt. und Versand (Ausland € 69,- inkl. Versand) beziehen. Ich kann das Abonnement bis 6 Wochen vor dem Ende des Berechnungszeitraumes abbestellen.

Firma/Name, Vorname \_\_\_\_\_

Straße, Nr. / Postfach \_\_\_\_\_

PLZ, Ort, Land \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

Diese Bestellung kann innerhalb von zwei Wochen ohne Angabe von Gründen beim Friedbert Barg Verlag, Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf, schriftlich (auch per Fax oder E-Mail) widerrufen werden. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung.

Ich bezahle per Rechnung.       Ich bezahle über PayPal an [f.barg@schifffahrts-magazin.de](mailto:f.barg@schifffahrts-magazin.de)

Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_

**Unser Thema ist die Schifffahrt, ..**



**.. da wissen wir, worüber wir schreiben.**





Friedbert Barg  
Herausgeber, Chefredakteur

**Die Binnenschifffahrt, die Seeschifffahrt, die Seehäfen und die Binnenhäfen sind auf eine verlässliche Verkehrspolitik angewiesen**

## Wir haben gewählt, wissen aber noch nicht, was auf uns zukommt

**S**o, das war's. Wir haben gewählt, wissen aber noch nicht, was auf uns zukommt. Eine große Koalition? Eine schwarz-grüne? Vielleicht sogar Neuwahlen, weil gar keine Koalition zustande kommt? Theoretisch möglich wäre sogar die vom Grundgesetz durchaus erlaubte Variante, dass die bisherige Bundesregierung geschäftsführend im Amt bleibt, - mit den Ministern der nicht mehr im Bundestag vertretenen FDP.

Die Entscheidung darüber liegt - zumindest dem Grundgesetz nach - allein bei der Bundeskanzlerin, denn sie allein hat das Recht, dem Bundespräsidenten die Entlassung einzelner Minister vorzuschlagen. Diese Situation wird kaum eintreten, aber sie wäre, wie gesagt und im Artikel 69 Absatz 3 des Grundgesetzes nachlesbar, möglich. Das würde dann bis zur Auflösung des derzeitigen Bundestages gelten. Wir wissen es nicht, wir werden abwarten (müssen).

Mit Ausnahme des sympathischen und für die Binnenschifffahrt so aktiven FDP-Mannes Torsten Staffeldt haben es alle Sprecher der bisherigen Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt (PGBi) wieder in den Bundestag geschafft: Matthias Lietz (CDU/CSU), Hans-Werner Kammer (CDU/CSU), Gustav Herzog (SPD), Dr. Valerie Wilms (Grüne/Bündnis90) und Herbert Behrens (Die Linke).

Bei den nächsten Parlamentarischen Abenden wird das Gewerbe also wieder auf angenehm vertraute Gesichter treffen dürfen, wenn sich denn eine neue Parlamentarische Gruppe (wieder-) gründet. Sicher werden neue Abgeordnete hinzukommen, sicher werden bisherige PGBi-Mitglieder ausscheiden und sich mit anderen Verkehrsträgern befassen.

Nicht sicher ist, wer künftig als Bundesverkehrsminister dabei sein wird. Wird es nochmal Dr. Peter Ramsauer sein? Oder steht vielleicht schon jetzt fest, dass CSU-Generalsekretär Alexander Dobrindt das Amt übernimmt? Oder werden wir uns an einen Namen gewöhnen müssen, den wir jetzt noch gar nicht auf dem Zettel haben?

Das Schifffahrts-Magazin hat kurz vor der Wahl die bis dahin im Bundestag vertretenen Parteien gefragt, was sie denn der Binnenschifffahrt im Falle ihrer Wiederwahl für die kommende Legislaturperiode versprechen können.

Die CDU/CSU hat geantwortet, sie wolle das Gesamtsystem aus Seehäfen, Binnenhäfen und Wasserstraßen nachhaltig stärken.

Die SPD schrieb nach Rücksprache mit ihrem Abgeordneten Gustav Herzog, dass sie gar nichts versprechen wolle.

Die Grünen betonten, dass sie die Binnenschifffahrt fördern wollen, wenn es ökologische und ökonomische Vorteile gegenüber anderen Verkehrsträgern gibt und sich die Schiffe den Flüssen anpassen.

Die Linken schrieben, dass sie die Binnenschifffahrt als leistungsfähigen Verkehrsträger erhalten wollten. Und die FDP - der Vollständigkeit halber sei auch ihre Antwort erwähnt - sagte, dass sie Wettbewerbsfähigkeit der See- und Binnenhäfen sicherstellen wolle.

Die Binnenschifffahrt, die Seeschifffahrt, die Seehäfen und die Binnenhäfen sind auf eine verlässliche Verkehrspolitik angewiesen. Die neuen und die bisherigen Bundestagsabgeordneten werden an Ihren Versprechen zu messen sein. Nicht nur an denen, die sie hier gegeben haben. ■

## Schifffahrt

- RheinCargo  
Wachstumskurs im ersten Jahr nach der Gründung 6
- Anteile mehrfach überzeichnet  
Hapag-Lloyd platziert erfolgreich Anleihe 6
- NAIADES II Mitteilung  
Erste Reaktion der EU-Kommission 6
- Ingelore Hering wird Ministerialbeamtin in Hannover  
Ausgewiesene Expertin für maritime Angelegenheiten 7
- Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven  
Bereit für die Energiewendec 7
- Vortrag  
Der Donauhandel – Quellen zur österreichischen  
Wirtschaftsgeschichte des 17. und 18. Jahrhunderts 7
- Kostenlose Broschüre des VBW  
Binnenwasserstraßen für den Containertransport 8
- „Die Welt ist unser Feld“ - Von Praktikern geschrieben  
Fachbuch: Ausbildung von See-Schiffahrtskauleuten 9
- „Fußgänger sind nicht mehr sicher“  
Wien vertreibt die Kreuzschifffahrt aus Nussdorf 10
- RLP-Staatssekretär Jürgen Häfner beim BÖB/BVL-  
Verkehrslogistikforum in Mainz  
Binnenhäfen und Binnenschifffahrt brauchen reale  
und realistische Konzepte 11
- 40. Tankreederversammlung des BDB im „Haus Rhein“  
Jaegers: „Von der Maut sind wir Lichtjahre entfernt“ 14
- Kongress in Dortmund  
Standortvorteil NRW: Industrie und Logistik –  
Partner mit Perspektiven 15
- Erfolgreicher 10. ShortSea- und Binnenschifffahrts-  
Dialog des SPC in Bonn  
Seeschifffahrt braucht leistungsfähige Infrastruktur  
im Binnenland 16
- Forschung verständlich und breitenwirksam kommunizieren  
MS Wissenschaft – der Kurs stimmt 18

## Schiffstechnik

- Masterplan-Kick-off in Mannheim  
LNG bunkern an Rhein, Main und Donau 19
- Hansa-Shipping ordert Interschalt Trop-Module  
für 30 Schiffe von 2500 bis 6500 TEU  
Treibstoff sparen durch Trimmoptimierung 20
- Wettbewerbsbehörden genehmigen Zusammenschluss  
DNV und GL fusioniert 21
- Torque Marine vergibt Bereederungsvertrag  
an die Walter Lauk Gruppe  
Prototyp „GMS ENOK“ mit neuem Fahrtgebiet im Norden 22
- Innovative LNG-Antriebspraxis live an Bord erlebt  
Know-how-Transfer auf der Viking Grace 23



Was Seeschiffe ins Land bringen, wird zu einem großen Teil von Binnenschiffen weitertransportiert. Seite 16

**TITELBILD** Der Containerriese „New York Express“ der Reederei Hapag-Lloyd, hier auf dem Weg aus dem Hamburger Hafen Richtung Nordsee, transportiert bis zu 12000 TEU. Das Unternehmen hat jetzt eine Anleihe mit einem Volumen von 250 Mio. Euro platziert. Lesen Sie dazu die Meldung auf der Seite 6 dieser Ausgabe. Foto: Friedbert Barg

## Impressum

## Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Gegründet 2008

als **Schifffahrt-online**

Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

### Herausgeber und Verlag

Friedbert Barg  
Fachverlag Schifffahrt und Wasserstraßen  
Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf  
Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684

### Redaktion

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

### Online-Redaktion

Sylvia Artl (sylvia-artl@schifffahrts-magazin.de)

### Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht (Basel), Peter Baumgartner (Österreich), Gabi Böhm (Trier), Petra Gründahl (Duisburg), Sabo Krebs (Schiffstechnik), Jenny May (Berlin), Dr. Carola Siedhoff (Hamburg), Zeljko Stojanovic (Düsseldorf).

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 6/2013 vom 01.01.2013

Tagesaktuelle Nachrichten im Internet auf  
[www.schifffahrts-magazin.de](http://www.schifffahrts-magazin.de)



## Häfen / Wasserstraßen

- Binnenschifffahrtsrechtstag „Stadtentwicklung versus Hafennutzung“ in Duisburg  
Hafen wird als Wirtschaftsfaktor unterschätzt 24
- 23. Niedersächsischer Hafentag in Nordenham zeigt neue Potentiale der Seehäfen auf 26
- Anstieg des Hafenumschlagsvolumens in Niedersachsen auf rund 81 Mio. t bis 2030 26
- Rhenus Midgard in Nordenham  
Infra- und Suprastruktur für Umschlag, Lagerung und Weitertransport von Massen- und Stückgut 28
- Herstellung, Lagerung, Sicherheit und Logistik  
Schüttgutmesse in Rusland 29
- Neue Verkehrszentrale Travemünde  
Effiziente Verkehrsüberwachung mit modernster und vernetzter Technik 30
- Karl-Heinz Ehrhardt  
Wir werden uns auf Dekaden-Hochwasser einstellen müssen 35
- Millionenschäden für die Sächsischen Binnenhäfen  
Betriebsausfälle wegen der Streiks und des Hochwassers 36
- Vom Hafen Dresden nach Saudi-Arabien  
Großverladung in Dresden 37
- Verlagerer fordern den Ausbau der Wasserstraße Saale  
2 Mio. Tonnen Transportpotenzial für die Saale 38
- Für die Verbesserung der Schiffbarkeit und die Schaffung neuer Arbeitsplätze  
Den Saaleausbau vollenden! 40
- Teil 1 des ersten deutsch-niederländischen Wasserbauprojektes am unteren Niederrhein (D) und am Boven-Rijn (NL) wurde erfolgreich abgeschlossen  
Grenz-Erfahrung: Bauen unter Wasser 41

- Fit für die nächsten Jahrzehnte  
Neue Spundwand im Brunsbütteler Elbehafen 42
- Handlungsempfehlungen für maritime Kernbereiche  
Neues Hafenkonzept für Schleswig-Holstein 43
- Nach Investitionen in Höhe von rund 14 Millionen Euro  
Die Schleuse Kersdorf in 49 Minuten passieren 44
- Zwei Jahre nach dem Großbrand im Neusser Hafen  
M. Zietschmann weihet Hallenneubau ein 46



Die neue Zietschmann-Halle im Neusser Hafen

Seite 46

## Rubriken

- Kommentar 3
- Impressum 4

## Kompetente Partner für Schifffahrt und Häfen

**Kleinholz-Ruhrort**  Gegr. 1877

**Ausführung aller Schiffsreparaturen über Wasser  
Anker- und Seilwinden  
Schweiß- und Reparaturboot**

Alte Duisburger Str. 16, 47119 Duisburg (Ruhrort)  
Telefon 0049 - (0) 203 - 8 26 77 / Fax 0049 - (0) 203 - 8 89 34  
www.kleinholz-winden.de info@kleinholz-winden.de

**HENKELHAUSEN.**  
ZUVERLÄSSIGKEIT BRAUCHT KOMPETENZ

- Neu- und AT-Diesellaggregate
- Service Mittel-/ Großmotoren
- 24h Kundendienst

T +49 (0) 21 51 / 57 4-0  
www.henkelhausen.de

Partner von: 

 **schwarz technik**  
Generalvertretung **SWISS RADAR**

Vom Autopiloten bis zum Radar – alles aus einer Hand!

**Stark auf dem Wasser und an Land verbinden wir Europa ...**

**MSG eG**  
der Marktführer in Bayerns Binnenschifffahrt  
Süßliche Hafestraße 15  
97080 Würzburg  
www.MSGeG.de

Besuchen Sie auch unsere Service-Station Würzburg Ihr Barkbetriebs im Neuen Hafen Main km 247,0 und unseren MSG-Schiffmotoren und Werftbetrieb Dörpitzheim

 **MSG ships & more**  
Expertise seit über 95 Jahren

... und sind für Sie mit einer leistungsfähigen Flotte von mehr als 70 Schiffen unterwegs. Unser Produktportfolio wird ergänzt durch logistische Dienstleistungen, Schiffsreparaturen und Tankleistungen.

**Alles aus einer Hand:  
Umfassender Versicherungsschutz für  
Kasko, Maschine, Elektronik, Haftpflicht.**

**esa EuroShip:  
Kompetent. Flexibel. Innovativ.**

[www.esa-allianz.de](http://www.esa-allianz.de)

 **esa**

Ein Unternehmen der Allianz 

## RheinCargo Wachstumskurs im 1. Jahr nach der Gründung

Im ersten Halbjahr 2013 verbuchte RheinCargo Zuwächse im Massenguttransport. Hiervon profitierten sowohl der Hafenumschlag als auch die Güterbahn. Für das weitere Jahr ist die Geschäftsführung verhalten optimistisch.

Von Januar bis Juni 2013 hat RheinCargo an den sieben Hafenstandorten 14,6 Millionen Tonnen bewegt (Vorjahreszeitraum: 13,7 Millionen Tonnen). Vor allem der Umschlag von Kraftwerkskohle und Erzen in Neuss und Düsseldorf entwickelte sich gut. Mengenrückgänge bei Baustoffen und Metallen konnten so mehr als kompensiert werden. Der Container-Umschlag lag mit 613.000 TEU auf Vorjahresniveau, der eigene Kranumschlag mit 7,8 Millionen Tonnen 11 Prozent über dem Vorjahr. „Witterungsprobleme zu Beginn des Jahres haben zu einem schwachen Start geführt. Mittlerweile liegen wir in den meisten Bereichen im Plus. Sorgen machen uns immer noch die Baustoffe“, erklärt Geschäftsführer Rainer Schäfer.

Im Schienengüterverkehr hat sich RheinCargo ein Jahr nach der Gründung ebenfalls erfolgreich etabliert. Mit 12,2 Millionen beförderten Tonnen konnte sich RheinCargo im ersten Halbjahr hier deutlich steigern (2012: 10,7 Millionen Tonnen). Vor allem die Entwicklung des Kohletransports verläuft positiv. „Mit Hilfe unseres engagierten Vertriebs-, Planungs- und Produktionsteams haben wir praktisch aus dem Stand Logistikketten für rund fünf Millionen Tonnen Kraftwerkskohle organisiert“, berichtet Geschäftsführer Horst Leonhardt. Angesichts durchwachsender Konjunkturaussichten für das zweite Halbjahr 2013 blickt RheinCargo optimistisch nach vorne. Geschäftsführer Rainer Schäfer erwartet, dass besonders die Importmengen auf einem stabilen Niveau bleiben: „Aufgrund unserer diversifizierten Güterstruktur sind wir nicht so abhängig von hohen Exportquoten der Industrie, die im ersten Halbjahr hinter den Erwartungen zurückgeblieben sind. Im zweiten Halbjahr rechnen wir mit einem Wachstum in den noch aufkommensschwächeren Gütergruppen.“ ■

## Volumen von 250 Mio. Euro / Anleihe mehrfach überzeichnet Hapag-Lloyd platziert Anleihe

Die Hapag-Lloyd AG hat bei institutionellen Anlegern erfolgreich eine Anleihe mit einem Volumen von 250 Mio. Euro platziert. Die Anleihe mit einer Laufzeit von fünf Jahren hat einen Kupon von 7,75 Prozent p.a. und war mehrfach überzeichnet. Der Ausgabekurs lag bei 100,00 Prozent. Die Einnahmen aus der Anleihe werden für allgemeine Geschäftszwecke inklusive der Refinanzierung bestehender Finanzverbindlichkeiten (ca. 200 Mio. Euro) und zur vorzeitigen, anteiligen Rückführung der 2015 fälligen Anleihen (ca. 50 Mio. Euro) verwendet.

Die Anleihe wird an der Luxemburger Börse gelistet. Die Emission wurde von der Deutschen Bank als Konsortialführer sowie den Banken Citigroup und J.P.Morgan begleitet. Co-Manager waren Berenberg Bank, IKB Deutsche Industriebank, M.M.Warburg and Morgan Stanley. ■

## NAIADES II Mitteilung

### Erste Reaktion der EU-Kommission

Die Europäische Binnenschifffahrts-Union (EBU) begrüßt die Mitteilung zu NAIADES II, die am 10. September 2013 von Vize-Präsident Kallas in Strassburg lanciert wurde. Sie zeichnet sich durch ein hohes Ambitionsniveau im Hinblick auf die Rahmenbedingungen zur Unterstützung der Binnenschifffahrt als nachhaltiger Verkehrsträger aus, allerdings noch ohne konkrete finanzielle Unterstützung.

#### Aktionsprogramm

Mit ihrer Mitteilung beabsichtigt die Europäische Kommission, das Binnenschifffahrtsgewerbe mit einem Aktionsprogramm zu unterstützen, das sich auf diverse Themenbereiche wie Infrastruktur, Innovation, einen gut funktionierenden Markt, Vergrünung der Flotte, qualifiziertes Personal und Integration in die multimodale logistische Kette bezieht. Die Kommission will eine führende Rolle in der Umsetzung diverser Maßnahmen in diesen Themenbereichen, wie auf dem Gebiet der Infrastruktur, übernehmen. Die EBU zählt auf die Kommission um in den kommenden Jahren genügend finanzielle Mittel zur Unterstützung der Wasserstraßen und der Binnenschifffahrt zur Verfügung zu stellen!

Vom Sektor wird eine führende Rolle im Bereich der Innovation erwartet. Trotz der schlechten wirtschaftlichen Situation, in der sich das Binnenschifffahrtsgewerbe seit einigen Jahren befindet, wurden verschiedene neue Initiativen im Hinblick auf Innovation und neue Transportlösungen entwickelt, um die zukünftigen Herausforderungen bewäl-

tigen zu können. Beispiele dafür sind die LNG betriebenen Schiffe und die breite Einführung von LNG sowohl als Brandstoff, als auch als Ladung. Obwohl die EBU den Annahmen, die dem Nachhaltigkeitsnachweis der Binnenschifffahrt im Greening Dokument zugrunde liegen, nicht zustimmt (beispielsweise die Methodologie der Kalkulationen der externen Kosten), wird sie sich auch weiterhin für die Reduktion von Emissionen einsetzen.

Institutioneller Rahmen und Finanzierung Die Zielsetzung im Hinblick auf den institutionellen Rahmen unter NAIADES II wird als großer Fortschritt betrachtet. Damit soll die Behandlung binnenschifffahrtsbezogener Themen unter verschiedenen rechtlichen Regimen und damit Überlappung und Doppelarbeit vermieden werden. Diese Vorgehensweise wird durch ein Übereinkommen zwischen der Europäischen Kommission und der ZKR formalisiert und konkretisiert, wobei einheitliche Standards schrittweise die zur Zeit unterschiedlichen Standards ersetzen sollen.

Die EBU ruft Vize-Präsident Kallas auf, ausreichende finanzielle Mittel zur Umsetzung seines ambitionierten Aktionsprogramms zur Verfügung zu stellen, um die Defizite unter dem heutigen NAIADES Programm zu vermeiden.

Eine besseren Nutzung der Binnenschifffahrt und deren Einbindung in multimodale logistische Ketten kann wesentlich zur Realisierung einer ökologisch und sozial nachhaltigen Transportpolitik beitragen. ■

## Ingelore Hering wird Ministerialbeamtin in Hannover Maritime Expertin

Ingelore Hering wird neue Abteilungsleiterin für Industrie und maritime Wirtschaft im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Das Landeskabinett hat heute einen entsprechenden Vorschlag von Minister Olaf Lies beschlossen. „Mit Ingelore Hering konnten wir eine ausgewiesene Expertin gerade für maritime Angelegenheiten für unser Haus gewinnen“, kommentierte Staatssekretärin Daniela Behrens die Personalie. „Die Küste bietet derzeit größte Chancen für eine gute wirtschaftliche Entwicklung. Wir stehen aber in Bezug auf die Hafenhinterlandanbindungen, den JadeWeserPort oder auch die Offshore-Windenergie vor großen Herausforderungen.“ Die Juristin Hering war nach verschiedenen leitenden Funktionen im Bundesinnenministerium und im Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zuletzt Präsidentin der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte in Hannover. ■

## Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven Bereit für die Energiewende

Die Offshore-Windenergie ist ein essentieller Pfeiler der Energiewende. Um die Rahmenbedingungen dieser nachhaltigen und zukunftsfrächtigen Energieform zu verbessern, haben sich die norddeutschen Küstenländer und -städte zu einem Aufruf entschlossen: Dieser Mahnruf an die Bundesregierung, der am 26. August 2013 der Öffentlichkeit vorgestellt wird, trägt den Namen „Cuxhavener Offshore Appell“ – und unterstreicht damit einmal mehr die Bedeutung der Stadt an der Kugelbake für das Jahrhundertprojekt Energiewende.

Die Offshore-Windenergie ist ein wichtiger Baustein, um die energie- und umweltpolitischen Ziele der Bundesrepublik zu verwirklichen. Der Standort Cuxhaven hat bereits früh die Bedeutung dieser Branche für die Zukunftsfähigkeit Deutschlands erkannt: Seit dem Jahr 2007 entstand hier die Offshore Basis Cuxhaven. Durch vorausschauende Investitionen des Landes mit Unterstützung der EU sowie durch private Investoren sind in den letzten Jahren optimale Infrastrukturen für die Offshore-Windenergie-Industrie geschaffen worden. Mit den Offshore Terminals I + II, den Schwerlaststraßen sowie der Schwerlastplattform für den Umschlag von komplett montierten Anlagen bzw. Komponenten bietet die Offshore Basis Cuxhaven beste Bedingungen für die Offshore-Industrie an der deutschen Nordseeküste. Von hier aus kann die Errichtung der Offshore-Windparks in der Nordsee in optimaler Weise erfolgen. Mit der Ansiedlung von Unternehmen wie der AMBAU GmbH im Jahr 2008 haben

die frühzeitige politische Weichenstellung in Richtung Offshore-Windenergie und die Investitionen des Landes und der Stadt Cuxhaven in die Offshore-Infrastruktur in Cuxhaven ihre Bestätigung gefunden. Der Standort Cuxhaven konnte den Umschlag von Stückgütern (wie zum Beispiel Windenergiekomponenten) im ersten Halbjahr 2013 auf 440.524 Tonnen steigern. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist das ein Plus von 11 Prozent (2012: 397.191 Tonnen).

Der „Cuxhavener Offshore Appell“ formuliert nun Schritte, die notwendig sind, um die aktuelle wirtschaftliche Krise der Offshore-Industrie nachhaltig zu überwinden. Der Appell an die Bundesregierung will die für die gesamte Branche der erneuerbaren Energien schädliche Diskussion zum EEG beenden, die zu einer massiven Verunsicherung der Märkte und Marktteilnehmer geführt hat.

Dr. Ulrich Getsch, Oberbürgermeister von Cuxhaven und Vorstandsmitglied der Hafenwirtschaftsgemeinschaft, erklärte dazu: „Dass unser Standort zum Namensgeber und Vorstellungsort für einen gemeinsamen norddeutschen Appell wird, begrüßen wir sehr. Und dieser Schritt macht durchaus Sinn, führt man sich vor Augen, in welchem Maße die Offshore-Industrie in Cuxhaven präsent ist. Bereits Jahre vor der Erfindung des Begriffs ‚Energiewende‘ haben wir hier mit unserer Offshore Basis dieser zukunftsfrächtigen Branche eine Heimat gegeben. Nun gilt es, vernünftige Rahmenbedingungen für diese Industrie zu schaffen.“ ■

## Der Donauhandel Österreichische Wirtschafts- geschichte

Große Flüsse wie Donau, Rhein oder Elbe und ihre schiffbaren Nebenflüsse bildeten eminent wichtige Verkehrsadern, die zentrale Handelsplätze Mitteleuropas verbanden. Die Erforschung der Binnenschifffahrt erlaubt es, Konjunkturen, Handelsverbindungen und Konsumgewohnheiten in einem größeren geographischen Rahmen zu rekonstruieren. Vergleichbares gilt für die wichtigen Fernhandelsstraßen und Pässe, die beispielsweise die Städtelandschaften des oberdeutschen Raums und Italiens verbanden. Von besonderer Bedeutung zur Rekonstruktion von Warenströmen und Handelsrouten sind Zoll- und Mautregister wie etwa die berühmten dänischen Sundzollregister, die gegenwärtig in einem niederländischen Projekt erschlossen werden. Bekannte Beispiele aus dem mitteleuropäischen Raum sind die Krakauer Zollregister oder die ungarischen Dreißigstzölle. In einem aktuellen Forschungsprojekt am Institut für Österreichische Geschichtsforschung in Wien, werden seit Februar 2013 die Mautregister der Donaumaut in Aschach (Oberösterreich), die für das 17. und 18. Jahrhundert in breiter Überlieferung vorliegen, systematisch in eine online abfragbare Datenbank eingelesen. Weitere serielle Quellen wie etwa Waagbücher, Niederlagsverzeichnisse und Marktbücher, aber auch Verlassenschaftsinventare etc. stellen erstrangige Quellen der frühneuzeitlichen Wirtschaftsgeschichte dar, die im deutschsprachigen Raum für die historische Forschung bisher wenig systematisch herangezogen wurden. Durch den Einsatz von Datenbanken können solche Quellen im Detail erschlossen bzw. der Öffentlichkeit in digitaler Form online zur Verfügung gestellt werden. Damit werden neue Quellengruppen zur quantitativen und qualitativen Analyse der vorindustriellen Wirtschaftsgeschichte unkompliziert und kostengünstig zugänglich gemacht. Der nächste Vortrag zum Thema „Handel und Wandel auf der Donau (17./18. Jhd.). Die Erschließung der Aschacher Mautregister“ findet in Linz/Donau am 4. Dezember 2013 um 18:30 statt. (Ort: Landeskulturzentrum Ursulinenhof; Konferenzsaal; Landstraße 31; 4020 Linz). **P. Baumgartner**



## Kostenlose Broschüre des VBW

# Binnenwasserstraßen für den Containertransport

Mithilfe von Sponsoren aus der Logistikbranche verschickt der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) 1.000 Exemplare seiner Publikation „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“ kostenlos an 14 westeuropäische Binnenschifferberufsschulen sowie an 13 ausgewählte deutsche Hochschulen mit Schwerpunkt Logistik.

Die Schulen erhalten ganze Klassensätze für den Unterricht. Mit dieser Aktion will der Verein dafür werben, das Thema Containertransporte auf den Wasserstraßen noch stärker in der Ausbildung von Logistikern zu verankern. Für Berufsschulen bietet der VBW die Broschüre zur Nutzung im Unterricht auch digital auf seiner Homepage an.

Die Publikation „Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport“ beschreibt die wesentlichen Parameter für Containertransporte per Binnenschiff, von Container- und Schiffstypen über die Besonderheiten der Infrastruktur bis hin zu Umschlagsgeräten und Ladungssicherung.

Die Publikation richtet sich sowohl an Fachleute als auch an fachfremde Interessenten.

„Als die Broschüre Ende 2012 erschien haben wir großes Lob bekommen. Viele Lehrerinnen und Lehrer fanden die Publikation sehr geeignet für die Ausbildung von Binnenschiffern und Logistikern. Wir erhielten seitdem viele Anfragen nach kostenlosen Klassensätzen dieser Publikation für den Unterricht. Diesen Wunsch wollten wir gerne erfüllen. Da dies ohne Unterstützung alleine nicht möglich gewesen wäre, haben wir bei unseren korporativen Mitgliedern Spenden hierfür eingeworben“, erklärt VBW-Geschäftsführer Marcel Lohbeck die Motivation hinter der Aktion.

Die Resonanz auf den Spendenaufruf war äußerst positiv. Gespendet haben 9 Unternehmen, die BASF AG, der Germanische Lloyd SE, die HTAG Häfen und Transport AG, die Haeger und Schmidt International GmbH, die Hülskens GmbH & Co. KG, die H&S Container Line GmbH, die Magdeburger Hafen GmbH, die Trierer Container Terminal GmbH und die RMD Wasserstraßen



Die ersten Exemplare lieferten vertretend für die Sponsoren, Carsten Berger, H&S Container Line GmbH und Martin Maybaum, Germanischer Lloyd SE sowie VBW-Geschäftsführer Marcel Lohbeck im Schiffer-Berufskolleg „RHEIN“ in Duisburg persönlich aus.

GmbH. „Der Containertransport ist einer der wichtigsten Wachstumsmärkte für die Binnenschifffahrt. Das Transportaufkommen steigt stetig und im Gegensatz zu Schiene und Straße verfügen die Wasserstraßen noch über große Kapazitäten für Verkehrsverlagerungen. Leider wird das Thema Binnenschifffahrt in der Ausbildung von Logistikern oft vernachlässigt. Wir müssen die Binnenschifffahrt in den Köpfen derjenigen verankern, die morgen in Ihren Unternehmen die Transportentscheidungen treffen. Die Schulverteilkaktion des VBW zielt in diese Richtung, deshalb haben wir gerne mitgewirkt“, erklärt Carsten Berger, General Manager Sales & Business Development bei der H&S Containerline GmbH.

Um auch alle interessierten Berufsschulen zu erreichen, hat der VBW die Publikation digital auf seiner Internetseite [www.vbw-ev.de](http://www.vbw-ev.de) zur Verfügung gestellt.

„Binnenschifffahrt und Hafenwirtschaft sind High-Tech-Branchen, die in der Wahrnehmung von Auszubildenden und Studenten nicht unbedingt im Fokus stehen. Dabei nimmt der Fachkräftebedarf in diesen Branchen deutlich zu.“

Die VBW-Publikation stellt die Komplexität von Containertransporten und deren hohe technische Anforderungen eindrucksvoll dar. Es würde uns freuen, wenn mehr Nachwuchskräfte durch die Beschäftigung mit dieser Thematik an einer Karriere in der Binnenschifffahrt oder Hafenlogistik interessiert werden könnten“, erklärt Martin Maybaum, Business Development Manager beim Germanischen Lloyd. ■

Anzeige

**VHdS** für die Saale  
als Heimat, Erholungsgebiet und Arbeitsplatz!

**Umfangreiche Informationen**  
zur politischen und wirtschaftlichen Diskussion über die Binnenschifffahrt in Sachsen-Anhalt, Deutschland und Nachbarländern  
[www.saaleverein.de](http://www.saaleverein.de)

„Die Welt ist unser Feld“ - Von Praktikern geschrieben

## Fachbuch: Ausbildung von See-Schiffahrtskaufleuten

See-Schiff-Ladung“ lautet der Titel des neuen Fachbuchs, das der Verband Deutscher Reeder (VDR) und der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler (ZVDS) nunmehr vorgelegt haben.

In dieser völligen Neufassung ist das Wissen von über 30 Autorinnen und Autoren eingeflossen, die zum Teil seit Jahrzehnten in der Schifffahrt tätig sind. Das Buch wurde nicht nur von Praktikern geschrieben, es richtet sich auch an Praktiker. Der Themenkanon reicht von der Schiffsfinanzierung über die Schiffstechnik, dem Chartermarkt bis hin zur Abwicklung von Frachtgeschäften unter Zuhilfenahme moderner Datenkommunikation. Das Buch richtet sich daher nicht nur an angehende Schiffahrtskaufleute, sondern kann auch Personen mit langjähriger Berufserfahrung bei Expeditionen, Banken, Handelshäusern und anderen Dienstleistern als Nachschlagewerk dienen.

Immer größere Schiffe, der Einsatz moder-

ner Kommunikationsmittel und eine immer stärker arbeitsteilige, global organisierte Produktionsweise haben für erhebliche Veränderungen in der Seewirtschaft gesorgt. Solche Veränderungen bringen auch neue Herausforderungen mit sich, denen sich alle an der Transportkette Beteiligten täglich stellen müssen.

Gut ausgebildete Mitarbeiter sind daher für die Unternehmen in der Seeverkehrswirtschaft von entscheidender Bedeutung. Insbesondere Schiffahrtskaufleute kommt für die erfolgreiche Anbahnung und Abwicklung eines Seetransportes eine zentrale Rolle zu, ob nun als Mitarbeiter einer Reederei oder einer Linienagentur, ob als Befrachtungsmakler, als Klarierungsagent oder als An- und Verkaufsmakler. Allen gemeinsam ist eine Ausbildung, die in Umfang und Qualität weltweit einzigartig ist und für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeverkehrswirtschaft einen entscheidenden

Vorteil darstellt. Mit dem vorgelegten Buch wollen die Verbände einen Beitrag zur Förderung dieses hohen Ausbildungsniveaus beitragen. Besonderer Dank gilt den ehrenamtlichen Autorinnen und Autoren, die dieses Buch durch ihr Engagement erst möglich gemacht haben.

Das Buch „See-Schiff-Ladung“ (ISBN 978-3-923603-07-7) kann im Fachhandel oder direkt beim „vonStern Verlag“ (Zeppelinstraße 24, 21337 Lüneburg, [www.vonsternsdruckerei.de/](http://www.vonsternsdruckerei.de/)) bestellt werden. Das Werk beläuft sich auf 624 Seiten und berücksichtigt die Rechtslage bis zum 1. Januar 2013, die Änderungen durch die Reform des deutschen Seehandelsrechts sind somit nicht enthalten. Die Ausbildung der Schiffahrtskaufleute in der dualen Ausbildung dauert 2,5 bis 3 Jahre und genießt weltweit ein hohes Ansehen. Für die Absolventen ergeben sich nach dem Ausbildungsende eine Vielzahl von beruflichen Möglichkeiten. Neben der Tätigkeit bei einer Reederei gehört der Beruf des Schiffsmaklers zu den traditionsreichen Tätigkeiten in der Schiffahrtsbranche. Schiffsmakler ist der Sammelbegriff für maritime Dienstleister in den Bereichen Linienagentur, Schiffsbefrachtung, Schiffsklarierung und Schiffsankauf/-verkauf. ■

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](http://www.hafen-mannheim.de)

Hafen Mannheim  
weltweit für die Region



„Fußgänger sind nicht mehr sicher“

## Wien vertreibt die Kreuzschifffahrt aus Nussdorf

Von Peter Baumgartner

In Wien regiert eigentlich ein schifffahrtsfreundlicher Bürgermeister, der sogar schon einmal Taufpate für ein Binnenschiff war. Allerdings hat der Bürgermeister auch eine Parteikollegin, die offensichtlich eigene Interessen verfolgt – oder doch nicht?

„SPÖ: Keine Schiffe mehr in Nussdorf“ titelt nicht irgendeine Zeitschrift, sondern die meistgelesene Tageszeitung Österreichs. Darin verlangt die sozialdemokratische Bezirksrätin Barbara Novak die sofortige Schließung der Anlegestellen in Nussdorf und begründet ihre Forderung damit, dass durch den zunehmenden Schiffstourismus und dem damit verbundenen Verkehr auf dem Donauradweg, Fußgänger nicht mehr sicher seien. Besonders dann, wenn die Touristenbusse Kreuzfahrtgäste vor dem Schiff übernehmen oder aussteigen lassen, kommt es zu brenzligen Situationen – so Novak. Außerdem so Novak weiter, die Kreuzfahrtschiffe seien ein „ökologischer Super-Gau“, weil es keinerlei Ver- und Entsorgungseinrichtungen vor Ort gibt und das Abwasser der Schiffe direkt in die Donau geleitet wird. Barbara Novak, die Tourismusmanagement studiert hat, ist seit drei Jahren in leitender Funktion in dem Bezirk tätig, in dem die Anlegestellen liegen. Man könnte daher annehmen, Frau Novak wüsste einerseits um den Flusstourismus und ihre

eigene Bezirks-Infrastruktur Bescheid und hätte andererseits lange genug Gelegenheit gehabt, ihre Position für eine Verbesserung der von ihr kritisierten Missstände zu erreichen. Viel lieber verlegt sich anscheinend die Vertreterin ihres Bezirkes in Wahlzeiten auf kurzfristigen, medialen Erfolg durch die Behauptung falscher Aussagen. Richtig ist nämlich, dass es vor Ort selbstverständlich eine Abfallentsorgung gibt, die von der Stadt durchgeführt wird, bei der Frau Novak angestellt ist. Und richtig ist auch, dass Schiffe ihre Abwässer in der Regel aufbereiten (müssen) und die Stadt in der Errichtung von geeigneten Entsorgungseinrichtungen für Schiffsabwässer schon lange säumig ist. Konkrete Missachtung der Abwasserentsorgungsvorschriften könnte Frau Novak jedoch ohnehin ganz einfach zur Anzeige bringen (hätten die Grünen längst gemacht), so es sie gäbe. Richtig ist auch, dass die Unfallstatistik der Stadt Wien sogar hervorragend ist. Die Grüne Partei in der Stadt sieht gerade in Nussdorf keinen besonderen Unfallhäufungspunkt und auch der Radfahrbeauftragte der Stadt Wien kann nicht beurteilen, dass Nussdorf eine Gefahrenstelle wäre. Er ist - wie auch die Fußgängerbeauftragte der Stadt - der Meinung, dass ein Miteinander aller Verkehrsteilnehmer möglich sein müsste. Es dürfte also aus Sicherheitsgründen, wie von Frau Novak behauptet, kein unmittelbarer Handlungsbedarf gegeben sein. Was nicht heißt, dass Verbesserungen im Interesse aller Verkehrs-

teilnehmer immer angestrebt werden müssen. Dies wird von allen maßgeblichen Stellen der Stadt auch gemacht.

Bleibt die Frage, warum die sozialdemokratische Gemeinderätin ausgerechnet die Schifffahrt aus dem schönen Nussdorf vertreiben möchte? Haben es doch die Kreuzfahrtgäste von da aus nahe nach Grinzing zum



Platznot bei der Reichsbrücke

Foto: P. Baumgartner

Heurigen und zu anderen wichtigen Ausflugsplätzen der Stadt. Das sollte doch eigentlich gut für die Wirtschaft des Bezirkes und für die Gäste sein? Weil aber Frau Novak in ihrer Kritik nebenbei verlangt, dass die „Vertriebenen“ ja beim Schifffahrtszentrum Reichsbrücke anlegen könnten, liegt der Verdacht nahe, dass die Politikerin im wirtschaftlichen Interesse ihrer Genossen über das Ziel hinaus geschossen hat (was sie natürlich umgehend dementiert hat). Die Anlegestellen bei der Reichsbrücke werden nämlich von der Gemeinde betrieben und die Anlegestellen in Nussdorf sind mehrheitlich privat. Dazu muss man auch wissen, dass die Gemeinde bei den Anlegestellen/Reichsbrücke eine Monopolstellung inne hat und diese auch auszunutzen versteht. Ein Kreuzfahrtschiff mit 180 Passagieren, das gezwungen ist, die Gemeinde Infrastruktur zu nutzen, bezahlt allein für die Anlegestelle nahezu 3000 Euro. Egal ob das Schiff eine Stunde oder sechs Stunden liegt. Egal ob da zwei oder drei Schiffe nebeneinander liegen müssen und kein Fahrgast mehr aus dem Fenster schauen kann. Ab sechs Stunden Aufenthalt wird es noch teurer und für Müll, Wasser und Strom fallen zusätzlich beträchtliche Summen an. Die Abwasserentsorgung müssen die Schiffsbetreiber auch hier selber organisieren. Diese hohen Abgaben kommen zustande, weil die Gemeinde extra eine sogenannte „Passagiergebühr“ in der Höhe von 11,80 Euro/Passagier einhebt. Vergleichbar mit der viel diskutierten „Bettensteuer“, wird diese Gebühr sonst nur in den östlichen Donauländern kassiert. Andere Infrastruktureinrichtungen in Österreich kassieren nur die allgemein gültige Ländengebühr und selbst die ist um rund die Hälfte billiger als bei der Gemeinde Wien. Das heißt, der Schiffsanleger bei der Reichsbrücke kostet drei Mal mehr als im nur fünf Kilometer entfernten Nussdorf. Ein Schelm, der Böses dabei denkt. ■

Anzeige

### BAVARIA AGENTUR GMBH

Versicherungsmakler seit 1924

Wir vermitteln günstigen Versicherungsschutz und bieten

- die Übernahme aller Formalitäten bis zum Vertragsabschluss
- die volle Unterstützung im Schadenfall – bis zur Regulierung
- die Beantwortung Ihrer Fragen zu Verträgen, die Sie nicht über uns abgeschlossen haben
- persönlichen Kontakt ohne Warteschleifen

Unsere Kompetenz spart Ihnen Geld und Zeit

Rufen Sie uns unter +49 6021 218084 an oder kontaktieren Sie uns per Mail [info@bavaria-agentur.de](mailto:info@bavaria-agentur.de)

BAVARIA Agentur GmbH  
Weißburger Straße 38, 63739 Aschaffenburg

Ihr Versicherungsspezialist für die Binnenschifffahrt.



## RLP-Staatssekretär Jürgen Häfner beim BÖB/BVL-Verkehrslogistikforum in Mainz

# Binnenhäfen und Binnenschifffahrt brauchen reale und realistische Konzepte

Von Friedbert Barg

Vor das Hauptprogramm seiner zweitägigen Veranstaltung im Mainzer Favorite Park Hotel hatte der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) seine alljährliche Mitgliederversammlung geschaltet. Und die, so hieß es aus der Teilnehmer-schaft, sei sehr harmonisch abgelaufen. Keine Beanstandungen bezüglich Organisation oder Satzung, die Kasse stimmte und der Mitgliederbeitrag bleibt auch so wie er ist, - alle rund 100 Mitglieder sind, soweit es den Verband angeht, mit der Welt zufrieden.

Das zeigte sich auch bei einem gemeinsamen Abendessen aller Tagungsteilnehmer im Weingut Kühling-Gillot in Bodenheim, nicht weit von Mainz. Verbandspräsident Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, begrüßte dort auch Detlef Bütow, der sich als ehemaliges Präsidiumsmitglied des BÖB auch in seinem neuen Leben als Pensionär der Schifffahrt und den Häfen verbunden fühlt. Bütow war schon zuvor von seinen früheren Hafendirektorskollegen und -kolleginnen aufs Herzlichste empfangen worden. Rainer Schäfer richtete an ihn die Bitte, nein - sogar den Auftrag, sich für künftige BÖB-Mitgliederversammlungen darum zu kümmern, dass mehr Ehemalige an den Versammlungen oder Abenden teilnehmen.

Den größten Teil der BÖB-Zusammenkunft 2013 bildete das gleichzeitig stattfindende Verkehrslogistikforum, das in Kooperation mit den Regionalgruppen Rhein, Mittelrhein und Rhein/Neckar der Bundesvereinigung Logistik (BVL) veranstaltet wurde und der durch Prof. Dr. Michael Schröder von der Dualen Hochschule Baden-Württemberg Mannheim als Moderator der Veranstaltung vertreten wurde.

Und zu moderieren gab es sehr unterschiedliche Themen, denn BÖB-Geschäftsführer Boris Kluge hatte ein recht umfangreiches Tagungsprogramm zusammengestellt, das Präsidiumsmitglied Franz Josef Reindl, Geschäftsführer der Hafengebiete Ludwigshafen am Rhein GmbH / Hafengebiete Rheinland-Pfalz GmbH, den Gästen vorstellte.

Unter dem Leitthema „Robuste Verkehrssysteme zur Sicherung internationaler Wertschöpfungsketten“ befasste sich der rheinland-pfälzische Infrastruktur-Staatssekretär Jürgen Häfner mit der „Zukunft modern gestalten - Herausforderungen der Infrastrukturfinanzierung“, bevor Prof. Dr. Otto Jockel von der Hochschule Neuss, School of Logistics, mit „Wo stehen wir? Die Logistik vor dem Hintergrund der aktuellen Verkehrssituation und Verkehrsprognosen“ eine wissenschaftliche untermauerte Bilanz zog.

Best-Practice-Beispiele aus der Recycling- und der internationalen Logistik lauteten die Themen von Dr. Christian Satlow von der Trierer Theo Steil GmbH und Bernd Jordan, Area Director Northern Europe der Mainzer JF Hillebrand GmbH, bevor sich Fachanwalt Karl-Heinz Gimmler mit der Kontraktlogistik in Binnenhäfen befasste, und Melanie Tönsmann von der Personalentwicklung der Schenker AG mit den Tagungsteilnehmern darüber nachdachte, ob Personalengpässe ein Problem der Zukunft sein werden. In einem sehr verwandten Thema referierte Michael Schäfer von der Mercuri Urval GmbH zur Sicherung von Fach- und Führungskräften. Als letzten, aber sehr gewichtigen, Tagungspunkt beschrieb Wiel Aerts von der Venloer com-b-nations bv aus dem niederländischen Venlo mögliche Koo-

Anzeige

## Größe, die verbindet.



- Mit 23 km ausgebauter Uferlänge, rund 900.000 m<sup>2</sup> Lagerfläche an drei Standorten entlang des Rheins, unserem logistischen Know-how und der cleveren Verknüpfung von Schiene, Straße und Wasserstraße in den Häfen, verbinden wir die Pfalz mit der Welt.

**Häfen**  **Rheinland-Pfalz**  
weltweit für die Region

Zollhofstraße 4 · 67061 Ludwigshafen am Rhein  
Tel: 0621 5984-0 · Fax: 0621 5984-135 · www.haefen-rlp.de



BÖB-Präsidiumsmitglied Franz J. Reindl



Staatssekretär Jürgen Häfner



Prof. Otto Jockel. Fotos: Friedbert Barg

perationsstrategien im Seehafen hinterland der Westhäfen.

Wir werden in dieser Ausgabe des Schifffahrts-Magazins nicht alle Vorträge detailliert besprechen können und befassen uns deshalb zunächst vorrangig mit den Ausführungen von Jürgen Häfner, Staatssekretär im rheinland-pfälzischen Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur. Auf weitere Referate werden in kommenden Ausgaben der Zeitschrift eingegangen.

Häfner, dessen Bundesland mit dem Rhein, der Mosel, der Saar und der Lahn über insgesamt 605 Kilometer Wasserstraßen mit 12 öffentlichen Binnenhäfen und zahlreichen privaten Umschlagplätzen verfügt, nannte Rheinland-Pfalz ein Binnenschifffahrtsland par excellence und betonte, dass man dieses Selbstverständnis auch in einer großen Vier-Länder-Konferenz zum Ausdruck bringen wolle, die Rheinland-Pfalz am 18. November

gemeinsam mit NRW, Hessen, und Baden-Württemberg ebenfalls in Mainz veranstalten werde. Erstmals in der Verkehrspolitik, so der Staatssekretär, treffen die Verkehrsminister der vier (deutschen, die Red.) Rhein-Anlieger-Länder an einem Ort zusammen, um die Bedeutung des Rheinkorridors als die zentrale Süd-Nord-Verkehrs- und Logistikachse von und zu den Seehäfen herauszustellen: „Wir wollen zudem mit dem neuen Bundesverkehrsminister, wer immer das auch werden wird, darüber diskutieren, welche – auch finanziellen – Folgerungen und Schwerpunktsetzungen sich daraus für die Infrastrukturförderung dieser Hauptmagistralen ableiten.“

Um deutlich zu machen, welch vitales Interesse Rheinland-Pfalz daran hat, dass die Binnenschifffahrtswege erhalten, zielstrebig ausgebaut und mehr und mehr Gütertransporte insbesondere von der Straße, aber

auch von der Schiene auf die Wasserstraßen verlagert werden, wies Häfner auf die Bedeutung der an Rhein, Mosel und Saar angesiedelten Unternehmen hin: „Zu den wirtschaftsstrukturellen Markenzeichen zählt an vorderer Stelle der mittlerweile zum größten Chemiekonzern der Welt aufgestiegene BASF-Konzern seinen Sitz in Ludwigshafen am Rhein. Allein die BASF hat im vergangenen Jahr 6,9 Millionen Tonnen Güter auf dem Rhein umgeschlagen. Darüber hinaus hat sich aktuell die Schuh-Handelskette Deichmann für den Bau eines Logistikzentrums bei Worms entschieden. Die Nähe zu den Wasserstraßen etwa wegen des Warenbezugs aus Fernost ein wichtiges Kriterium für diese Entscheidung.“

Zu den Finanzierungseingipfen bei Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sagte der Staatssekretär: „Aktuell haben wir berechnete Sorgen, dass in Deutschland das bewährte System aus Binnenhäfen, Wasserstraßen und Binnenschifffahrt geschwächt wird. Das große Potential dieses verkehrspolitischen Hoffnungsträgers mit dem niedrigsten CO<sub>2</sub>-Ausstoß aller Güterverkehrsträger kann nicht genutzt werden, denn bei der Ausstattung der Finanzmittel für die Bundeswasserwege fehlt es an allen Ecken und Enden.“

Und weiter: „Die Binnenhäfen und die Binnenschifffahrt brauchen aber eine echte Zukunftsperspektive, sie brauchen reale und realistische Konzepte um den Infrastrukturbestand und den notwendigen Ausbau zu sichern. Mit dieser Haltung stehen wir auch international nicht alleine da. Die Verkehrsminister der Großregion Saar-Lor-Lux haben am 17. Januar 2013 bei Ihrem Treffen in Luxemburg ein Übereinkommen über ein umfassendes und gemeinsames Vorgehen zur Verwirklichung vorrangiger Verkehrsprojekte verabschiedet. Es umfasst alle Ver-

## Anzeige

**Stark auf dem Wasser und an Land verbinden wir Europa ...**



... und sind für Sie mit einer leistungsfähigen Flotte von mehr als 70 Schiffen unterwegs. Unser Produktportfolio wird ergänzt durch logistische Dienstleistungen, Schiffsreparaturen und Bunkerungen.

**MSG eG**  
der Marktführer in Bayerns Binnenschifffahrt

Südliche Hafenstraße 15  
97080 Würzburg  
www.MSGeG.de

Besuchen Sie auch unsere Service-Station Würzburg  
Ihr Bunkerbetrieb im Neuen Hafen  
Main-km 247,0

und unseren MSG-Schiffsmotoren und Werftbetrieb  
Dorfprozelten



**Expertise seit über 95 Jahren**





**BÖB-Mitglieder und Gäste in einem der Tagungsräume des Mainzer Favorite Park Hotels.**

**Fotos: Friedbert Barg**

kehrnetze in ihrer „metropolitanen Dimension“ und kategorisiert einzelne Projekte in verschiedener Priorität. Für Rheinland-Pfalz, das Saarland, Luxemburg und Frankreich hat der Bau der zweiten Schleusenkammern an der Mosel größte Bedeutung. Dieser Flaschenhals im Gütertransport zwischen Frankreich, Luxemburg, den deutschen Güterzentren am Rhein und den Niederlanden muss in einer zeitlich und finanziell abgesicherten Konzeption erweitert und durchlässiger gemacht werden.“

Häfner ging auch auf die im Dezember 2012 von der Daehre-Kommission vorgelegten Ergebnisse ein: „Wir brauchen in Deutschland für die Landverkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße jährlich 7,2 Milliarden Euro mehr Investitionsmittel, davon allein 4,5 Milliarden Euro für die laufenden Erhaltungsmaßnahmen und zusätzlich 15 Jahre lang 2,7 Milliarden Euro pro Jahr als Nachholbedarf, um unsere teilweise maro-

den Verkehrswege überhaupt erst wieder auf einen gescheiterten Standard zu bringen. Für die Wasserstraßen ist das Fazit der Da-

ehre-Kommission: Zu einer auskömmlichen Finanzierung fehlen jährlich 500 Millionen Euro.“



**Im Foyer vor den Tagungsräumen präsentierten sich hafenauffine Unternehmen, hier Christian Tüchthüsen und Peter Stratmann von der Oberhausener Inplan GmbH, im Gespräch mit Herwig Friedrichs von den Stadtwerken Leer, den Teilnehmern der Mitgliederversammlung des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen.**

**Anzeige**

### Schulungskurse



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

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

#### **ATLAS Schifffahrt**

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



## 40. Tankreederversammlung des BDB im „Haus Rhein“

# Jaegers: „Von der Maut sind wir Lichtjahre entfernt“

**W**ir haben Überkapazitäten in der Tankschifffahrt, die nur durch das Abwracken der Einhüllenschiffe abgebaut werden können“, erklärte Gunther Jaegers, Vorsitzender der Kommission Tankschifffahrt des BDB und Geschäftsführender Gesellschafter der Reederei Jaegers. Erst ab 2018 müssen sie aufgrund von gesetzlichen Regelungen aus der Binnenschifffahrt verschwunden sein, da sie de facto nichts mehr transportieren dürfen. „Zwar sind die Transportmengen in der Tankschifffahrt von 2011 auf 2012 wieder gestiegen, aber wir sind immer noch weit entfernt von früheren Frachtmengen.“

Optimistisch blickte Gunther Jaegers bei der 40. Tankreederversammlung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) im Haus Rhein dennoch in die Zukunft der Tankschifffahrt: „Auch wenn die aktuelle Lage noch nicht gut ist, so wird die Zukunft doch wieder normale Marktbedingungen bieten.“ Nach der Wirtschaftskrise 2008/2009 hatte vor allem die Waldhof-Havarie 2011 die Binnenschifffahrt noch ausgebremst. Allmählich nimmt sie wieder Fahrt auf. Auf deutschen Wasserstraßen stiegen die Transportleistungen der Tankmotorflotte von 45,9 Mio. Tonnen 2011 auf

48,8 Mio. Tonnen 2012: Das ist ein Plus von 6,4 Prozent, wobei allerdings die niedrigen Frachtraten bei steigenden Treibstoffkosten die Roherträge der Schiffe weiter sinken lassen. Eine vollständige Erholung des Marktes erwartet Jaegers erst in ein bis zwei Jahren.

### Modernisierung der Flotte

Der Marktanteil der Einhüllenschiffe sinkt kontinuierlich, auch wenn die Flotte noch zu gut einem Drittel aus Einhüllen-Tankern besteht (Quelle: EBIS). Grund sind der Umbau (von Einhüllen- auf Doppelhüllenschiffe) und vor allem Neubau von Doppelhüllentankern, der nun aber – nach einem Peak von 121 neuen Schiffen in Europa 2010 – auf ein wirtschaftliches Maß gesunken ist. Das hat zur Folge, dass auch die Neupreise für solche Schiffe auf ein marktgerechtes Niveau gesunken sind (4 Mio. Euro statt 6 Mio. Euro zu Boomzeiten 2009 und 2010). Allerdings sind die Frachtraten immer noch unter Druck vor allem durch jene, die in der Boomphase für viel zu teures Geld auf Doppelhüllenschiffe umgestiegen sind und jetzt ihr Schiff auf Biegen und Brechen auslasten müssen.

### Erhalt der Infrastruktur

„Eine vernünftige Infrastruktur ist für den



Dr. Gunther Jaegers.

Foto: P.G.

Wirtschaftsstandort wichtig. Das sollten wir nicht aufs Spiel setzen“, so Jaegers, und: „Es ist nicht sozial, die Infrastruktur zur vernachlässigen.“ Denn wo die Industrie mit ihren Arbeitsplätzen mangels Transportmöglichkeiten abwandert, kommt sie so schnell nicht wieder. Dies gilt vor allem für Industrieansiedlungen an Wasserstraßen, die insbesondere auf die Binnenschifffahrt als Transportmittel setzen.

„Um eine Nutzerfinanzierung (Maut) werden wir da nicht herkommen“, so Jaegers, aber: „dann für alle Nutzer der Wasserstraßen.“ Dabei denkt er nicht nur an Sportboote und die private Schifffahrt, sondern auch an die Häfen und vor allem die Seehäfen, deren Hinterlandverkehr auch zum Teil über Wasserstraßen abgewickelt werden. Außerdem: „Eine Maut müsste international geregelt werden. Davon sind wir Lichtjahre entfernt.“ „Wir wollen die Binnenschifffahrt weiter ausbauen. Die Schiene ist beim Transport chemischer Stoffe keine Alternative“, erklärte Gerd Deimel, Leiter Globales Logistik-Management bei Lanxess in Leverkusen, in der anschließenden Diskussionsrunde. Er betonte, dass die Unternehmen der Chemischen Industrie ebenso wie der Verband der Chemischen Industrie (VCI) in diesem Bereich die Binnenschifffahrt aktiv unterstützen.

### EBIS: Ausbau der Inspektionen in der Tankschifffahrt

Der European Barge Inspection Service (EBIS) ermöglicht Verladern und Industrie eine genaue Einschätzung der Binnenschiffe, die mit Transporten beauftragt werden. Hierzu solle vor allem die Anzahl der Inspektoren gesteigert werden, wie Luc Cassan, Mitglied im EBIS Management Committee, berichtete, aber: „Wir achten auf hohe Standards bei der Ausbildung und Prüfung.“ Später wiederkehrende „Refresher Trainings“ sollen die Inspektionen auf hohem Qualitätsniveau halten.

Petra Grünendahl ■

Anzeige

GERPOL



... Ihr Rücken wird es Ihnen danken!

Neue Generation Ruderhausstühle und Unterteile



WIDU Expert



WIDU Elegance



WIDU Sport



WIDU Exclusiv



WIDU Top



WIDU Slide

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

## Kongress mit 400 Spitzen aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik in Dortmund

# Standortvorteil NRW: Industrie und Logistik – Partner mit Perspektiven

**R**und 400 Teilnehmer nutzten beim Kongress „Industrie und Logistik – Partner mit Perspektiven“ die Möglichkeit, mit den Spitzen aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik, die Herausforderungen des Ruhrgebiets sowie die bisherigen Ergebnisse im Rahmen der Strategie „Zukunft Ruhr 2030“ zu diskutieren. Ziel der Strategie ist es, das Ruhrgebiet in wichtigen Wirtschaftsbereichen zu einer Metropolregion zu entwickeln. Die Teilnehmer zogen eine überwiegend positive Zwischenbilanz zu den 2007 vom Initiativkreis definierten Leitthemen Energie, Werkstoffe und Logistik.

„Wer nach Lösungen für die Welt von morgen sucht, der muss ins Ruhrgebiet kommen und InnovationCity oder das EffizienzCluster Logistik besuchen. Der Industriestandort Ruhr ist gut aufgestellt und kann sich im globalen Wettbewerb der Regionen behaupten.“

NRW-Wirtschaftsminister  
Garrelt Duin

Der Co-Moderator des Initiativkreises Ruhr, Erich Staake, der die Inhalte des Kongresses maßgeblich gestaltet hat, resümierte: „Es ist uns gelungen, in unseren Kompetenzfeldern Industrie und Logistik, in enger Verknüpfung mit den regionalen Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, sichtbare Ergebnisse zu produzieren. Mit einer entsprechenden politischen Unterstützung scheinen die formulierten Zielsetzungen erreichbar und umsetzbar zu sein. Und darauf sollten wir uns konzentrieren.“

Der Wirtschaftsminister des Landes Nordrhein-Westfalen, Garrelt Duin, wies in seiner Rede auf die enge Verknüpfung von Industrie und Logistik hin, die Wachstumstreiber und Beschäftigungsgaranten für den Standort NRW darstellen. Für Minister Duin zeigte der Kongress, wie ambitioniert und innovativ die einzelnen Branchen Energie, Werkstoffe und Logistik zusammenarbeiten: „Ob bei der Bewältigung der Energiewende, einer nachhaltigen Stadtentwicklung oder

der Fokussierung auf eine innovative Industrie mit Zukunft: Mit der Strategie „Zukunft Ruhr 2030“ hat der Initiativkreis Ruhr das Ruhrgebiet zum Pionierland gemacht.“

### Industrienahe Logistik als Motor des Strukturwandels

Der Standortvorteil NRWs beruht nicht nur auf der zentralen geografischen Lage und der hohen Bevölkerungs- und Konsumentendichte. Durch seine gute Infrastruktur und die Vernetzung der industriellen Kerne mit einer hocheffizienten Logistik ist NRW, und insbesondere das Ruhrgebiet, einer der führenden Logistikstandorte Deutschlands.

### Der Hafen Duisburg nutzt die Strukturen optimal

Der Duisburger Hafen beispielsweise weiß diese Strukturen optimal zu nutzen und etabliert sich inzwischen auch als Logistikknotenpunkt der Automobilindustrie. Der Moderator des Initiativkreises Ruhr, Bodo Hombach, betonte: „Die Automobillogistik ist ein exzellentes Beispiel dafür, dass Industrie und Logistik zusammengehören. Der Automobilbau ist stärkste Wirtschaftssparte unseres Landes. Von der Effizienz der Logistik an der Ruhr profitiert die ganze Region. Kaum eine andere Region verfügt über vergleichbares Potenzial in dieser Branche.“ Die Schwerpunktsetzung auf die Leitthemen

Energie, Werkstoffe und Logistik folgt der Logik, dass sie an den vorhandenen wirtschaftlichen Stärken des Ruhrgebiets anknüpfen. In Zusammenarbeit mit den erstklassigen Forschungseinrichtungen will die Region eine internationale Spitzenposition erreichen. Erste Erfolge sind bereits vorzuweisen. Mit InnovationCity Ruhr wurde etwa die energieeffizienteste Tankstelle Deutschlands entwickelt, die über 50 Prozent an Energie einspart. Im Bereich Werkstoffe hat sich das Materialforschungsinstitut ICAMS (Interdisciplinary Centre for Advanced Materials Simulation) als Vorbild für Kooperationen zwischen Unternehmen und Universitäten etabliert. Im Rahmen des EffizienzClusters LogistikRuhr wurde in einem von über 30 Projekten eine „Urban Business Navigation“ entwickelt, die eine bedarfsgerechte Navigationssoftware für den Lkw-Verkehr darstellt. „Das Fundament für Wachstum ist die enge Vernetzung von Industrie und Logistik. Diese Kernbereiche haben wir im Jahr 2007 in der Vision „Zukunft Ruhr 2030“ definiert. Wir stellen uns damit dem globalen Wettbewerb der Metropolen – und der Erfolg gibt uns Recht. In Zeiten globaler Finanzkrisen hat sich unser Industriestandort Ruhr robust behauptet. Unser Weg ist richtig, und wir gehen ihn zuversichtlich und entschlossen weiter“, so der künftige Moderator des Initiativkreises Ruhr, Dr. Klaus Engel. ■



**Bodo Hombach** (Moderator des Initiativkreises Ruhr), **Garrelt Duin** (NRW-Wirtschaftsminister), **Erich Staake** (Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG), **Dr. Klaus Engel** (Vorstandsvorsitzender der Evonik Industries AG), **Axel Botzenhardt** (Vorsitzender der Geschäftsführung der Thyssengas GmbH), **Reinhold Schulte** (Vorsitzender des Aufsichtsrates der SIGNAL IDUNA Gruppe) und **Peter Terium** (Vorstandsvorsitzender der RWE AG).



Erfolgreicher 10. ShortSea- und Binnenschifffahrts-Dialog des SPC in Bonn

## Seeschifffahrt braucht leistungsfähige Infrastruktur im Binnenland

Die Erwartung an die Leistungsfähigkeit des Hafenhinterlandes mit seinen Binnenhäfen, Binnenwasserstraßen und multimodalen Umschlagseinrichtungen wird in den kommenden Jahren angesichts der ehrgeizigen Verlagerungsziele der Politik zunehmen. Der Anspruch, wassergebundene Verkehre weiter voranzutreiben, verband die etwa 100 Teilnehmer des 10. ShortSea- und Binnenschifffahrts-DIALOGs, den das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) in diesem Jahr mit dem Partner Am Zehnhoff-Söns (AZS) auf dessen Betriebsgelände im Bonner Hafen veranstaltete. Einig waren sich die Anwesenden, dass sich das Ansehen der Binnenhäfen als starker Partner in der Logistikkette positiv entwickelt hat.

„Innerhalb der Supply Chain haben die Binnenhäfen die gleiche Wertigkeit wie die Seehäfen. Denn ohne ihre Leistung lässt

sich die Wasserstraßenkette nicht abbilden“, erklärt SPC-Geschäftsführer Markus Nölke, der sich in diesem Jahr bewusst für Bonn als Veranstaltungsort entschieden hat. Denn an diesem Verkehrsknotenpunkt kreuzten sich der Kurzstreckenseeverkehr und die Binnenschifffahrt.

Nach Einschätzung von Achim Wehrmann, Unterabteilungsleiter Schifffahrt im Bundesverkehrsministerium, unterstreicht ein aktuelles Gutachten zur Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen deren Bedeutung für die Logistikkette. „Der Schlussbericht identifiziert die Binnenhäfen mit dem größten Potenzial als Hinterland-Hubs und zentrale Güterverteilzentren für die Seehäfen und die diesbezüglichen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Das Gutachten wird zu einer stärkeren Wahrnehmung der Rolle der Häfen in den Logistikketten führen. Wir sehen auch, dass die Bedeutung der

Wasserstraßen insgesamt im Rahmen multimodaler Verkehre steigt“, so Wehrmann.

Dass der Standort Bonn als einer der Hoffnungsträger im kombinierten Verkehr gilt, zeigt auch das Engagement der Bundesregierung, die den Ausbau des Rheinhafens auf der Grundlage der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV)“ finanziell mit 12 Mio. EUR unterstützt hat.

Der Eigenanteil von AZS lag bei 5 Mio. EUR. Mit 80 Prozent des Binnenschifffahrtsaufkommens ist der Rhein die Hauptverkehrsachse im Wasserstraßennetz.

Der geschäftsführende Gesellschafter von AZS Gregor Söns sieht sich am Standort Bonn nach dem Ausbau mit einem Kapazitätswachstum von 180.000 auf 450.000 TEU/Jahr gut auf künftiges Wachstum vorbereitet.

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

Söns erwartet: „Die Bedeutung der Binnenhäfen wird künftig noch größer werden, wenn es darum geht, dem zunehmenden Verkehrsaufkommen auf unseren Straßen entgegenzuwirken. Bereits heute zeichnet sich ein Verkehrsfarkt ab, wenn es nicht gelingt, alternative Verkehrswege stärker zu nutzen. Die Binnenhäfen, als verlängerter Arm der Seehäfen, tragen in besonderem



Was Seeschiffe ins Land bringen, wird zu einem großen Teil von Binnenschiffen weitertransportiert. Foto: Friedbert Barg



Maße zur Güterversorgung unserer Kunden bei und dienen damit schlussendlich allen.“

Die Anstrengungen der Binnenschifffahrt, Volumen auf die Wasserstraße zu lenken, zeigen sich positiv in der Verkehrsbilanz. „Entgegen dem allgemeinen Trend im Gütertransport verzeichnete die Binnenschifffahrt im vergangenen Jahr als einziger Verkehrsträger Zuwächse. Die Transportleistung stieg um 6,3 Prozent auf 58,5 Mrd. Tonnenkilometer“, berichtet Martin Staats, Vorstand der MSG und Vizepräsident des Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB). Er macht aber auch deutlich: „Das klingt gut, kann aber mehr sein.“ Die erforderliche „Infrastruktur“ gleiche angesichts der veralteten Schleusen einer Großbaustelle, die in Angriff genommen werden müsse. Ansonsten lauerten unkalkulierbare Einschränkungen im Netz, bei denen die Verladerschaft auf andere Verkehrsträger ausweiche, folgert Staats.

#### Leistungsfähiger Kurzstreckenseeverkehr

Auf den Kurzstreckenseeverkehr als tragende Säule des Güterverkehrs in Nordeuropa ging Cord Jürgens von der D. Oltmann Gruppe aus Bremen ein. Allein im Intra-Nordeuropa-Verkehr seien aktuell 245 Schiffe in 162 Diensten mit einer Transportkapazität von 215.000 TEU nominell im Einsatz. Deren Gesamtkapazität (one way) lag seinen Berechnungen zufolge 2012 bei 6.225.000 TEU. Doch auch der Kurzstreckenseeverkehr hat wie die Binnenschifffahrt seine Herausforderungen zu meistern. Zu den wichtigsten zählt Jürgens die Schwefelreduzierung in den SECA-Gebieten, dem Nord-Ostsee-Kanal und die zunehmenden Direktanläufe der Überseereedereien in der Ostsee sowie die Gründung eigener Feederdienste.

Das Marktsegment der verlässlich temperatourgeführten Logistiklösungen beleuchtete Dirk Wessels von der Hamburger Container-Linienreederei OPDR in seinem Vortrag. Er erklärt: „Der europäische Reefer-Markt hat sich über die vergangenen Jahre rapide entwickelt und wir erwarten, dass dieser Trend anhält.“

Den Trumpf der Transportsicherheit und –zuverlässigkeit als eine Stärke sowohl in der Küstenseeschifffahrt als auch in der Binnenschifffahrt stärker ausspielen zu können, definiert Nölke abschließend als eine der Herausforderungen, an dem alle an der Transportkette Beteiligten unter Einschluss der Politik mitwirken müssten. ■



Referenten Referenten Markus Nölke, Geschäftsführer SPC; Achim Wehrmann, Bundesverkehrsministerium; und Gregor Söns, AZS-Gesellschafter (vl.). Foto: Sepp Spiegel

Anzeige

# Glückauf-Halle Ball der Schifffahrt Dr.-Kolb-Straße 2 · Duisburg-Homburg

# Duisburg 2013

Samstag, 9. November 2013  
Einlass 19:30 Uhr · Beginn 20:00 Uhr

Alana  
www.alana.tv

Nevez  
www.elvis-interprez.de

Duo Synergy  
www.duo-synergy.de

Olav Sander  
www.olav-sander.de

al dente  
www.aldente-musik.de

Cheerleaders 1. FC Köln  
www.k-cheerleaders.de

esa  
www.esa-allianz.de  
Ein Unternehmen der Allianz

Partner Ball der Schifffahrt 2013

Alana  
Conference  
„Die weibliche Seite der Magie“

Olav Sander  
Power-Performance

Duo-Synergy  
„Die einzigen Lifeguards-Akrobaten der Welt“

Cheerleaders - 1 FC Köln  
„Hölsche Leckerchens“

Nevez  
„Memories of Elvis Presley“

al dente  
Tanzen und entspannen mit al dente

**Kartenvorverkauf**  
**Zweirad Lata**

(keine Vorverkaufsgebühren)

**Glückaufstraße 8 • 47198 Duisburg-Homburg**  
**Telefon 02066 / 33232**

Forschung verständlich und breitenwirksam kommunizieren

## MS Wissenschaft – der Kurs stimmt

Von Peter Baumgartner

Nach 3.420 Kilometer Wasserstraßen in fast fünf Monaten und 70.000 Besuchern an Bord, endete im September die Wissenschafts-Tour des Ausstellungsschiffes MS Jenny in Linz an der Donau.

MS Wissenschaft – alias MS Jenny – wird von Wissenschaft im Dialog, im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung und Forschung seit 2002 auf Tour geschickt. Diesmal ging es in der hoch informativen Ausstellung im Laderaum um den demografischen Wandel und um die These, dass alle Generationen in einem Boot sind. 600 Quadratmeter Ausstellungsfläche reichten aus, um das Thema umfassend – sogar in einem eigenen Kino – darzustellen.

Anfangs nur auf deutschen Wasserstraßen, steht seit 2010 auch Österreich auf dem Tourplan des Ausstellungsschiffes. „Wissenschaft und Forschung verständlich und breitenwirksam zu kommunizieren, ist ein zentrales Anliegen des Ministeriums“, stellt der österreichische Wissenschaftsminister Karlheinz Töchterle bei der Aus-

stellungseröffnung in Wien klar. Das anhaltende Engagement des österreichischen Wissenschaftsfonds (FWF) in Sachen MS Wissenschaft begründete die neue Präsidentin Pascale Ehrenfreund damit, dass es dem FWF ein ganz besonderes Anliegen ist, Kinder, Jugendliche und Erwachsene, die in ihrem Alltag nichts mit Forschung zu tun haben, für Wissenschaft zu interessieren und zu begeistern. Diesem Anspruch, betonte Ehrenfreund, werde gerade die MS Wissenschaft mit ihren jährlich wechselnden Forschungsausstellungen in besonderem Maße gerecht. Außerdem komme der Wissenschaftsfonds gerade mit diesem Projekt seinem gesetzlichen Auftrag, Grundlagenforschung breiten Bevölkerungskreisen in partizipativer Form nahezubringen, sehr erfolgreich nach.

Der Kurs stimmt also, kann man da nur sagen und der Tour-2014 steht nichts mehr im Wege. Bis dahin geht die Jenny-Crew aber nicht in die Winterruhe, sondern bringt inzwischen noch eine ganz besondere Fotoausstellung an Bord, die mit dem Ausstellungsschiff auf Deutschland-Tournee gehen



Markus Weißkopf, Geschäftsführer von Wissenschaft im Dialog (WiD), Österreichs Wissenschaftsminister Karlheinz Töchterle, FWF-Präsidentin Pascale Ehrenfreund und Wolfgang Lutz, Leiter des Wittgenstein Centre for Demography and Global Human Capital (IIASA, VID/ÖAW, WU) v.l.n.r. auf dem schwimmenden Science Center MS Wissenschaft in Wien. Foto: FWF Der Wissenschaftsfonds/APA-Fotoservice/Pauty

wird (Sea & Sirens vom 1. November 2013 – 6. Januar 2014). Ganz nebenbei vertritt das Schiffseignerpaar Karin und Albrecht Scheubner in einer einzigartigen Weise auch die Interessen der Binnenschifffahrt und der Wasserstraßen in der Öffentlichkeit. ■



Wissenschaft im Laderaum der MS Jenny. Fotos: P. Baumgartner



Karin und Albrecht Scheubner



## Masterplan-Kick-off in Mannheim

# LNG bunkern an Rhein, Main und Donau

Im Juli kam der positive Bescheid aus Brüssel bei den Antragstellern an – ein Zuschuss in Höhe von 40 Millionen ist nun für das Projekt LNG Masterplan Rhein-Main-Donau vorgesehen. Die Akteure, die mit Erfolg gemeinsam den TEN-Antrag (TEN = Transeuropäisches Netz) gestellt hatten, trafen sich am 10. und 11. September im Hafen Mannheim zu einem Kick-Off-Meeting, bei dem die Aufgaben strukturiert und verteilt wurden.

LNG: Liquefied Natural Gas, flüssiges Erdgas, wird zunehmend als Alternative zu Diesel eingesetzt. Das erste Schiff auf dem Rhein, das mit LNG angetrieben wird und derzeit noch mit einer Sondergenehmigung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt fährt, ist die Greenstream aus Rotterdam, ihr baugleiches Schwesterschiff Green Rhine wurde seoben getauft. Mit seinen zwei 20-Kubikmeter-Tanks kommt das Schiff den Rhein hinauf nach Basel und wieder zurück – das heißt, etwa 2.500 Kilometer weit. Tanken kann es zwischendurch nicht, denn es gibt derzeit keine einzige Tankstelle

auf der Strecke. Dabei ist LNG weitaus umweltfreundlicher als Diesel, der Kohlendioxid ausstoß ist um 20 Prozent geringer (bei Bio-LNG noch niedriger). Auch gegenüber normalem Erdgas hat LNG z. B. wegen seines geringeren Volumens Vorteile.

Eine Interessengemeinschaft hatte im Frühjahr den mittlerweile positiv beschiedenen TEN-Antrag in Brüssel gestellt. Beteiligte Häfen am Rhein sind Rotterdam, Antwerpen und die am Oberrhein gelegenen Binnenhäfen Mannheim, Strasbourg und Basel, für die Donau-Strecke ist der Hafen Wien zuständig, der zugleich der Initiator des gesamten Projektes ist, das bis Ende 2015 läuft. Mit dem LNG Masterplan stehen nun Gelder für Studien zur Verfügung, denn es gibt nur wenige Grundlagen, um überhaupt festzustellen, wie viele LNG-Tankstellen und -Läger an welchen Standorten in welcher Größe entlang der riesigen Strecke von der Nordsee bis ans Schwarze Meer nötig sind und welche Standards für die Technologie, Sicherheitsvorschriften oder sonstige Regelungen gebraucht werden.

Beim ersten Arbeitstreffen der Rheinhäfen in Mannheim wurde beschlossen, dass die Häfen Antwerpen und Rotterdam am Rhein federführend sind und die Zusammenarbeit mit den Binnenhäfen Mannheim, Strasbourg und Basel koordinieren. Alle Interessen werden unabhängig von der Größe und unterschiedlichen Arbeitsgebiete der Häfen gleichrangig berücksichtigt. Ein Strategic Action Plan mit detaillierten Inhalten der gewünschten Studien und Fragen wird bis Januar 2014 in gemeinsamer Arbeit der Häfen erarbeitet und der EU-Kommission zugestellt. Parallel werden bis Oktober die ersten Entwürfe der Ausschreibungen für die gewünschten Studien von allen Häfen erarbeitet. Die Ausschreibungsverfahren werden von Rotterdam und Antwerpen durchgeführt, die Ergebnisse sind Gegenstand der nächsten gemeinsamen Sitzung im November in Rotterdam.

„Obwohl wir im Hafen Mannheim nicht viel Zeit zur Verfügung hatten, um die erforderlichen Grundlagen zu schaffen und die benötigten Formalitäten zu erledigen, ist uns das gelungen. Umso mehr freue ich mich, dass der gemeinsame TEN-Antrag zum LNG Masterplan bewilligt wurde, sodass wir von Anfang an bei einem zukunftsweisenden Projekt vorn mit dabei sind“, so der Mannheimer Hafendirektor Roland Hörner. Der Anteil der HGM beträgt zunächst 350.000 Euro, von denen sie 175.000 Euro innerhalb der nächsten drei Jahre schultern wird. ■



**Kick-off-Meeting im Mannheimer Hafen mit den Repräsentanten der Rheinhäfen Rotterdam, Antwerpen, Basel und Strasbourg, begrüßt von Michael Dietrich (2.v.r.), Leiter Technik bei der HGM, und HGM-Justiziarin Nina Marzioch (vorne, Mitte). Foto: HGM**





Die HS Paris ist eines von 30 Schiffen der Flotte von Hansa Shipping, das mit dem Trop-Modul von Interschalt ausgerüstet wird. Die Systemerweiterung für den MACS3-Ladungsrechner gibt der Crew Tipps zur bestmöglichen Ballastverteilung.

## Hansa-Shipping ordert Interschalt Trop-Module für 30 Schiffe von 2500 bis 6500 TEU Treibstoff sparen durch Trimmoptimierung

Bereits seit mehreren Jahren nutzt Hansa Shipping für die eigene Containerflotte erfolgreich den MACS3-Ladungsrechner von Interschalt. Um die Schiffe der Reederei noch wirtschaftlicher betreiben zu können, entschied sich ihr

Geschäftsführer Peter Mackeprang für eine Systemerweiterung zur Effizienzsteigerung.

Als Gesamtleiter für den Bereich Technik/Nautik bei Hansa Shipping orderte er zu diesem Zweck nun 30 Trop-Module für den

Ladungsrechner. Mit der Trop-Software von Interschalt wird der Trimm optimiert, unter Berücksichtigung der aktuellen Ladesituation und der Leistung der Hauptmaschinen. Als integriertes Modul des MACS3-Ladungsrechners sorgt es für die bestmögliche Ballastverteilung, wobei höchste Anforderungen an Treibstoff-Effizienz und Sicherheitsaspekte in Kombination mit der geforderten Schiffsstabilität gestellt werden.

Anzeige

**PRECISION** //  
NAVIGATOR

**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

„Den Ladungsrechner mit einem smarten Modul zu kombinieren, das durch den optimierten Trimm eine höhere Effizienz bringt, ist ein weiterer Schritt in unserem Ansatz, unseren Charterern eine moderne, energieeffiziente Flotte anzubieten. Unsere Schiffe sind mit hochmoderner Software-Technologie ausgestattet. Mit Trop kann jeder Kunde den Trimm ganz einfach optimieren und dadurch Treibstoff und Geld sparen“, kommentiert Geschäftsführer Peter Mackeprang die Anschaffung der Systemerweiterung, die bei Hansa Shipping auf Schiffen in der Größenordnung zwischen 2500 und 6500 TEU zum Einsatz kommen wird. ■

## Wettbewerbsbehörden genehmigen Zusammenschluss

# DNV und GL fusioniert

**M**it der DNV GL Group entsteht nicht nur die größte Schiffsklassifikationsgesellschaft der Welt, sondern auch ein führender Anbieter von Prüf- und Inspektionsdienstleistungen für die Öl- und Gasindustrie und ein Spezialist im Bereich Windenergie und intelligente Stromnetze. Außerdem gehört die DNV GL Group zu den drei weltweit bedeutendsten Zertifizierungsstellen für Managementsysteme.

Die zuständigen Wettbewerbsbehörden Südkoreas, der USA, der Europäischen Union und Chinas haben die Fusion von DNV und der GL Group genehmigt. Beide Unternehmen blicken auf eine 150-jährige Geschichte zurück und genießen international hohes Ansehen. Der neue Konzern firmiert unter dem Namen DNV GL Group und beschäftigt an 300 Standorten in mehr als 100 Ländern rund 17.000 Mitarbeiter. Der Jahresumsatz beträgt 2,5 Milliarden Euro.

„Wir sind außerordentlich zufrieden, dass alle maßgeblichen Wettbewerbsbehörden der Fusion zugestimmt haben. Ziel des gemeinsamen Konzerns ist ein starkes und nachhaltiges Wachstum. Beide Unternehmen gehören zu den Marktführern, ergänzen sich in ihren Geschäftsfeldern und Kompetenzen und genießen insbesondere im Hinblick auf Technologie, Qualität und Zuverlässigkeit einen exzellenten Ruf“, sagt Henrik O. Madsen, CEO des neuen Konzerns DNV GL Group.

### Neue Situation im Weltmarkt

Zum ersten Mal überhaupt fusionieren zwei Klassifikationsgesellschaften: „Die DNV GL Group wird über ein Produkt- und Dienstleistungsangebot von einzigartiger Bandbreite, noch mehr Kompetenz sowie weltweit über ein außerordentlich engmaschiges Niederlassungsnetz verfügen. Und was besonders wichtig ist: DNV und der GL haben sich darauf verständigt, dass auch das neue Unternehmen intensiv in Technologie, Forschung und Innovation investiert.“ erklärt Madsen. Die steigenden Risiken in einer immer komplexeren Industrie lassen eine wachsende Nachfrage nach den Dienstleistungen des neuen Unternehmens erwarten. „Wir sind heute in einem sehr risikosensiblen Umfeld tätig. Ein unzureichendes Risikomanagement kann tödliche Unfälle und Umweltschäden verursachen, zu einem erheblichen

Verlust von Vertrauen und Glaubwürdigkeit führen und ganze Unternehmen in die Schieflage bringen. Ich bin davon überzeugt, dass die DNV GL Group exzellent für die aktuellen Risikoanforderungen aufgestellt ist, um Unternehmen bei ihrer operativen Tätigkeit zu mehr Sicherheit und Nachhaltigkeit verhelfen zu können“, sagt Madsen. Ohne Zweifel hat sich die Bilanz der Industrie im Hinblick auf Konformität mit Normen und Regelwerken für Sicherheit und Umweltschutz in den vergangenen Jahren verbessert. Doch Madsen sieht hier noch erhebliches Verbesserungspotenzial: „Die Regularien werden strenger, aber an der internationalen Kontrolle hapert es. Die Industrie braucht starke, unabhängige Partner, die sich für mehr Offenheit, Konsequenz und Professionalität einsetzen und die Entwicklung neuer, zielführender Maßnahmen und Standards vorantreiben.“

Madsen betont die Rolle des neuen Marktführers: „Als DNV GL müssen wir Farbe bekennen, indem wir unsere Kompetenz im technischen, operativen, Umwelt- und Risikomanagement konsequent zur Anwendung bringen. Im Mittelpunkt stehen für uns dabei technische Lösungen, die praktikabel sind und unseren Kunden und allen anderen Interessenvertretern helfen, ihre Ziele zu verwirklichen.“

In den vergangenen sechs Monaten haben DNV und der GL intensiv die Fusion vorbereitet, um ab 12. September als ein gemeinsames Unternehmen zu arbeiten. Für die bisherigen Kunden von DNV und dem GL bedeutet dies, dass sie künftig auf ein breiteres Dienstleistungsangebot zugreifen können, ohne aber während des weiteren Integrationsprozesses auf ihre vertrauten Ansprechpartner ver-



**Thomas Vogth-Eriksen (DNV GL), Erik van der Noordaa (DNV GL), Henrik O. Madsen (DNV GL), Remi Eriksen (DNV GL), Hinrich Stahl (Maryland GmbH)**

zichten zu müssen. Alle Zertifizierungen und Genehmigungen behalten auch nach der Fusion von DNV und dem GL ihre Gültigkeit. In den kommenden Monaten wird die DNV GL Group die Integrationsprozesse beschleunigen und einen ungestörten, kontinuierlichen Dienstleistungsbetrieb sicherstellen. Den Kunden und Geschäftspartnern bleiben so Unterbrechungen der gewohnten Abläufe erspart.

„Wir freuen uns darauf, die Industrie mit dem Besten zu unterstützen, was beide Unternehmen zu bieten haben. Wir werden uns gemeinsam weltweit für mehr Sicherheit und Nachhaltigkeit engagieren. Von unserer Unternehmensphilosophie „Safer, Smarter, Greener“ profitieren nicht nur unsere Kunden. Wir wollen die Welt insgesamt sicherer machen“, formuliert Henrik O. Madsen den Anspruch der neuen DNV GL Group. ■

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

88623 Lampertheim

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

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

E-Mail: [Warnz@Warnz-GmbH.de](mailto:Warnz@Warnz-GmbH.de)

Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik)

[www.Warnz-GmbH.de](http://www.Warnz-GmbH.de)



## Torque Marine vergibt Bereederungsvertrag an die Walter Lauk Gruppe

# Prototyp „GMS ENOK“ mit neuem Fahrtgebiet im Norden

Die Firmen Hans Schramm & Sohn Schleppschiffahrt aus Brunsbüttel sowie die in Hamburg ansässige Firmengruppe Walter Lauk haben bereits im Januar 2013 ein Joint Venture geschlossen. Im Zuge dieser Kooperation übernimmt die Firma Walter Lauk Ewerföhreerei GmbH nun die Bereederung und Befrachtung der die-selektisch betriebenen GMS „Enok“.

Das Schiff soll im Bereich Binnenschiffahrt, in welchem das Unternehmen unter anderem aktiv ist, eingesetzt werden und zukünftig auf der Elbe fahren.

Die Firma Schramm war maßgeblich an der Projektentwicklung des Torque-Antriebes für die ENOK beteiligt und hat den Bereederungsvertrag möglich gemacht.

Die Binnenschiffsparte der Firma Walter Lauk ist in den Bereichen Ton, Getreide,

Rapssaat, Futtermittel, Kohle und Projekt-ladung tätig und wird somit nun auch die GMS „Enok“ hierfür einsetzen.

Das 85m Güter Motorschiff Enok ist ein 2 Schrauben Motorschiff mit 2 x 500 PS (368 KWe) Antriebsleistung. Die Enok war seit dem Umbau von einem dieselmechanischen Antrieb auf das durch 5 europäische Patente geschützte Torque-Antriebssystem in mehr als 2500 Betriebsstunden als Gütermotorschiff, überwiegend für die Marktführer Imperial Duisburg und Overmeer in Amsterdam auf allen europäischen Wasserstraßen im Einsatz.

Hier hat das Torque-System seine Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit im fast 2 jährigen Erprobungsbetrieb nachgewiesen.

Die Enok verfügt über zwei Modulare, getriebelose Torque (PM) Direktantriebe. Die

Energieerzeugung findet über 2 Diesel Aggregate DI 13 im Vorschiff und 1 Aggregat DI 16 im hinteren Maschinenraum statt.

- 60 % der Betriebszeit (Kanal + Talfahrt) wird die ENOK im Fahrbetrieb mit einem Aggregat DI 13 SCANIA, ausgerüstet mit einem 230 KWe TORQUE Generator, betrieben.
- 30 % der Betriebszeit (Bergfahrt normal) wird die ENOK im Fahrbetrieb mit einem Aggregat DI 16 SCANIA, ausgerüstet mit einem 460 KWe TORQUE Generator, betrieben.
- 90% der Betriebszeit fährt das 2 Wellen – Propeller Motorschiff Enok nur mit einem Aggregat und versorgt damit das Propulsion System und das Bordnetz mit elektrischer Energie.
- 10% der Betriebszeit (Bergfahrt max.) werden 2 Aggregate (1x 230 KWe + 1 x 460 KWe) gleichzeitig benötigt.

Diese Innovation erlaubt es, das Antriebssystem stets im optimalen Leistungsbereich zu halten und nur die tatsächlich benötigte Motorleistung zur Verfügung zu stellen. Zu 90 % erfolgt dieses mit nur einem Aggregat.

Unter anderem wird dadurch der Schadstoffausstoß deutlich reduziert, die Betriebs- und Wartungskosten sinken signifikant.

Im Mittel wurden dadurch Brennstoffkosten von > 20% gespart, bei den Betriebskosten sind Einsparungen von 30% infolge geringerer Wartungskosten, der Einsparungen beim Dieselöl sowie längerer Serviceintervalle realisiert worden.

Des Weiteren ist eine Steigerung der Betriebs- und Ausfallsicherheit infolge der Redundanz gegeben.

Die CO<sub>2</sub>-Einsparung der Enok gegenüber einem herkömmlichen Schiffsantrieb beträgt so innerhalb eines Jahres um die 600 t - dazu gibt es auf der Homepage von Torque Marine einen CO<sub>2</sub>-Zähler, der diesen Stand täglich aktualisiert.

Weitere Informationen zum Torque-Antrieb unter [www.torquemarine.de](http://www.torquemarine.de)



GMS „Enok“. Fotoquelle: SPC/Schramm Group



Die 2.800 Passagiere fassende Kreuzfahrtschiff ist das erste Passagierschiff dieser Größe, das mit einem Dual Fuel (kurz „DF“) Antrieb ausgerüstet ist und damit Erdgas (Liquefied Natural Gas – kurz „LNG“) als Antriebskraftstoff nutzt. Fotoquelle: vikingline.de

## Innovative LNG-Antriebspraxis live an Bord erlebt

# Know-how-Transfer auf der Viking Grace

Im Rahmen der LNG-Initiative Nordwest, die das Ziel verfolgt, maritime Unternehmen beim Übergang in die gasangetriebene Schifffahrt zu unterstützen, hat die Firma Wärtsilä ein Seminar auf der Kreuzfahrtschiff MS „Viking Grace“ organisiert. Die Partner der LNG-Initiative, die von der Mariko GmbH aus Leer koordiniert wird, hatten Gelegenheit an dieser Exkursion teilzunehmen, um die innovative Antriebspraxis „live in Aktion“ zu erleben.

Mehr als 50 Teilnehmer aus der Region folgten der Einladung der Mariko GmbH und von Wärtsilä auf die Kreuzfahrtschiff MS „Viking Grace“, die zwischen Stockholm (Schweden) und Turku (Finnland) operiert. Vertreten waren neben der maritimen Wirtschaft (Reedereien, Werften, Hafenanstalten) auch Wissen- und Forschungseinrichtungen sowie Akteure aus der Politik.

Die MS „Viking Grace“ der Reederei Viking Line wurde im Frühjahr 2013 von der finnischen Werft STX Turku abgeliefert. Die 2.800 Passagiere fassende Kreuzfahrtschiff ist das erste Passagierschiff dieser Größe, das mit einem Dual Fuel (kurz „DF“) Antrieb ausgerüstet ist und damit Erdgas (Liquefied Natural Gas – kurz „LNG“) als Antriebskraftstoff nutzt. Damit erfüllt die MS Viking Grace die ab 2015/2016 geltenden Abgasregeln zur Begrenzung der Schwefeloxid- sowie Stickoxidemissionen. Ebenso ermöglicht der Betrieb mit LNG eine Reduktion des CO<sub>2</sub> Ausstoßes um ca. 20%. Die vier 8L50DF Hauptmotoren mit dem gesamten 2-Wellen Antriebsstrang inklusive der Edelstahlpropeller sowie die zwei 200 cbm LNG Drucktanks wurden von Wärtsilä geliefert.

Zu Beginn des Seminars „LNG in Practice“ wurde in den frühen Morgenstunden der Bunkervorgang („Betankung“) der „Viking

Grace“ thematisiert, der während des nur einstündigen Aufenthaltes am Terminal inmitten der Stockholmer Innenstadt stattfindet und bei den Teilnehmern besonderes Interesse hervorgerufen hat. Über das eigens gebaute Bunkerschiff „Seagas“ wird die MS „Viking Grace“ während des Passagierwechsels sicher mit LNG versorgt. Ein Vertreter der Firma AGA / Bomin Linde erläuterte den Teilnehmern während einer Liveübertragung des Bunkerprozesses die Sicherheitsstandards und Prozeduren.

Im Anschluss daran hießen Katja Baumann von der Mariko GmbH und Matthias Becker von Wärtsilä die Gäste willkommen, freuten sich über die gute Resonanz an der ausgebuchten Veranstaltung und leiteten über zu den verschiedenen Referenten, die den Stand der Erfahrungen mit LNG aus unterschiedlichen Perspektiven beleuchteten. Als Vertreter der DNV-GL Group berichtete Dr. Gerd Würsig über den legislativen Rahmen für die Verwendung von LNG als Kraftstoff und gab einen Ausblick auf die Flottenentwicklung mit LNG aus Sicht einer Klassifizierungsgesellschaft. Vertreter von Neptun Ship Design und der Meyer Werft berichteten über Herausforderungen und Lösungen aus den Bereichen Konstruktion und Schiffsentwurf. Hierbei wurden sowohl Ergebnisse bisheriger Forschungsprojekte sowie Erfahrungen aus erster Hand im Laufe z.T. bereits abgewickelter Aufträge transparent dargelegt.

Darüber hinaus stellte Wärtsilä die Dual Fuel Technologie und das Portfolio bei 4- und 2-Takt Motoren vor und präsentierte Systemlösungen und Tanktechnik. Mit über 7.000.000 Betriebsstunden auf DF-Motoren ist Wärtsilä weltweit führend in diesem Markt. Im Anschluss daran berichtete Claus Hirsch,

Technischer Inspektor bei der AG Ems, über die Verlängerung der „MS Ostfriesland“, die 2014 mit zwei Dual Fuel Motoren vom Typ Wärtsilä 6L20DF sowie einem Wärtsilä LNG-Tank Typ LNGPac45 ausgerüstet wird. Damit wird die Wattenfähre das erste mit LNG angetriebene Schiff in deutschen Gewässern sein. Abschließend hatten die Seminar-Teilnehmer nach einer Einführung durch den Projektleiter der Reederei Viking, Kari Granberg, die Möglichkeit den Maschinenraum und die Brücke zu besichtigen.

„Man konnte bei allen Vorträgen erkennen, dass die Technologien zur Einführung von LNG als Kraftstoff in der Schifffahrt vorhanden sind. Motoren und Tanktechnik, aber auch Systeme und Schiffsentwürfe sind ebenso ausgereift wie die wachsende Anzahl von Bunkermöglichkeiten in und außerhalb der Ostsee.“, zieht Matthias Becker, Vertriebsleiter bei Wärtsilä Deutschland, ein positives Resümee des Tages.

Katja Baumann, Projektleiterin bei der Mariko GmbH, sieht in der LNG-Technik ebenso Potenzial nicht nur für die hiesigen Küstenregionen. „In der <LNG-Initiative Nordwest> finden sich Reedereien, Werften, Häfen, Forschungseinrichtungen, Technologieentwickler, Motorenhersteller, Schiffsklassifizierer, Gasversorger und Kommunen zusammen, um durch Wissensvernetzung, Technologietransfer und Forschung die Innovationsfähigkeit insbesondere der kleinen und mittleren Unternehmen im Nordwesten in der gasangetriebenen Schifffahrt zu erhöhen. Das Seminar bot eine ausgezeichnete Möglichkeit, die Themenstellung „LNG“ aus unterschiedlichen Perspektiven zu beleuchten und das Netzwerk zur Etablierung von LNG zu stärken.“



## Binnenschifffahrtsrechtstag „Stadtentwicklung versus Hafennutzung“ in Duisburg

# Hafen wird als Wirtschaftsfaktor unterschätzt

Von Petra Grünendahl

**L**eben am Wasser ist heute ein Lifestyle-Faktor. Das ist gut fürs Image! Städte fördern dies gerne, um eine gut betuchte Klientel in ihre Stadt zu holen. Auch Industrie- und Hafenableue werden dabei schon mal gerne in Bürostandorte, für Freizeit- und Wohnnutzung umgewidmet. In Büro-, Freizeit- oder Wohnareale passt ein Hafen mit Arbeit, Lärm und Dreck aber nicht hinein. Konflikte sind vorprogrammiert, denn hier prallen gegensätzliche Interessen aufeinander.

„Städtebau versus Hafennutzung“ hieß aus gutem Grund etwas provokant der Titel des ersten Binnenschifffahrtsrechtstages, zu dem das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW ins Haus der Unternehmer nach Duisburg eingeladen hatte. Neben Fachleuten aus der Praxis – Hafennutzung und Stadtentwicklung – kamen hier überwiegend Juristen zu Wort, die den Teilnehmern Möglichkeiten und Grenzen aufzeigten, sich gegen die Um-

wandlung von Hafengebieten zu wehren. Das Konfliktpotenzial ist nicht neu, wird aber drängender, weil auch „Image“ für Städte mehr und mehr zum Wirtschaftsfaktor wird. Paradebeispiel ist hier Düsseldorf mit seinem Medienhafen, für den seit den 1990er Jahren Gewerbe, Industrie und Hafen aus Teilen des Düsseldorfer Hafenableals verdrängt wurden, um einen lifestyleigen Bürostandort zu errichten. Eine dritte Entwicklungsstufe, die eine hochwertige Wohnbebauung vorgesehen hatte, konnte mittlerweile gestoppt werden. Die Hafennutzung wird nicht weiter verdrängt.

„Neuss ist eine Hafenstadt, Düsseldorf eine Stadt mit Hafen“, bilanzierte Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, und trifft damit des Pudels Kern: Früher haben Hafennutzer am Hafen gewohnt – nahe an ihrem Arbeitsplatz. „Heute wollen Menschen am Wasser wohnen, die zum Hafen keine Bezug haben. Konflikte werden zunehmen, da der Druck durch Wohnnutzung auf alten Industrieblächen steigt“, erklärte Jurist Prof. Dr. Guy Beaucamp, der die

Problematik „Immissionsschutz: Konflikte zwischen hafennutzerbezogener und hafennutzerfremder Nutzung“ unter juristischen Gesichtspunkten beleuchtete. Wo die Wohnnutzung näher an Hafennutznngen heranrückt, kann es tatsächlich zu Nutzungseinschränkungen für die vorhandenen Betriebe geben. Zugunsten der angestrebten Freizeit- und Wohnnutzung versuchen Stadtplaner, Immissionen wie Lärm, Abgase und Staub zu verringern, um die „schöne neue Welt“ der Wohngebiete am Wasser nicht zu gefährden.

Die Kommunen haben in Hafengebieten die Planungshoheit, sollten aber in ihrem eigenen Interesse versuchen, nicht die Stadtentwicklung über (ihre eigenen) wirtschaftliche Interessen zu stellen. Über das Raumordnungsgesetz (ROG) könne, so Prof. Dr. Klaus Ferdinand Gärditz von der Uni Bonn, ein Ausgleich konkurrierender Nutzungsinteressen geschaffen werden. Standorte der Binnenhäfen lassen sich über das ROG absichern, dieses ist die übergeordnete Instanz. Allerdings gibt es auch andere legale Möglichkeiten, Nutzungsänderungen zu verhindern.



Blick in die Zuhörerschaft beim Duisburger Binnenschifffahrtsrechtstag.

Fotos: P. Grünendahl

### Hochwasser- und Naturschutz können Umnutzungspläne kippen

„Mein Interesse an Fledermäusen ist geweckt“, äußerte augenzwinkernd ein Teilnehmer, der für die HGK (Häfen und Güterverkehr Köln AG) tätig ist. Anregung waren die Ausführungen von Prof. Dr. Sabine Schlacke, Lehrstuhl für Öffentliches Recht an der Uni Münster, zum Hochwasser- und Naturschutz bei der Umnutzung von Hafenumflächen. Der Verweis auf Fledermäuse, Vögel, Hasen oder Kröten kann auf industriellen und gewerblichen Brachflächen Sinn machen. Dort, wo sich die Natur Territorium zurückerobert, siedeln sich im Grün auch wieder Tiere an, deren Lebensraum schützwürdig werden kann. Der Schutz des Lebensraumes verhindert eher die Nutzungsänderung der Fläche als einer Wiederbelebung der bereits genehmigten Nutzung. Im Deutzer Hafen steht möglicherweise einer Nutzungsänderung entgegen, dass es sich um ein ausgewiesenes Überschwemmungsgebiet bei Hochwasser handelt. Wobei sich hier die Juristen noch nicht einig sind, so dass wohl letztendlich Gerichte entscheiden müssten. „Wir brauchen rechtssichere Lösungen, um Standortvorteile zu sichern“, forderte Gunther Alder, Staatssekretär im NRW-Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr.

Die Zweckentfremdung von Hafenumflächen sollte vermieden werden, aber da, wo Kompromisslösungen nicht möglich sind, müssen Industrie und Gewerbe ihre berechtigten Interessen notfalls auch rechtlich durchsetzen können. Die Ver- und Entsorgungsfunktion der Häfen für die anliegende Industrie und das Gewerbe muss sichergestellt werden. Daran hängen Arbeitsplätze und die Wirtschaftskraft der jeweiligen Region. Damit kristallisierte sich eine der zentralen Herausforderungen des Konfliktes für die Zukunft heraus.

Ziele der nachhaltigen Stadtentwicklung in Europa wurden 2007 in der Leipzig-Charta formuliert, die Prof. Heike Flämig vom Institut für Verkehrsplanung und Logistik der Technischen Universität Hamburg-Harburg zu den gesellschaftspolitischen Grundlagen heranzog. Gleichzeitig und gleichgewichtig sei die wirtschaftliche Prosperität neben dem sozialen Ausgleich und der gesunden Umwelt zu berücksichtigen, heißt es dort. An Hafenumstandorten hängen Arbeitsplätze und damit wirtschaftlicher Wohlstand nicht nur unmittelbar mit dem Hafenumbetrieb zusammen, sondern viele weitere Arbeitsplätze hängen mittelbar daran, weil sich Unternehmen gerade wegen dem Hafen und seiner

Möglichkeiten einer integrierten Logistik dort angesiedelt haben. Eine Studie des Duisburger Hafens belegte 2011, dass inzwischen über 40.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt am Hafenumbetrieb hängen. Zahlen, die ebenso wie die auf den Hafen zurückzuführende Wertschöpfung beständig steigen. Das sind Arbeitsplätze, die eine Region im Strukturwandel dringend braucht.

Binnenhäfen sind dort groß geworden, wo sich Industrie niedergelassen hat, weil sie neben idealen Arbeitsbedingungen und Fachkräften auch ideale Angebote zur Ver- und Entsorgung ihrer Betriebsstätten vorgefunden hat. Dazu zählen die Anlieferung von Rohstoffen ebenso wie der Abtransport der fertigen Produkte. Häfen bieten als einzige Verkehrsstandorte die Vernetzung aller Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser) als trimodale Drehscheiben. Die Sicherung der bestehenden und etablierten Stadthäfen sollte auch als Absicherung des Wirtschaftsstandortes Vorrang haben. Hohe planungs- und umweltrechtliche Anforderungen sowie eine Vielzahl an wasserbezogenen Gesetzen und Richtlinien erschweren schon jetzt weitere Entwicklungen von Hafenumstandorten. Vor allem da, wo Hafenumgesellschaften mit

integrierten Konzepten zur nachhaltigen Nutzung der Verkehrsträger um Ansiedlungen werben, sollten die Zukunftsfähigkeit des Hafenumstandortes gesicherte werden. Hier sind auch Kommunikationsstrategien seitens der Hafenumbetreiber gefragt, da die politischen Entscheider (speziell auf kommunaler Ebene) selten Fachleute für diese Materie sind. Häfen müssten sich dabei als integrierter Teil der Stadt und Region positionieren, so die Empfehlung von Prof. Heike Flämig.

### Fazit

Häfen sind kein Selbstzweck: Zusammen mit den Häfen verdrängt man die örtliche Industrie, Produktion und Gewerbe und damit Wertschöpfung – und Arbeitsplätze. Ob ein Imagegewinn durch ein lifestyleiges Wohngebiet oder ein paar Büroarbeitsplätze diesen Verlust ausgleichen können, sei mal dahingestellt. Zumal man ein Büro-Viertel auch woanders in der Stadt ausweisen kann, da es den Hafen nicht braucht. In und um Hafenumgebiete gehören Ansiedlungen, die auf die einmaligen logistische Anbindungen als trimodale Drehscheibe angewiesen sind. Diese woanders anzusiedeln, macht keinen Sinn. Genau deswegen ist die Kommunikation der Akteure vor Ort wichtig. ■



**Die Referenten des Tages (v.l.): Prof. Dr.-Ing. Heike Flämig (Institut für Verkehrsplanung und Logistik, Hamburg), Rainer Schäfer (Geschäftsführer Neuss-Düsseldorfer Häfen und Präsident des Bundesverbandes der Öffentlichen Binnenhäfen), Prof. Dr. Wilfried Erbguth (Lehrstuhl für Öffentliches Recht, Rostock), Staatssekretär Gunther Adler (Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen), Prof. Dr. Guy Beaucamp (Department Public Management, Hamburg), Dr.-Ing. Hans-Joachim Peters (Technischer Beigeordneter der Stadt Bergkamen), Prof. Dr. Klaus Ferdinand Gärditz (Lehrstuhl für Öffentliches Recht, Bonn), Prof. Dr. Sabine Schlacke (Lehrstuhl für Öffentliches Recht, Münster)**



## 23. Niedersächsischer Hafentag in Nordenham zeigt neue Potentiale der Seehäfen auf

# Anstieg des Hafenumschlagsvolumens in Niedersachsen auf rund 81 Mio. t bis 2030

Der traditionsreiche Niedersächsische Hafentag bietet einmal im Jahr die Gelegenheit zur Diskussion der Entwicklungen in den niedersächsischen Seehäfen. Zur 23. Auflage des Hafentags in Nordenham, der in einer festlich geschmückten Montagehalle der Steelwind Nordenham GmbH stattfand, begrüßte Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen GmbH, etwa 350 Gäste aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Medien. Der Seehafen Nordenham befindet sich im Eigentum der Rhenus AG & CO. KG und hat damit ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber allen anderen niedersächsischen Seehäfen, die im Besitz der öffentlichen Hand sind.

Bullwinkel lobte in seiner Eröffnungsrede ausdrücklich das weitsichtige Engagement der aktuellen wie auch der früheren Landes-

regierungen hinsichtlich der Investitionen in die Hafeninfrastrukturen. Angesichts der Seeverkehrsprognose 2030, die einen Anstieg des Hafenumschlagsvolumens in Niedersachsen auf rund 81 Millionen Tonnen bis 2030 vorhersagt, seien jedoch öffentliche Gelder notwendig, die flexibel und bedarfsgerecht bei einem sich abzeichnenden Bedarf durch Kundenanfragen für Hafeninfrastrukturen bereitgestellt werden können. Dass dieser Appell nicht von ungefähr kommt, zeige die Bereitschaft zu Komplementärinvestitionen der Hafenwirtschaft in Niedersachsen: So seien in 2012 rund 141 Millionen Euro in Suprastrukturen wie Gerätschaften, Flurförderzeuge und Gebäude geflossen, in 2013 seien bereits 101,05 Millionen Euro investiert worden bzw. sind fest eingeplant. Zudem bekräftigte Bullwinkel die Notwendigkeit eines bedarfsge- rechten Ausbaus der Wasserstraßen, wie

auch der Bahn- und Straßenanbindungen an die Häfen im Nordwesten. „Die Wirtschaft in Deutschland, aber auch im Europäischen Ausland vertraut auf gut angebundene Hafenstandorte in Deutschland. Wir bauen darauf, dass die Seehafenanbindungen bei uns im Nordwesten Eingang in den Bundesverkehrswegeplan finden und durch das Bundesverkehrsministerium mit den entsprechenden Finanzmitteln untermauert werden“, erklärte Bullwinkel.

Hans Francksen, Bürgermeister der Stadt Nordenham, unterstrich in seiner Begrüßung die hohe Bedeutung des von der Rhenus Midgard GmbH & Co. KG betriebenen Hafens. Gegründet im Jahre 1905 hätten sich die Anforderungen an den Hafenbetrieb bis heute grundlegend verändert. Stetige Anpassungen an die Bedingungen des Marktes durch die Hafen-Verantwortlichen seien



Stadthafen Rhenus Midgard Nordenham

ausschlaggebend dafür gewesen, dass der Standort über die Jahre immer konkurrenzfähig gewesen sei. Mittlerweile sei der Hafen Logistikdienstleister für die Offshore-Branche sowie den Flugzeugbau, denn über die Hafenanlagen in Nordenham würden auch regelmäßig Rumpfschalen für den Airbus A380 und Rumpfsektionen für den A350 seitens der Aerotec GmbH verschifft. Ergänzt wird der Hafen durch Firmenanleger der ansässigen Industriebetriebe. Der neueste Hafenanleger in Nordenham ist die Firma Steelwind, über deren momentan im Bau befindlichen Schwerlastplattform künftig Offshore-Komponenten mit Stückgewichten von bis zu 1.500 Tonnen umgeschlagen werden können.

Niedersachsens Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Olaf Lies hatte sich anlässlich des Hafentags in einem Informationsgespräch mit der ansässigen Hafenwirtschaft einen Eindruck von der Leistungsfähigkeit des Standorts Nordenham verschafft. In seiner anschließenden Rede verdeutlichte er, dass die Küste mit ihren Häfen und Verkehrswegen einer der großen Schwerpunkte der Arbeit der neuen Landesregierung sei. In der Stärkung der Häfen, ihrer Hinterlandverbindungen und der maritimen Wirtschaft lägen erhebliche Potentiale für die weitere Entwicklung der gesamten Küstenregion des Landes. „Wir wollen mit Ihnen zusammen vor Ort die niedersächsischen Häfen weiterentwickeln und ihre Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit noch weiter verbessern“, erklärte der Minister an die niedersächsische Hafenwirtschaft gerichtet. Für den Ausbau und Erhalt der Infrastrukturen habe das Land 34 Millionen Euro im Haushaltsjahr 2014 bereitgestellt, bis 2017 sind jährlich 30 Millionen Euro veranschlagt. Insgesamt beliefen sich die Mittel für die Seehäfen somit von 2014 bis 2017 auf mehr als 120 Millionen Euro. Als konkrete Projekte benannte Lies in diesem Zusammenhang u.a. die Sanierung der Ostmole sowie der Zufahrt zur Großen Seeschleuse im Emdener Hafen, die Sanierung von Fender- und Festmacheinrichtungen am vorhandenen Großschiffsliegeplatz in Brake sowie die weitere Verbesserung der Jack-Up-Möglichkeiten in Cuxhaven. Das Thema Offshore-Windenergie wird nach Angaben des Wirtschaftsministers ein wesentlicher Bestandteil der Hafenstrategie in Niedersachsen bleiben. Zudem sei der weitere Ausbau des Verkehrsnetzes, mit einem besonderen Augenmerk auf die Verkehrsträger Wasser und Schiene, unabdingbar für die Umsetzung weiteren Wirtschaftswachstums an der Küste. Bis 2017 würden daher rund

13 Millionen Euro für die Ertüchtigung von Strecken nicht bundeseigener Eisenbahnen bereitgestellt um die Anbindung der Seehäfen in Niedersachsen über das Schienennetz zu verbessern. Vom Bund erwartet der Minister einen Investitionsschwerpunkt Norddeutschland im Hinblick auf Projekte wie z.B. die Y-Trasse oder den Bau der Küstenautobahn A20. Auch die seewärtige Erreichbarkeit der Seehäfen in Niedersachsen habe bei der Landesregierung hohe Priorität. Das Planfeststellungsverfahren zur Außenemspannung, die eine uneingeschränkte Erreichbarkeit des Emdener Hafens für größer werdende Tonnage auch künftig gewährleisten soll, wurde im Dezember 2012 eingeleitet, der Antrag hierzu ist bereits in 2002 durch das Land Niedersachsen gestellt worden. Für die Außen- und Unterweseranpassung zeigte sich Lies optimistisch, dass die vom Bundesverwaltungsgericht gerügten Planungsmängel durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt des Bundes in einem überschaubaren Zeitraum zu beheben sind und das Vorhaben insgesamt fortgesetzt werden könne.

Der Festredner beim 23. Niedersächsischen Hafentag, Dr. Ralf Hubo, referierte als Generalbevollmächtigter der Aktiengesellschaft Dillinger Hüttenwerke, einem der bedeutendsten Stahlhersteller Europas, über die Bedeutung und Herausforderungen der Energiewende. Der Werkstoff Stahl, für den das Unternehmen steht, spiele dabei eine wichtige Rolle. Produkte aus Stahl könnten am Ende ihres Gebrauchszyklus beliebig oft recycelt und restlos wieder in den Wirtschaftskreislauf zurückgeführt werden. Dies sei ein wichtiger Baustein für die Energiewende, auf dessen Effekt das Unternehmen vertraue und vor diesem Hintergrund auch in das Werk der Steelwind Nordenham investiert habe. Hier wird ab diesem Herbst mit dem Probetrieb zur Fertigung von Monopiles für die Offshore-Windenergieindustrie begonnen. Nachdenklich ist Hubo jedoch hinsichtlich der aktuellen Umsetzung des „Megaprojekts“ Energiewende.

Es fehle das Gesamtkonzept und es brauche eine Rückkehr zu mehr Markt anstelle staatlicher Eingriffe in die Preise. Zudem wünscht sich Hubo eine rationalere und geplantere Herangehensweise mit einer versachlichten Diskussion, mit einer nachhaltigen und konsensfähigen Lösung. Schlussendlich aber bleibe bei allen offenen Fragen und Risiken auch eine reale Zukunftsperspektive, die man als Dillinger Hütte aktiv mitgestalten wolle. ■

## Inke Onnen-Lübben Geschäftsführerin der Seaports of Niedersachsen GmbH

Die Hafenmarketinggesellschaft des Landes Niedersachsen und der privaten Hafenwirtschaft in Niedersachsen, die Seaports of Niedersachsen GmbH, bekommt eine neue Geschäftsführung. Der Aufsichtsrat hat in seiner jüngsten Sitzung beschlossen, Inke Onnen-Lübben (32) zur neuen Sprecherin der Geschäftsführung der Seaports of Niedersachsen GmbH zu berufen. Felix Jahn (35) wird zweiter Geschäftsführer. Der bisherige Geschäftsführer Andreas Bullwinkel (56) verlässt zum 30. September 2013 das Unternehmen und übernimmt die Vermarktungsgesellschaft des Containerterminals Wilhelmshaven. Aufsichtsratsvorsitzender Dr. Andreas Schmidt betont: „Mit Inke Onnen-Lübben übernimmt eine international erfahrene Managerin mit einem großen Kontaktnetzwerk die Führung der Seaports of Niedersachsen GmbH. Bereits in den vergangenen Jahren konnte sie ihre Erfahrungen in der Vermarktung der Seehäfen unter Beweis stellen und hat Messeauftritte sowie Kundenveranstaltungen der Gesellschaft zwischen Shenzhen in China und Sao Paulo in Brasilien erfolgreich organisiert. Wir – der Aufsichtsrat der Seaports of Niedersachsen – freuen uns, damit einen Beitrag zur Neuordnung der Hafenvermarktung in Niedersachsen im Sinne der neuen Landesregierung geleistet zu haben.“

Onnen-Lübben studierte Wirtschaftsingenieurwesen an der FH Wilhelmshaven. Unmittelbar darauf stieß sie 2006 zur Seaports of Niedersachsen GmbH, wo sie in den vergangenen Jahren die Entwicklung der Gesellschaft als Verantwortliche für Marketing & Kommunikation wesentlich mitgestaltete und die gemeinsamen Belange der neun Seehäfen in Zusammenarbeit mit den Standortmanagern, der Wirtschaft und der Politik prägte. Jahn ist gelernter Betriebswirt und kam nach seinem Trainee-Programm beim Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK) zur Industrie- und Handelskammer Oldenburg. ■





Umfuhrkohleumschlag im Hafen Nordenham.

Foto: Rhenus Midgard

## Rhenus Midgard in Nordenham

# Infra-und Suprastruktur für Umschlag, Lagerung und Weitertransport von Massen- und Stückgut

In Nordenham betreibt Rhenus den größten öffentlich zugänglichen Privathafen Deutschlands: Der Rhenus-Midgard-Terminal hat sich mit seinen Umschlag- und Lagerkapazitäten zu einem wichtigen Partner der Energieversorgungsunternehmen und ihrer Zulieferer entwickelt. Dies trifft sowohl für konventionelle als auch für erneuerbare Energieträger zu. Mit TenneT nutzt ab diesem Herbst ein weiteres Unternehmen die Anlagen für die Abwicklung seiner Offshore-Geschäfte zum Betrieb der Stromnetze.

„Mit unserem dichten Netzwerk an Standorten an der Nordseeküste offerieren wir unseren Kunden ein breites Angebot unterschiedlicher Hafenskapazitäten. Eine wichtige Rolle im Kreis unserer Auftraggeber spielen

dabei unter anderem die Energieversorger. Die Seehäfen sind mit ihrer Infra-und Suprastruktur für Umschlag, Lagerung und Weitertransport von Massen- und Stückgut sowie Projektladung für diese Aufgaben besonders prädestiniert“, betont Michael Appelhans, Geschäftsführer der Rhenus Midgard. „Nordenham leistet somit seinen Beitrag zur Sicherstellung einer lückenlosen Versorgung mit Strom und Wärme, die momentan auf vielen unterschiedlichen Energiequellen basiert.“

Der Kohleumschlag prägt den traditionsreichen Stadthafen am Westufer der Weser seit langer Zeit. Der fossile Brennstoff trägt noch immer einen wesentlichen Teil zur Stromerzeugung bei. Darüber hinaus werden für

einzelne Kunden Flüssiggüter, darunter Dieselkraftstoffe und Schweröle, umgeschlagen und gelagert. Rhenus Midgard mischt die Schweröle dabei entsprechend der vom Kunden gewünschten Qualitätsvorgaben.

„Bereits zur Jahrtausendwende, als die Offshore-Windenergie noch nicht in aller Munde war, haben wir gemeinsam mit unserem Nachbarn Norddeutsche Seekabelwerke eine auf den Seekabelumschlag ausgerichtete Pier neu konzeptioniert und ausgestattet. Die in der Bewirtschaftung der Anlage erworbenen Erfahrungen haben uns an der deutschen Nordseeküste zu einem gefragten logistischen Partner für die Windenergieindustrie gemacht“, bilanziert Uwe Oppitz, Niederlassungsleiter der Rhenus Midgard in Nordenham. ■

## Herstellung, Lagerung, Sicherheit und Logistik

# Schüttgutmesse in Russland

**S**chüttgüter begegnen uns tagtäglich in mineralischer und nichtmineralischer Form - vom Bergbau über Baustoffe bis hin zu Lebensmitteln und chemischen oder pharmazeutischen Produkten. Die komplette Bandbreite und die Einsatzmöglichkeiten sind sehr vielseitig.

Die POWX2014 ist die erste Messe in Russland, die sich mit dem Thema Schüttgut und Schüttgutindustrie auseinandersetzt. Die Schüttgutbranche bietet Unternehmen einen breiten Anwendungsbereich und viele Einsatzmöglichkeiten. Das Thema Schüttgut betrifft große und leistungsstarke Industriezweige und ist aus Chemie, Pharma, Food & Feed, Keramik, Glas, Bau, Steine, Erden, Anlagenbau und Komponenten nicht mehr wegzudenken.

Russische Fachbesucher, die die OWP Ost-West-Partner GmbH zur POWX2014 einlädt, werden dort alle Facetten der Schüttgutindustrie kennenlernen. Diese reichen von der

Herstellung und Lagerung von Schüttgut, über Sicherheits- und Umweltaspekte zu Service, bis hin zu Beratung und Logistik.

„Russland ist eines der führenden Länder, wenn es um Rohstoffe und Schüttgüter geht. Nahezu alle wichtigen Bodenschätze werden hier gefördert, transportiert, gelagert und verfeinert. Die russische Wirtschaft ist stark industriell geprägt und das Potenzial für Schüttgut/Schüttgutindustrie ist in diesem Land besonders hoch.“, sagt OWP-Geschäftsführer Bernd Fichtner.

Die russische Wirtschaft ist laut OECD mittlerweile die sechststärkste der Welt und rangiert noch vor Großbritannien und Brasilien. Die Entwicklung alleine in den russischen Kernindustrien Erdöl, Erdgas oder Kohleförderung zeigen einen deutlichen Trend auf. Beispielsweise stieg die Ölförderung zwischen 2000 und 2012 um rund 40 %. Bei der Kohle waren es im gleichen Zeitraum 30 % und bei der Erdgasgewinnung sind es noch 10 %. Die russische Regierung wird

in den nächsten Jahren viel Geld für die Modernisierung von Industrieanlagen und den weiteren Ausbau seiner Kernindustrie investieren. Bis 2030 sind hunderte Milliarden Dollar für den Ausbau der dafür nötigen Infrastruktur vorgesehen.

Die positiven wirtschaftlichen Entwicklungen verbessern die Rahmenbedingungen in Russland nachhaltig. So hat sich beispielsweise das durchschnittliche Lohnniveau zwischen 2001 und 2012 verachtfacht, das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf im gleichen Zeitraum mehr als verdoppelt. Deutsche Unternehmen können von dieser Entwicklung profitieren und sich einen Platz auf dem russischen Markt sichern.

Fichtner: „Die OWP Ost-West-Partner GmbH veranstaltet verschiedene Fachmessen und verfügt über eine mehr als 25-jährige Erfahrung auf dem russischen Markt und im Aufbau von profitablen und namhaften Marken. Ein gewachsenes Netzwerk aus unterschiedlichsten Branchen, Verbänden, Medienvertretern und Politikern sorgen für eine optimale und maximale Sichtbarkeit unserer Kunden bei internationalen Fachmessen in Moskau.“ ■

Anzeige

**PORTlog**  
your virtual freight village



[www.portlog.de](http://www.portlog.de)  
Hier finden Sie Ihre Hamburg Logistikpartner online

PORTlog ist ein Online-Suchdienst für nationale und internationale Import- und Exportunternehmen aus Industrie und Handel.

Mit PORTlog finden Sie den passenden Partner für Logistik-, Transport – und Cargo Services in der Region Hamburg.

Nutzen Sie unseren kostenlosen Service!

Hafen Hamburg Marketing · Telefon: +49 40 377090 · E-Mail: [info@hafen-hamburg.de](mailto:info@hafen-hamburg.de)



## Neue Verkehrszentrale Travemünde

# Effiziente Verkehrsüberwachung mit modernster und vernetzter Technik

Von Dipl.-Ing. Henning Dierken

Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lübeck

### Vorbemerkungen

Die deutsche Nord- und Ostseeküste gehören zu den meist befahrenen Seegebieten der Welt. Durch zahlreiche Hafenzufahrten konzentriert sich die Schifffahrt auf engem Raum. Meeresengen wie die Kadetrinne oder der Fehmarnbelt führen zu einem Geflecht aus aufeinander zulaufenden und sich kreuzenden Verkehren. Um einen sicheren, geordneten und flüssigen Schiffsverkehr zu gewährleisten, unterstützen die Nautiker/innen in den Verkehrszentralen die Schifffahrt mit umfangreichen aktuellen Informationen bei der Navigation und regeln den Verkehrsablauf.

Die Verkehrszentrale Travemünde ist als nautisches Kompetenz- und Kommunikationszentrum das ganze Jahr rund um die Uhr mit erfahrenen Nautikern/innen besetzt. Das Zuständigkeitsgebiet erstreckt sich von der Flensburger Förde bis zum Leuchtturm Buk bei Kühlungsborn. Innerhalb dieses Gebietes informiert, überstützt und regelt die Verkehrszentrale den Schiffsverkehr auf der Ostsee, der Trave und den angeschlossenen Häfen wie Lübeck, Kiel, Puttgarden, Flensburg und Wismar.

Die Arbeitsplätze der Verkehrszentrale, „Trave Traffic“, „Wismar Traffic“ und „Kiel Traffic“, sind in das VTS (Vessel Traffic Service) eingegliedert. Dieses System unterstützt die Navigation auf See und sorgt für einen reibungslosen Schiffsverkehr. Das VTS kontrolliert

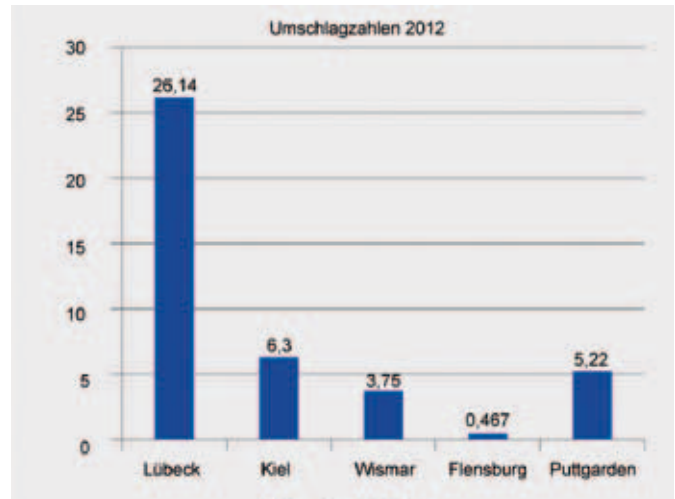


Abb. 2: Umschlagzahlen der Häfen im Zuständigkeitsbereich (2012)

durch elektronische Überwachung den Verkehr auf dem Wasser und ist vergleichbar mit der Flugsicherung in der Luftfahrt. Weltweit sind 500 Zentralen in dieses System integriert. Die größten davon liegen in Hongkong, Shanghai, Rotterdam und Hamburg.

### Veranlassung für die Neubauplanungen

1999 wurden die Verkehrszentralen Wismar und Travemünde zu-



Abb. 1: Zuständigkeitsbereich (schraffiert) mit den Verkehrszahlen 2012 (Meldepflichtige Schiffe in Tausend)



Abb. 3: Die alte Verkehrszentrale (1992 bis 2013)

sammengelegt. Der Betrieb erfolgte seitdem mit einem „Nautiker vom Dienst“ und einem „Nautischen Assistenten“ pro Wache. Durch die weltweite Einführung des „Automatischen Schiffsinformationssystems“ (AIS) konnte seit 2004 der gesamte Zuständigkeitsbereich des WSA Lübeck durch die Nautiker/innen überwacht werden. Am 01. Oktober 2006 wurde für die Maritime Verkehrssicherung auf der Kieler Förde ein dritter Arbeitsplatz für einen Nautischen

Assistenten eingerichtet. Außerdem wurde bereits ein vierter Arbeitsplatz für die Verkehrsüberwachung des Fehmarnbeltes vorbereitet.

Aufgrund dieser Aufgabenzunahme und der Entwicklung der Maritimen Verkehrstechnik war der zur Verfügung stehende Wachraum in der Verkehrszentrale Travemünde nicht mehr ausreichend. Technische Modernisierungen waren aus konstruktiven Gründen nicht mehr möglich. Auch die ergonomischen Bedingungen genügten nicht mehr dem Stand der Technik.

#### Architektonische Gestaltung

Der zweigeschossige Neubau der Verkehrszentrale befindet sich in exponierter Lage an der Travemündung. Aufgrund der städtebaulichen Bedeutung der Travepromenade hat die Hansestadt Lübeck hohe Anforderungen an die Gestaltung der Verkehrszentrale gestellt. Als Bauplatz wurde das Grundstück neben der Lotsenstation festgelegt.

Das Bauwerk wurde von den Architekten Udo Beuke und Lili Romoli von der Bundesanstalt für Wasserbau aus Karlsruhe entworfen und mit dem Gestaltungsbeirat der Hansestadt Lübeck abgestimmt.

Durch die besonderen Anforderungen des Raumbedarfsplans einer Verkehrszentrale war eine zweigeschossige Bauweise zwingend vorgegeben. Städtebaulich war jedoch nur eine eingeschossige Bauweise möglich. Das Erdgeschoss wurde daher in einer Anschüttung (Wart) „versteckt“ und passt damit auch optisch zur benachbarten Lotsenstation. Dadurch entstand aus dem eigentlichen Erdgeschoss

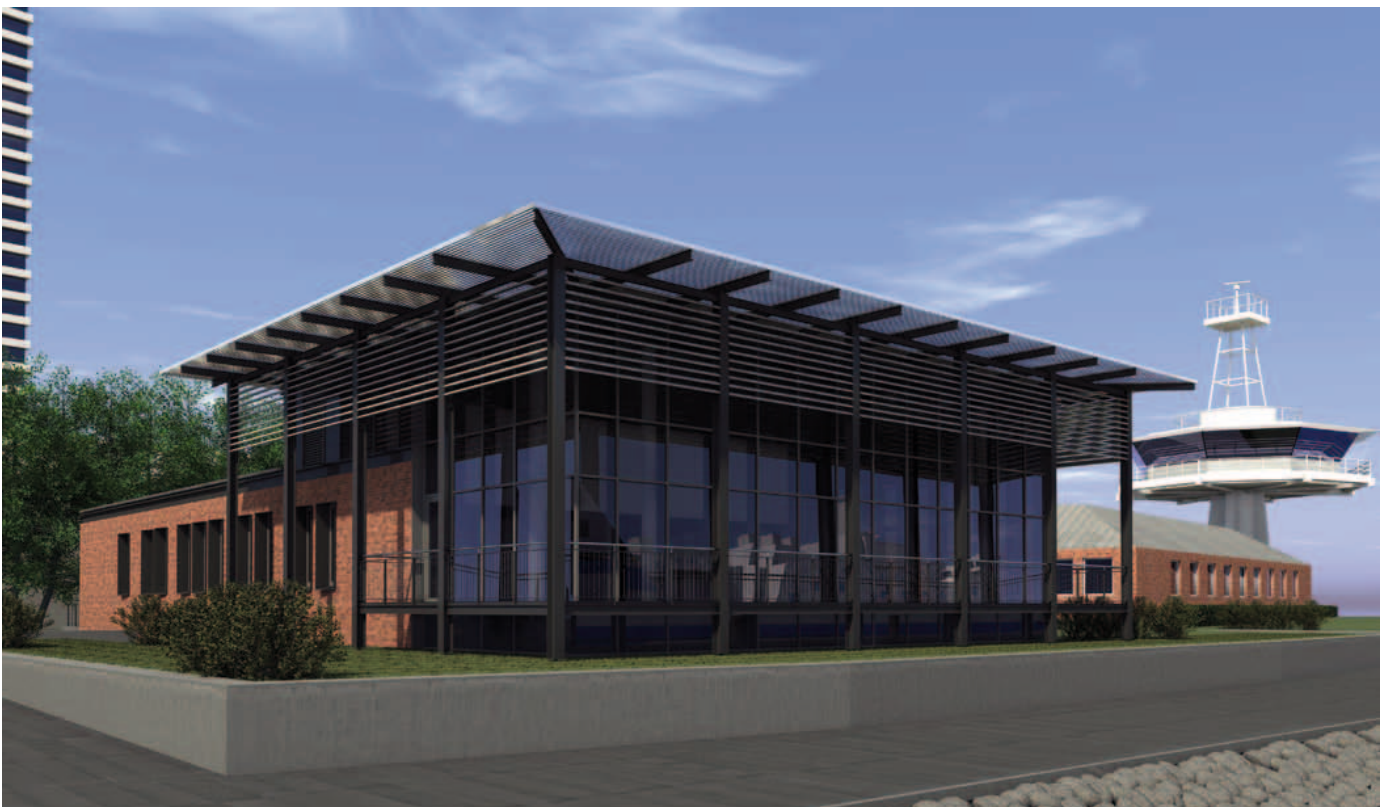


Abb. 4: Neubau der Verkehrszentrale, Lotsenstation und alte Verkehrszentrale (Computergrafik 2009)



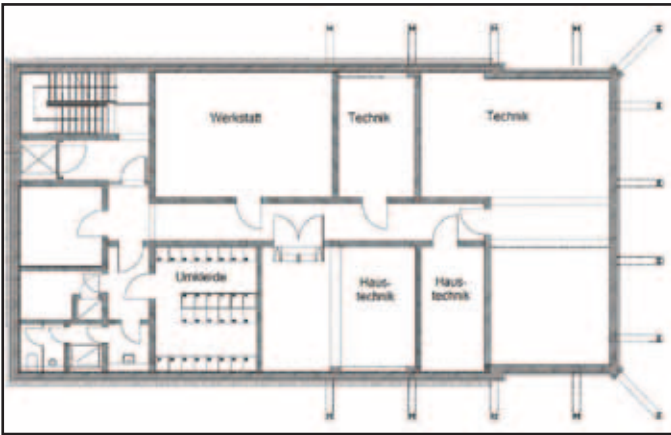


Abb. 5: Erdgeschoss mit Sozial- und Technikräumen

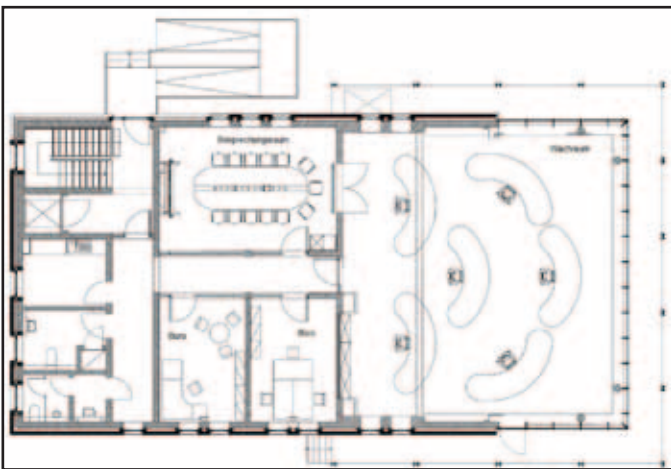


Abb. 6: Obergeschoss mit dem Wachraum, der Pantry, zwei Büros und dem Lagezimmer

eine Art Souterrain. Um den Nautikern das Sichtfeld zu gewährleisten, sollte das Bauwerk so nah wie möglich an der Trave stehen.

Durch die Übernahme regionaler Architekturelemente, wie die Klinkerfassade und die runden Fenster, passt sich der Neubau sehr gut an die Umgebung an. Der vordere Gebäudeteil in Richtung Promenade ist aufgrund seiner Anforderungen an einen Wachraum etwas höher als der hintere Teil.

Die sich aus dem Raumbedarfskonzept ergebende Raumaufteilung der beiden Geschosse ist in den beiden folgenden Abbildungen dargestellt.

#### Bauablauf und Besonderheiten des Neubaus

Eine Besonderheit des Bauwerkes ist die Ausbildung der Sohlplatte und der Außenwände des Untergeschosses als "Weiße Wanne". Diese "Weiße Wanne" ist aus wasserundurchlässigem Beton C35/45 hergestellt, um die Hochwassersicherheit gegen das Bemessungshochwasser von NN + 3,30 m zu gewährleisten. Um während der Bauphase und im Überflutungsfall das Aufschwimmen des Untergeschosses zu verhindern, wurde eine Flutöffnung von ca. 3 m<sup>2</sup> vorgehalten, die nach Erreichen des erforderlichen Eigengewichtes des Bauwerkes geschlossen wurde.

Nach der Fertigstellung des Untergeschosses erfolgte die Dämmung der Außenwände mit 10 cm Polystyrol-Hartschaum (Perimeterdämmung). Vor dem Verfüllen der Arbeitsräume wurden Schmutz-, Druckrohr- und Regenwasserleitungen sowie eine Vielzahl von Kabeln und Leerrohren verlegt.

Die von der Architektur vorgegebenen Stützen vor dem Wachraum konnten setzungsbedingt nicht auf Einzelfundamenten gegründet werden. Deshalb wurden zur Abfangung an den Untergeschosswänden stählerne Kragarme angebaut. Daher musste in diesen



Abb. 7: Erster Spatenstich am 19. April 2009 (v.l.) Peter Sünnewold, Erster stellvertretender Stadtpräsident der Hansestadt Lübeck; Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt; Enak Ferlemann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Dr. Tamara Zieschang, Staatssekretärin im Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein; Christoph Andreas Leicht, Präses der Industrie- und Handelskammer Lübeck; Olaf Fahrnkrog, Dipl.-Ing. Architekt Ziebell + Partner; Dipl.-Ing. Henning Dierken, Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lübeck





**Abb. 8: Kragarme mit der ersten Stütze**

Wandbereichen ein erhöhter Bewehrungsanteil verlegt werden.

Erdgeschoss- und Obergeschossdecke sowie die Decke über dem Wachraum wurden als Fertigteildecken mit Ortbetonergänzung C20/25 eingebaut. Dabei wurden Spannweiten von bis zu acht Metern im Bereich des Wachraumes überbrückt. Die vier Stahlbetonstützen mit jeweils 30 cm Durchmesser, über die sich die Wachraumdecke größtenteils abträgt, bestehen ebenfalls aus Beton C 20/25.

Die Herstellung des Innenmauerwerkes erfolgte mit großformatigen



**Abb. 9: Bewehrung der Obergeschossdecke**

Kalksandstein-Rasterelementen, die aufgrund ihrer Größe nur mittels Kranhilfe zu versetzen sind.

Das Obergeschoß wurde mit 14 cm Mineralwolle als Kerndämmung versehen und mit einem rot-blau-bunten Klinker verblendet. An der Nordseite des Gebäudes wurden für den Einbau runder Fenster Betonfertigteile integriert.

Das höher gelegene Dach über dem Wachraum und der Klimazentrale wurde als Walmdach und der tiefer gelegene Teil mit einem flach geneigten Satteldach versehen.



**Abb. 10: Blick auf die Travemünder Enge mit der Baustelle beim Einlaufen der "Queen Elisabeth" am 04. Juni 2011**

Foto: Frank Behling





Abb. 11: Blick in den Wachraum

### Der Wachraum – das Herzstück der neuen Verkehrszentrale

Der 130 m<sup>2</sup> große Wachraum ist mit der großen Glasfront zum Wasser das Herz der Verkehrszentrale. Zusätzlich befinden sich im Obergeschoss zwei Büroräume sowie der Stabs- und Presseraum. Im Erdgeschoss sind die Aufenthalts- und Technikräume untergebracht. Das gesamte Bauwerk hat eine Nutzfläche von 608 m<sup>2</sup>.

Durch die gestiegenen Anforderungen an die maritime Sicherheit und die Erweiterung der zu überwachenden Reviere wird der Wachraum der neuen Verkehrszentrale Travemünde von drei auf vier Arbeitsplätze aufgestockt. Zusätzlich sind zwei Arbeitsplätze für die Verkehrsüberwachung während der Bauphase der Fehmarnbeltquerung vorgesehen. Der Wachraum der Verkehrszentrale ist mit speziellen 24h-Arbeitsplätzen eingerichtet. Bei der Arbeitsplatzgestaltung wurden neben den ergonomischen Aspekten auch die Lichtverhältnisse und die Akustik besonders berücksichtigt. Die großflächige Glasfassade ist mit einem individuell steuerbaren Sonnenschutz ausgestattet. Das dimmbare Sonnenschutzglas steuert die Licht- und Energiedurchlässigkeit und sorgt damit sowohl für ein angenehmes Raumklima im Sommer als auch für eine uneingeschränkte Durchsicht bei allen Wetterverhältnissen.

Für den Wachraum ist eine Kombination aus tageslichtgeführter Konstantlicht-Regelung mit individueller Einstellung zu Nachtzeiten eingebaut worden. Dieses garantiert eine optimale Energieumsetzung bei größtmöglicher Individualität. Die Ausführung erfolgt in LED-Technik. Die Lichtausbeute ist dadurch deutlich höher als bei Glüh- oder Halogenlampen und die Wärmeentwicklung wird erheblich reduziert.

### Maritime Verkehrstechnik

Der Neubau der Verkehrszentrale Travemünde ist integriert in die Erneuerung der Maritimen Verkehrstechnik innerhalb der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Radar, UKW-Funk, das Automatische Schiffsinformationssystem (AIS), Umweltdaten, Schifffahrtszeichenfernüberwachung und Schiffsmanagementsysteme werden auf dem neuesten Stand vorgehalten. Durch die Gestaltung und redundante Auslegung der technischen Systeme und Anlagenteile sind Ausfälle in der neuen Verkehrszentrale weitestgehend ausgeschlossen.

### Kosten und erste Erfahrungen

Der Neubau der Verkehrszentrale Travemünde kostete ca. 4,3 Millionen Euro und wurde mit Mitteln aus dem Konjunkturpaket II finanziert. Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,

Enak Ferlemann, sagte anlässlich der feierlichen Einweihung des Neubaus am 15. April 2013 in Travemünde: „Mit dem neuen Gebäude ist die Verkehrszentrale Travemünde bestens aufgestellt. Effiziente Verkehrsüberwachung benötigt modernste, miteinander vernetzte Technik, die wir zurzeit an der gesamten deutschen Küste installieren. Dafür investieren wir rund 120 Millionen Euro, das Geld ist gut angelegt.“ Die Arbeitsbedingungen in der derzeit modernsten Verkehrszentrale Deutschlands sind nach den Erfahrungen der ersten Monate als sehr gut zu bewerten. Insbesondere die guten ergonomischen Bedingungen der 24h-Arbeitsplätze sind hervorzuheben. Die architektonische Gestaltung des Neubaus wird von der Öffentlichkeit als durchweg positiv und gelungen gesehen.

### Ausblick

Bereits im November 2011 wurden für die noch im Bau befindliche Verkehrszentrale neue zusätzliche Aufgaben definiert. Aufgrund einer deutsch-dänischen Kooperation wird der Schiffsverkehr während der Bauarbeiten zur festen Fehmarnbelt-Querung in der Meeresenge zwischen Lolland und Fehmarn in der neuen Verkehrszentrale Travemünde überwacht. Drei Wacharbeitsplätze sind dafür vorbereitet.

Die länderübergreifend tätige Verkehrszentrale wird paritätisch besetzt und räumlich in die Verkehrszentrale Travemünde integriert. Zurzeit werden die technischen und personellen Voraussetzungen für diese internationale Verkehrszentrale geschaffen. Geplant ist der Wirkbetrieb ab 2016. ■

Anzeige

**Ihr Magazin für alle Schifffahrtsthemen. Jeden Monat neu.**

# Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Das Abonnement der Printausgabe kostet € 54,- für 12 Ausgaben jährlich.

**www.schifffahrts-magazin.de**

Karl-Heinz Ehrhardt

## Wir werden uns auf Dekaden-Hochwasser einstellen müssen

Von Friedbert Barg

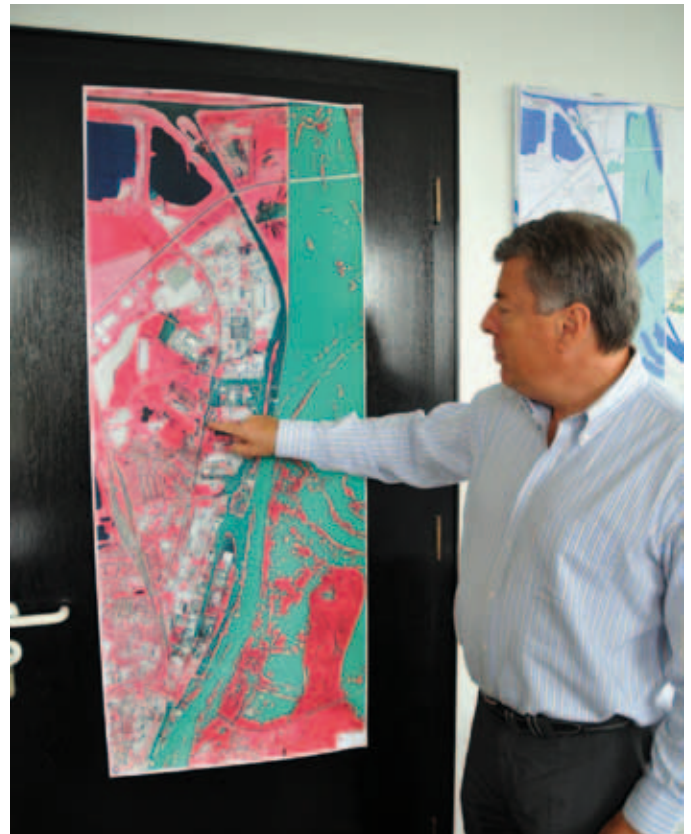
**2002** - das war mein Crash-Kurs in Sachen Hochwasser.“, sagt Karl-Heinz Ehrhardt, Geschäftsführer der Magdeburger Hafen AG. Damals, vor 11 Jahren, Ehrhardt war gerade seit zwei, drei Monaten neuer Chef der Hafens, hat es die sachsen-anhaltinische Landeshauptstadt ziemlich erwischt. Und: „Diesmal war es zwar schlimmer, aber wir waren besser vorbereitet - und haben wieder dazugelernt.“

Besser vorbereitet deswegen, weil „wir können doch an der Scheitelwelle des Hochwassers 8 bis 10 Tage vorher erkennen, was auf uns zukommt und wann es uns erreichen wird“. Und aus dieser Erkenntnis heraus und aus den Erfahrungen mit dem Hochwasser 2002, so Ehrhardt weiter, wurden bei dem Hochwasser im Juni dieses Jahres schon im Vorfeld entsprechende Maßnahmen getroffen. Eine dieser Maßnahmen war, alles, aber auch wirklich alles, bis in kleinste Detail zu dokumentieren. Dafür wurde eigens ein Mitarbeiter abgestellt, der festhielt, wo ein Schaden entstanden war und welcher Größenordnung er zugerechnet werden musste. „Mir war klar“ sagt der Geschäftsmann Ehrhardt, „dass nach dem Hochwasser ein großer Run auf die Hilfetöpfe einsetzen würde - und da wollte ich mit einer ordentlichen und sauberen Dokumentation ganz vorne in der Schlange stehen.“

Wichtig war für Ehrhardt, dass er gleich auch Mitarbeiter des Bundesverkehrsministeriums eingebunden hatte. Sogar Bundesverkehrsminister Ramsauer war - mit dem Hubschrauber vor Ort - und hat sich ein Bild von der Lage gemacht.

Und noch etwas war ihm wichtig: Die Kommunikation untereinander und mit den Helfern. „Wir haben die Erfahrung gemacht“ berichtet Ehrhardt, „dass wenn zum Beispiel aus dem stark betroffenen Hanse-Hafen ein Hilfstrupp von Feuerwehr, THW oder Bundeswehr abgezogen war, dessen Ablösung über die bis dahin durchgeführten Arbeiten informiert werden musste, - dass diese Pumpe jetzt dahin muss, dieses Leck ist noch nicht ganz abgedichtet und dort noch dieses und jenes zu machen ist.“ Bei der Vielzahl von Einsätzen, die die Männer und Frauen der Helferorganisationen hatten, war eine ausgefeilte Kommunikation natürlich nicht immer gegeben. Deswegen, beschreibt Ehrhardt weiter, habe man auch hierfür einen Mitarbeiter des Hafens abgestellt, um den Informationsfluss in alle Richtungen sicherzustellen.

Wie wichtig die Dokumentation der entstandenen Schäden war, stellte sich mit nach dem Rückgang des Hochwassers heraus. Hatte man während des Hochwasser noch mit einem Schaden von vielleicht zwei Millionen Euro gerechnet, „haben wir jetzt nur die Hände über dem Kopf zusammengeschlagen“, erinnert sich Ehrhardt. Zum Beispiel war eine Spundwand im Trennungsdamm auf einer Länge von über 250 Metern unter- und hinterpült, eine große Fläche in der Nähe der Hafenverwaltung war unterspült



**„Alles was grün ist, war Wasser, - alles was rot ist, war trocken.“ Anhand dieser speziellen Karte kann Hafenchef Karl-Heinz Ehrhardt die Hochwassersituation vom Juni 2013 nachvollziehen - und Präventivmaßnahmen für künftige Hochwassersituationen vorbereiten.**

Foto: Friedbert Barg

und dabei hochgeschoben worden. Selbst die Fundamente für den Bau der neuen Brücke für die Hafenbahn waren zerstört. Das hat natürlich zu einer Verzögerung bei der Fertigstellung der Brücke geführt. Ein halbes Jahr, so Ehrhardt, werde man wohl noch dranhängen müssen. Im Endeffekt, nachdem alle Schäden in dem großen Hafengebiet festgestellt und addiert waren, summierte sich alles auf einen Betrag von rund 10 Millionen Euro. „Das haben wir vorher nicht so gesehen und waren jetzt froh, dass wir das alles richtig belegen konnten.“, ist der Hafenchef noch heute erleichtert. Mit den meisten der durchzuführenden Instandsetzungsarbeiten beauftragt der Magdeburger Hafen einheimische Unternehmen: „Dazu fühlen wir uns verpflichtet und wir wissen, dass alle Arbeiten zu unserer Zufriedenheit erledigt werden.“ Spezialarbeiten an den Spundwänden oder reine Wasserbauarbeiten zum Beispiel werden natürlich von Spezialfirmen übernommen.

Auch hafensässige Unternehmen haben Schäden hinnehmen müssen, dank der guten Kooperation mit der Hafengesellschaft und der Abstimmung besonderer Maßnahmen konnten diese aber in überschaubaren Grenzen gehalten werden.

Im Nachhinein ist Hafenchef Karl-Heinz Ehrhardt sicher, dass auch dank der vielen, vielen freiwilligen Helfer und des Einsatzes der Hilfsorganisationen und der Hilfe durch den Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt der Schaden für den Hafen nicht noch größer geworden ist. Und noch einer Sache ist sich Karl-Heinz Ehrhardt sicher: „Wir werden künftig nicht mehr Jahrhundert-Hochwassern reden, - wir müssen uns auf Dekaden-Hochwasser einstellen.“ ■



## Millionenschäden für die Sächsischen Binnenhäfen

# Betriebsausfälle wegen der Streiks und des Hochwassers

Wie fast überall an der Elbe hatten auch die Häfen der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH mit den Folgen des Juni-Hochwassers und den Auswirkungen des Streiks der in der Gewerkschaft Verdi organisierten Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu kämpfen. **Schiffahrts-Magazin** Herausgeber Friedbert Barg hat Dipl.-Ing. **Heiko Loroff**, Geschäftsführer der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO), zum Stand der Dinge befragt.

### Herr Loroff, welche Auswirkungen hatten Hochwasser und Streik für Ihren Hafen?

Für die SBO/CSP/IHR bedeutete das Hochwasser und die Streiks ca. 4 Wochen Betriebsdienstaustausfall im Bereich Schiffsumschlag. Alle Häfen waren dank der Einsatzbereitschaft der Mitarbeiter der Unternehmensgruppe jeweils spätestens 3 Tage nach dem durchqueren des Hochwasserscheitels wieder voll einsatzbereit. Aktuell bedeutet die Situation aber auch, dass durch zusätzlichen Streik, aktuellem Wasserstand (Niedrigwasser und Begrenzung der Ab-

detiefen durch die WSD auf Grund Hochwasserfolgeschäden einen Ladungsverzug in allen 6 Häfen der SBO von derzeit ca. 10.000 t im Ein- und Ausgang.

### Welche Schäden hat es durch das Hochwasser an den Einrichtungen und Umschlaganlagen im Hafen gegeben?

Die Häfen der Unternehmensgruppe haben ausschließlich Schäden an der Infrastruktur und den Gebäuden zu verzeichnen. Güterschäden gab es keine, außer an den Behältern eines unserer Kunden in Decin.

Die Schäden belaufen sich wie folgt: SBO in Dresden/Riesa/Torgau ca. 2,2 Mio. €; Riesa Totalverschlammung des Hafenbeckens, Straßen, Schienen und Bürogebäude (ca. 1,2 Mio. €), Dresden Fischhaus Alberthafen, RoRo Anlage und historisches Terminal (ca. 500T€) als größte Posten. CSP in Decin/Lovosice ca. 2,5 Mio. €, Decin mit ca. 2 Mio. € wegen totaler Überschwemmung. IHR in Rosslau ca. 100 T€

### Waren auch Hafenanliegerfirmen betroffen?



Dipl.-Ing. Heiko Loroff

Ja, in Decin die Firma Ferrox, alle anderen Firmen haben kurzzeitig den Betrieb teilweise einstellen müssen.

### Welche nennenswerten Umschlagausfälle hat es gegeben?

Wegen des Hochwassers 4 Wochen kompletter Betriebsdienstaustausfall im Bereich Schiffsumschlag. Wegen des Streiks nicht ausreichend verfügbarer Schiffsraum, ist aber auf Grund der Vermischung mit den



im Hafen Decin mussten Firmen wegen des Juni-Hochwassers zeitweise den Betrieb einstellen.

Fotoquelle: [www.binnenhafen-sachsen.de](http://www.binnenhafen-sachsen.de)

Hochwasserschäden nicht ganz so vermeisbar, ich schätze ca. 1/3 der 10.000t wie oben angeführt.

#### **Auf welche andere Verkehrsträger sind Ihre Kunden wegen des Ausfalls von Binnenschiffen umgestiegen?**

Auf LKW und Bahn

#### **Wie bewerten Sie die Arbeit der zuständigen Behörden im Umgang mit der Hochwasserkatastrophe?**

Sehr gut, auf Grund dessen, dass wir mit der CSP einen tschechischen Partner in unserer Unternehmensgruppe haben, waren wir vom ersten Tag in das Krisenmanagement Tschechiens mit eingebunden. Dieses Management kombiniert mit den aktuellen Informationen der WSD Dresden, zu der wir ständig Kontakt hatten, hat auf deutscher Seite ein höheres Schadensmaß verhindert. Ein Dankeschön von ganzem Herzen hierzu an die tschechischen Kollegen und die der WSD Dresden.

#### **Welche Anregungen oder Forderungen hätten Sie zur Verbesserung des Hochwassermanagements?**

Ich denke der Freistaat Sachsen hat hier sehr umsichtig reagiert und agiert, ebenso unsere tschechischen Kollegen. Verbesserungswürdig halte ich allenfalls, dass wir langsam darüber nachdenken müssen uns noch mehr zu vernetzen und die Aussagefähigkeit aller Beteiligten auf gleichem Niveau haben. Somit wären einigen Informationen schneller und effektiver gelaufen, ich denke hier an die Behälter aus Decin, die definitiv nicht hochexplosiv waren, als solches aber propagiert wurden.

#### **Ihre Meinung zu den Streiks der WSV-Mitarbeiter?**

Ich halte Streiks als solches sicherlich nicht für das probateste Mittel, wenngleich ich die Forderungen und Ängste meiner Kollegen verstehe, gerade auch hier aus Dresden, wo wir doch auch alle immer eng und sehr gut zusammen arbeiten und ich bin gespannt ob eine zentrale Verwaltung dieses in Zukunft ohne den Standort Dresden leisten kann, ich bezweifele das.

Hier geht es ja nicht nur um die Binnenschifffahrt, sondern auch die Freizeit- und Dampfschifffahrt, sowie die grenzüberschreitend Koordinierung aller Interessen an der Oberelbe. Dieses ist am Standort Dresden aufgebaut und etabliert, das 1:1 zu verpflanzen wird sicherlich nicht einfach, auch allein auf Grund der räumlichen Entfernung. ■

## Vom Hafen Dresden nach Saudi-Arabien

# Großverladung in Dresden

Im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt, der bekannt ist für den Umschlag von schwergewichtigen Anlagen und Projektladungen wie Turbinen, Transformatoren und Maschinenteilen, ging es diese Woche wieder heiß her: Vom 30.07. bis 01.08.2013 wurden insgesamt 16 Transformatoren und 168 Zubehörkisten mit einem Gesamtgewicht von 1.682,50 Tonnen und einem Warenwert von mehr als 10 Millionen Euro für die Firma Siemens AG Transformatoren-Betrieb Dresden umgeschlagen.

Der Umschlag im Alberthafen Dresden erfolgte mit hafeneigenen Kranen der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) sowie mit Mobilkrantechnik. Anschließend wurden die Transformatoren und Zubehörkisten mit 3 Schubverbänden der Imperial BARIS GmbH in Zusammenarbeit mit dem tschechischen Binnenschiffsunternehmen Eurex auf der Elbe nach Hamburg transportiert. Mit dem Seeschiff gelangen die Anlagen schließlich nach Saudi-Arabien

und in die Vereinigten Arabischen Emirate. Die Großverladung zeigt erneut die gute Zusammenarbeit mit der Imperial BARIS GmbH, die seit Januar 2012 mit einem Büro im Alberthafen Dresden vertreten ist. „Es war eine präzise Planung und enge Abstimmung zwischen allen Beteiligten notwendig, um diese Menge innerhalb von 3 Tagen zu verladen“, erklärt SBO-Vertriebsleiter Frank Thiele. „Da ist es von Vorteil, dass Imperial BARIS direkt im Hafen Dresden sitzt“, so Thiele. Aufgrund des extremen Niedrigwasserstandes der Elbe war der Transport bereits in der Vorbereitungsphase mit einem sehr hohen organisatorischen Aufwand verbunden. „Wir setzen für diesen Transport 3 große Schubverbände bestehend aus jeweils einem Schubleichter Typ TC 1000 und einem Schubleichter Typ TC 500 ein. Bei normalem Wasserstand könnten die drei Verbände 5.400 Tonnen laden“, erklärt Annett Hütter, Vertriebsmanagerin der Imperial BARIS GmbH in Dresden. ■



Verladung von Transformatoren im Alberthafen Dresden.

Foto: SBO



## Verlader fordern den Ausbau der Wasserstraße Saale 2 Mio. Tonnen Transportpotenzial für die Saale

Von **Dipl.-Ing. Steffen Nestler**  
Geschäftsführer LUB Consulting GmbH  
Dresden

Einige der größten Industrieunternehmen Sachsens sind im unmittelbaren Einzugsgebiet der Saale angesiedelt. Eine vergleichbar hohe Dichte schiffsaffiner Großverlader – teilweise mit werkseigenen Umschlagstellen an der Saale – ist ansonsten im gesamten ostdeutschen Wasserstraßennetz nicht vorzufinden.

Bei einer im Jahr 2012 durchgeführten Befragung von Verladern im Einzugsgebiet der Saale wurden die Transportmengen erfragt, die gegenwärtig aufgrund der ungünstigen Schifffahrtsbedingungen auf der Saale alternativ zu höheren Kosten per Lkw, Bahn oder im gebrochenen Transport über einen anderen Binnenhafen transportiert werden.

Diese ergaben kumuliert ein Transportpotenzial für die ausgebaut Saale von ca. 2,0 Mio. t, die sich auf die in der Tabelle unten aufgeführten Unternehmen verteilen.

Mit der Inbetriebnahme der Niedrigwasserschleuse Magdeburg, die den Hafen Magdeburg von der Elbe trennt und somit unabhängig vom Wasserstand der Elbe macht, ist es großen Schiffsverbänden ganzjährig möglich, den Hafen Magdeburg aus dem Mittellandkanal (MLK) bzw. Elbe-Seitenkanal (ESK) unabhängig vom Wasserstand der Elbe anzufahren. Ein auf 2,80 m abgeladener Schubverband könnte somit eine Ladung von bis zu 4.000 t transportieren.

Das wirft die Frage auf, ob durch diese technisch mögliche Variante die reale Transportnachfrage für die Saaleschifffahrt im Fall der Realisierung des Saale-Seitenkanals wesentlich beeinflusst wird.

Im Rahmen der Befragung und eigener Berechnungen war festzustellen, dass die durch die Niedrigwasserschleuse bestehende Möglichkeit größerer Schiffe bzw. Schubverbände ab Magdeburg nur dann einen Vorteil für die Verlader an der Saale bietet, wenn auch entsprechend große Sendungsmengen zu transportieren sind.



**Dipl.-Ing. Steffen Nestler**

Die Mengen aus den aktuellen Lieferbeziehungen der Unternehmen in der Größenordnung von 1.000 t korrespondieren jedoch eher mit den Schifffahrtsbedingungen der ausgebauten Saale. Die Möglichkeit einer höheren Zuladung im gebrochenen Transport ab Magdeburg kommt somit unter gegenwärtigen Marktbedingungen im ostdeutschen Wasserstraßennetz nur bedingt zum Tragen, da dies die regelmäßige Bündelung zu großen Verbänden in Richtung MLK bzw. ESK voraussetzen würde.

Im Fall von Sendungsmengen größer als 1.000 t werden unter realen Bedingungen eher Schubverbände eingesetzt. Deren

Verlader im Einzugsgebiet der Saale	Verlagerungspotenzial
<b>Schwenk Zement, Werk Bernburg</b>	500.000 t
<b>Solvay Chemicals, Werk Bernburg</b>	300.000 t
<b>Energie Anlage Bernburg</b>	50.000 t
<b>ESCO, European Salt Company, Werk Bernburg</b>	200.000 t
<b>Saalemühle Alleben</b>	25.000 t
<b>DOMO Chemicals, Leuna</b>	200.000 t
<b>Märka GmbH</b>	10.000 t
<b>SKS Sand + Kies Schönebeck</b>	250.000 t
<b>Mitteldeutsche Baustoffe, Werke Schwerz und Petersberg</b>	100.000 t
<b>Hafen Halle GmbH</b>	375.000 t
<b>Summe</b>	<b>2.010.000 t</b>

Leichter können dann zwar auch nur in kleiner Formation in der Saale verkehren, jedoch in den Elbhäfen Magdeburg oder Aken zu größeren Verbänden zusammengestellt werden. Dies entspräche der gängigen Praxis sowohl im Containerverkehr als auch im konventionellen Schiffstransport auf der Elbe. Sowohl Magdeburg als auch Aken sind bereits heute derartige Konsolidierungspunkte für die Anbindung der Häfen an der Oberelbe sowie im Raum Berlin. Dies führt u.a. dazu, dass elbabwärts eine Auslastung von nahezu 100 % realisiert wird und auch elbaufwärts zumindest bis zu den Konsolidierungshäfen die Rückladungsquote deutlich über 50 % liegt und reine Leerfahrten i.d.R. vermieden werden. So könnten z.B. zum der Saalemündung nächstgelegenen Hafen Aken Schubverbände mit zwei Leichtern verkehren, die bei mittleren Abladetiefen über eine Kapazität von ca. 1.800 t (2 x 900 t) verfügen. Zwischen Aken und dem Versand- bzw. Empfangsort an der Saale würde jeweils die halbe Transportkapazität in zwei Teilen verkehren.

Trotz dieses Zusatzaufwands auf einer vergleichsweise kurzen Teilstrecke besteht hierin ein konkreter Ansatz, den gegenüber dem gebrochenen Transport möglichen Kostennachteil des Motorgüterschiffs mit



**Warten dringend auf den leistungsfähigen Ausbau der Wasserstraße Saale (v.l.): Dirk Lindemann, Hafen Halle; Dr. Markus Cieslik, Werksleiter esco- european salt company GmbH & Co.; Johann Trenkwalder, Werksleiter SCHWENK Zement KG; Hubert Bartylla, Geschäftsführer Energie Anlage Bernburg GmbH; Dr. Thomas Müller, Werksleiter Solvay Chemicals GmbH**

1.000 t Tragfähigkeit auf großen Distanzen zu kompensieren. Es sollte an dieser Stelle jedoch nicht unerwähnt bleiben, dass nachweislich auch Schiffe mit dieser Ladekapazität kostendeckend im Elbraum verkehren, insbesondere weil die Sendungsgrößen der regionalen Verloader häufig im Bereich bis

1.000 t liegen und Massengut-Lieferungen von 2.000 t eher die Ausnahme bilden.

**Lesen Sie auf der folgenden Seite einen Appell von Manfred Sprinzek, Präsident des Vereins zur Hebung der Saaleschifffahrt e.V.**



**Unternehmen an der Saale. Aufgenommen von Schwenk-Zement aus. Solvay und im Hintergrund esco.**



## Für die Verbesserung der Schiffbarkeit und die Schaffung neuer Arbeitsplätze

# Den Saaleausbau vollenden!

Seit Beginn der 90er Jahre ist die Fertigstellung der letzten 10 km des 1927 begonnenen Saaleausbaus Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes. In dem 2008 beendeten Raumordnungsverfahren wurde die Vereinbarkeit des geplanten Ausbaus mit den Erfordernissen der Raumordnung einschließlich der Umweltbelange und der Belange der FFH-Verträglichkeit festgestellt.

Der Anschluss der Saale an die Elbe ist eine wesentliche Voraussetzung für die Sicherung bestehender und die Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Saale-Region. Erst nach der Verbesserung der Schiffbarkeit wird die Saale in das transeuropäische Binnenwasserstraßennetz integriert sein und die Seehäfen Hamburg, Rotterdam und Bremen über die Elbe und das Wasserstraßenkreuz Magdeburg erreichbar. Die Unternehmen können dann durch die Nutzung von umweltfreundlichen Schiffs-transporten ihre Kosten senken und die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Produkte besser sichern.

Im Rahmen der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wurde die Saale 2011 als „Restwasserstraße“ eingestuft - ohne Schifffahrt für Wirtschaft und Tourismus und ohne Unterhaltung als Wasserstraße. Das löste größere Proteste aus und führte zur Bildung des Saale-Bündnis. <http://www.saale-buendnis.de/>

Das Saale-Bündnis versteht sich als ein unabhängiger Zusammenschluss von Bürgerinnen und Bürgern. Es steht allen für eine ehrenamtliche Mitarbeit offen,



**Manfred Sprinzek**

- die sich für eine erfolgreiche Entwicklung der Saale-Region und des Landes Sachsen-Anhalt engagieren wollen,
- die sich dafür einsetzen, dass die Interessen der in der Saale-Region lebenden Menschen in die politischen Entscheidungen einfließen,
- die sich in demokratischer Weise am Prozess der Willensbildung beteiligen und bereit sind, selbst Verantwortung zu übernehmen.

Die Liste der Unterstützer umfasst 4812 Unterschriften.

Die Bevölkerung der Saale-Region unterstützt die Forderungen zur Schiffbarkeit der Saale. Nach einer repräsentativen Befragung im Jahr 2011 wird die Nutzung der Saale für Transporte und Tourismus zu etwa 75% befürwortet.

(<http://www.saaleverein.de/fileadmin/Daten/Downloads/Befragung-Saale-Region.pdf>)

Mit einer drohenden Herabstufung der Saale im Zuge der geplanten Kategorisierung der Bundeswasserstraßen würde die Saale nicht mehr als Bundeswasserstraße für Schifffahrt und Hochwasserschutz unterhalten. Die Entwicklung vieler Unternehmen und des Tourismus auf der Saale würde erheblich behindert.

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) und Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Thomas Webel (CDU) haben sich darauf verständigt, dass über den umstrittenen Ausbau der Saale erst im Rahmen des kommenden Bundesverkehrswegeplans 2015 zu entscheiden ist.

Das Land Sachsen-Anhalt hat den Saaleausbau für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.

### **Unsere Forderungen:**

1. Das im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2003 enthaltene Projekt „Schleusenkanal Tornitz“ zur Vollendung des Saaleausbaus muss zur weiteren Realisierung in den Bundesverkehrswegeplan 2015 übernommen werden.
2. Bei einem Schifffahrtspotenzial von 2 Mill. Tonnen für die Saale (Gutachten LUB Dresden 2012) ergibt sich die Kategorie C (unter 3 Mill. Tonnen ohne Güterverkehr). Die Saale bleibt Bundeswasserstraße und wird wie bisher durch das BMVBS für Schifffahrt und Hochwasserschutz unterhalten. Damit sind auch die rahmenpolitischen Voraussetzungen für die touristische Nutzung der Saale gegeben.

**Manfred Sprinzek**  
Präsident

**Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt**



**Schubverband auf der Saale.**

Fotoquelle: <http://binnenschifffahrt.saaleverein.de>



Schiffe mit geteiltem Laderaum und Ortungsgeräten – sogenannte Klappschuten – brachten das Gestein ins Wasser.

Grafik: Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein

Teil 1 des ersten deutsch-niederländischen Wasserbauprojektes am unteren Niederrhein (D) und am Boven-Rijn (NL) wurde erfolgreich abgeschlossen

## Grenz-Erfahrung: Bauen unter Wasser

Das erste deutsch-niederländische Wasserbauprojekt am unteren Niederrhein und am Boven-Rijn wurde jetzt im ersten Teil beendet. Dafür saßen das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Duisburg-Rhein und die Rijkswaterstaat (RWS), die niederländische Wasserstraßenverwaltung, seit Anfang 2012 zusammen in einem Boot. Beide Länder investieren je ca. 12 Millionen Euro.

Die Staatsgrenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande verläuft bei Spijk (NL) auf einer Länge von acht Kilometern mitten im Rhein. Der kleine Ort Spijk liegt rund fünf Kilometer rheinabwärts von Emmerich (D) und zwei Kilometer oberhalb von Lobith (NL). Um der fortschreitenden Sohlerosion entgegen zu wirken und den Rhein in einem für die Schifffahrt erforderlichen Zustand zu erhalten, schlossen beide Verwaltungen eine entsprechende Vereinbarung ab. „Die Zusammenarbeit mit den niederländischen Kollegen war interessant und hilfreich“, bilanziert Frank Decker, Projektleiter beim WSA. „Es ist außergewöhnlich, als deutsche Behörde im Ausland zu bauen“, betont er. Denn Handeln war gefragt: In einzelnen Bauabschnitten von etwa 200 Meter Länge stabilisierten deutsche Experten auf niederländischer Seite die Rheinsohle. Dabei wurden pro Woche rund 8.000 Tonnen Wasserbausteine in die Flusssohle eingebaut. Durch die andauernde Erosion, die liegt im Mittel pro Jahr bei zwei bis drei Zentimetern, gräbt sich der Fluss immer tiefer in sein Bett. So entstanden in Spijk bis zu fünf Meter tiefe Löcher, Kolke genannt. Das hat, ohne Eingriff durch den Menschen, auf Dauer schwerwiegende Folgen: Der Wasserspie-

gel des Rheins sinkt. Dem passt sich der Grundwasserspiegel an, wodurch die Austrocknung von Landflächen am Ufer droht. Um die bereits eingetretenen Erosionen auszugleichen und den Wasserspiegel zu stützen, wurde die Sohle mit rund 425.000 Tonnen Gestein aufgefüllt. Ungefähr 200 Schiffsladungen mit Basalt- und Kalkstein aus Steinbrüchen in Belgien und Deutschland wurden unter Wasser eingebaut. Schiffe mit geteiltem Laderaum und Ortungsgeräten – sogenannte Klappschuten – brachten das Gestein ins Wasser. Mittels Satellitennavigation wurde es exakt und passgenau auf dem Grund des Rheins verteilt. Eine ständige Bauaufsicht durch das WSA Duisburg-Rhein war gewährleistet.

Damit die neue Fläche am Ende eben ist, entschied sich das WSA für ein weiteres Novum. Erstmals kam das Schiff „Catharina 6“ einer niederländischen Firma erfolgreich zum Einsatz. Der rund 20 Meter lange Schlepper mit Heimathafen Rotterdam ist mit einer Art Unterwasser-Egge ausgerüstet. Das rund 17 Tonnen schwere und sechs

Meter breite Spezialgerät ebnete die neu eingebauten Steine auf der Rheinsohle. Das Ergebnis des Bauprojekts unter Wasser ist zwar nicht sichtbar, aber die Nachhaltigkeit der Sohlstabilisierung ist garantiert und kann sich sehen lassen: „Das von uns eingebaute Material gerät nicht wieder in Bewegung“, sagt WSA-Projektleiter Frank Decker.

Wie geplant, tritt nach der Sohlstabilisierung die niederländische Rijkswaterstaat auf deutscher Rheinseite in Aktion. Im Grenzabschnitt Lobith transportiert der Rhein viel weniger Sand und Kies (Geschiebe), als er könnte. Also spült er ständig im eigenen Flussbett Material weg, wodurch sich die Sohle weiter absenkt. Die niederländischen Kollegen von RWS werden dem Fluss Kies und Sand zugeben, damit das vorhandene Sohlmaterial nicht angegriffen wird. Dann geht ein grenzüberschreitendes Projekt zu Ende, von dem beide Rheinanlieger und die Nutzer der Wasserstraße dauerhaft profitieren werden. ■



Pflugboot „Catharina 6“ im Einsatz bei Spijk (NL).

Foto: WSA Duisburg-Rhein



Fit für die nächsten Jahrzehnte

## Neue Spundwand im Brunsbütteler Elbehafen

Die Fertigstellung der neuen Spundwand für ca. 10 Mio. Euro wurde am 20.09.2013 in einem kleinen Festakt im Beisein des Staatssekretärs im Wirtschaftsministerium Schleswig-Holstein, Dr. Frank Nägele gefeiert.

Der Elbehafen Brunsbüttel, eingeweiht im Jahre 1968 und ein Hafen der privaten Schramm group, ist in einer weiteren Ausbaustufe ertüchtigt worden. Bereits vor gut 10 Jahren wurde ein Teil des östlichen Elbehafens teilweise neu vorgespundet. Nun wurde der mittlere Liegeplatz des Elbehafens, der Universalliegeplatz für Massen- und insbesondere Stückgüter wie z.B. Windkraftanlagen, für die nächsten Jahrzehnte fit gemacht und auf die Anforderungen der Zukunft ausgerichtet. Im Rahmen der Baumaßnahme wurde eine neue tragfähigere Spundwand gesetzt und vorgerammt. Die Wasserbaustelle wurde durch die Tiefbau Unterweser GmbH, die TAGU, ausgeführt.

„Der Elbehafen wird durch diese Investition noch stärker für den Umschlag von Stückgütern, wie z.B. Projektverladungen

oder Windkraftanlagen für den On- und Offshore-Bereich ausgerichtet, wobei die Strategie als Universalhafen flexibel auf die Anforderungen des Marktes zu reagieren, oberstes Prinzip der unternehmerischen Ausrichtung bleiben wird.“ erläutert Frank Schnabel, Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports GmbH.

Die Brunsbüttel Ports GmbH, privater Hafenbetreiber und Eigentümer der Infrastruktur, investiert insgesamt ca. 15 Millionen Euro in die ertüchtigung des mittleren Liegeplatzes. Als wesentliche Teilmaßnahme dieses Projektes wurde nun die neue Spundwand mit einer Investitionssumme von ca. 10 Mio. Euro fertig gestellt. Das Land Schleswig-Holstein fördert das Projekt mit rund 1,35 Mio. Euro aus dem „Zukunftsprogramm Wirtschaft“. Durch die Investition als Infrastrukturmaßnahme wird der Industriestandort Brunsbüttel weiter gestärkt. Bereits in den vergangenen Jahren konnten die Brunsbütteler Häfen ein stetiges Wachstum verbuchen und sind für die Zukunft gut aufgestellt. „Mit der Fertigstellung der Spundwand ist ein weiterer Schritt für die Sicherstellung und



**Banddurchschneidung (v.l.): Frank Schnabel, Staatssekretär Dr. Frank Nägele, Hans Helmut Schramm, Lutz Dröge**

Fortsetzung des erfolgreichen, Wachstumskurses des Elbehafens getan“, so Verkehrsstaatssekretär Dr. Frank Nägele anlässlich der Inbetriebnahme. „Ich bin zuversichtlich, dass sich die weitere Entwicklung des Standortes Brunsbüttel positiv gestalten wird. Die jetzige Landesregierung wird ihren Teil dazu beitragen, so der Staatssekretär weiter.

Im Anschluss an die Vorrammung werden nun Teile der Pierplatte im Hafengebiet erneuert; außerdem werden das Kagleis für die Bahn und die Kranbahnschienen instandgesetzt. Mit dem Abschluss der gesamten Baumaßnahme wird für Herbst 2014 gerechnet. ■



**Die neue Spundwand am mittleren Liegeplatz im Elbehafen Brunsbüttel**

## Handlungsempfehlungen für maritime Kernbereiche

# Neues Hafenkonzert für Schleswig-Holstein

Die Häfen in Schleswig-Holstein machen sich wetterfest für die Zukunft: Erstmals seit 20 Jahren liegt ein neues und umfassendes Hafenkonzert für das Land vor, das heute (16. September) anlässlich des zweiten Hafentages in Brunsbüttel von Wirtschaftsminister Reinhard Meyer und dem Vorstandsvorsitzenden des Gesamtverbandes Schleswig-Holsteinischer Häfen (GvSH), Frank Schnabel, präsentiert wurde. Die von der Firma Uniconsult erarbeitete Expertise soll den insgesamt 25 Häfen in Schleswig-Holstein als Leitbild und Handlungsempfehlung dienen, um ihre individuellen Potentiale auszuschöpfen.

„Hier werden nicht nur die Entwicklungschancen unserer Häfen aufgezeigt, sondern auch konkrete Strategien empfohlen, beispielsweise die frühzeitige Etablierung als Standort für die Versorgung von Windparks oder als Produktionsstandort. Es ist also gleichermaßen eine Art Kompass für Wirtschaft und Politik, um unsere Kräfte in Zukunft noch besser zu bündeln. Die Landesregierung wird ihren Beitrag dazu leisten“, sagte Wirtschafts- und Verkehrsminister Reinhard Meyer vor den rund 200 Gästen des Hafentages.

Nach den Worten von GvSH-Vorstand Frank Schnabel konzentriert sich das Konzept auf Basis einer umfangreichen Marktanalyse auf die Entwicklungspotentiale bis zum Jahr 2025 und gibt zugleich Empfehlungen, wie diese Ziele erreicht werden können. Dabei konzentriert sich die Analyse auf die sechs Kernbereiche Fähr- und RoRo-Verkehr, Universalhäfen, On- und Offshore-Häfen, Kreuzfahrthäfen, Projektladungshäfen sowie Inselhäfen. Ihnen folgen weitere übergeordnete Themen wie etwa die Anforderungen an eine bedarfsgerechte Entwicklung von Hafenhinterlandanbindungen.

Auch die in Planung befindliche Multipurpose-Pier in Brunsbüttel spielt im Hafenkonzert eine bedeutende Rolle, um die Wachstumspotentiale der Offshore-Branche auszuschöpfen. Von gleicher Bedeutung sei insbesondere für die Häfen Brunsbüttel, Husum, Kiel und Lübeck der Bereich der Onshore-Windenergie. Wie Schnabel weiter sagte, seien die Häfen Kiel und Lübeck-Travemünde in dem seit Jahren wach-

senden Kreuzschiffahrt-Markt bereits gut aufgestellt und erwarten weitere Zuwächse. Aber auch für Flensburg werden Potentiale in diesem Segment gesehen. Generell bietet der Ostseeraum riesiges Marktpotential für die Häfen an der Ostseeküste in Schleswig-Holstein.

„Drei Szenarien in dem Hafenkonzert bilden das Wachstum unserer Häfen bis zum Jahr 2025 ab. Wir orientieren uns derzeit an der These eines knapp dreiprozentigen Wachstums. Sollte sich das verwirklichen, hätten wir in zwölf Jahren ein Gesamtumschlagsvolumen der Schleswig-Holsteinischen Häfen von über 70 Millionen Tonnen“, so Schnabel. Der Standort Schleswig-Holstein hätte sich dann nach Hamburg und Bremen als drittgrößte Universalhafengruppe positioniert. Aber schon heute leiste der Hafenstandort mit über 50 Millionen Tonnen Ladung, rund 15 Millionen Passagieren und rund 50.000 Arbeitsplätzen einen hohen Beitrag zu Wertschöpfung und Beschäftigung des Landes. Insbesondere die Vielfältigkeit der Seehäfen in Schleswig-Holstein zeigt, dass die maritime Wirtschaft ein wichtiges wirtschaftliches Standbein im nördlichsten Bundesland darstellt. Als einziges Bundesland mit der Lage an zwei Meeren werden über die Häfen Schleswig-Holsteins verschiedenste Logistikmärkte bedient. Liegt der Fokus der Ostküstenhäfen vermehrt im RoRo-Verkehr nach Skandinavien und ins Baltikum und im Kreuzschiffahrtsegment, haben die Häfen

der Westküste Ihren Fokus auf der Windenergie, als Universalhäfen, der Fischerei oder dem Inseltourismus.

Auf die Zukunftsprognosen und die Inhalte des neuen Hafenkonzerts blicken auch die Teilnehmer der abschließenden Podiumsdiskussion unter der Moderation von Sebastian Reimann. Neben Wirtschaftsminister Reinhard Meyer und Frank Schnabel, beteiligten sich Heinrich Beckmann von der Lübecker Hafen-Gesellschaft, Dr. Dirk Claus vom Seehafen Kiel, Jürgen F. Jensen von der CJBW aus Flensburg, sowie Volker Zander von Wilhelm E.F. Schmid aus Husum. Alle Beteiligten unterstrichen den Wert der Ergebnisse aus dem Hafenkonzert. Denn trotz der Vielfalt der schleswig-holsteinischen Häfen, ist es gelungen, ein gesamtheitliches Leitbild zu schaffen, aus dem wiederum auch jeder Hafenstandort individuell sein Wachstumspotential ableiten und ausschöpfen kann. Anlässlich des Hafentages adressierte der GvSH auch einen Forderungskatalog an die Politik. Darin werden unter anderem eine unverzügliche Ertüchtigung des Nord-Ostsee Kanals, ein verbesserter Ausbau der Hafenhinterlandanbindungen sowie die Einführung von Übergangsregelungen für Schwefelgrenzwerte angemahnt.

In Summe war der zweite Hafentag eine erfolgreiche Fortsetzung der Vorjahrespremiere. Er hat den Wert und die Bedeutung des Hafenstandorts Schleswig-Holsteins in den Vordergrund einer öffentlichen Diskussion gestellt. Zudem bot er den öffentlichen Auftakt für das Wirken eines nach fast 20 Jahren neu aufgelegten Hafentwicklungs-konzepts, das die Zukunft der Häfen von Deutschlands nördlichsten Bundesland skizziert und damit Handlungsempfehlungen gibt. ■



Volker Zander (Wilhelm E.F. Schmid), Dr. Dirk Claus (Seehafen Kiel), Jürgen F. Jensen (CJBW), Minister Reinhard Meyer (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein), Frank Schnabel (GvSH und Brunsbüttel Ports), Heinrich Beckmann (Lübecker Hafen-Gesellschaft), Bürgermeister Stefan Mohrdieck (Stadt Brunsbüttel), Sebastian Reimann (DVZ), Landrat Dr. Jörn Klimant (Kreis Dithmarschen)



## Nach Investitionen in Höhe von rund 14 Millionen Euro Die Schleuse Kersdorf in 49 Minuten passieren

Am 5. September 2013 haben Heinz-Josef Joeris, Leiter der Abteilung Wasserstraßen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, und Jörg Vogelsänger, Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, die modernisierte Nordkammer der Schleuse Kersdorf für den Verkehr freigegeben.

„Mit Inbetriebnahme der neuen Nordkammer Kersdorf verringert sich die Schleusungszeit für einen hier verkehrenden Schubverband von derzeit 135 auf künftig 49 Minuten.“ freut sich Joeris, der auch Präsident des Vereins für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. ist. „Durch die Grundinstandsetzung der über 100 Jahre alten Anlage und



**Rolf Dietrich, Leiter des WNA Berlin, begrüßte die Gäste zur Feier der Verkehrsfreigabe.**  
Fotos: Friedbert Barg



**Die fertiggestellte Schleuse Kersdorf am 5. Juni 2013 ...**

die gleichzeitig ausgeführte Verlängerung der Nordkammer gewährleistet der Bund weiter den Betrieb der Wasserstraße und verbessert zugleich die Nutzungsbedingungen für die Schifffahrt deutlich.“

Seit April 2010 hat der Bund rund 14 Mio. € in die Grundinstandsetzung und Verlängerung der Nordkammer Kersdorf investiert. Dazu wurde der Massivbauteil der alten Schleusen- und Maschinenkammer teilweise abgebrochen und neu aufgebaut. Die Verlängerung der Schleusen- und Maschinenkammer erfolgte in Richtung Oberwasser in Spundwandbauweise. Gleichzeitig wurden im Oberen und Unteren Vorhafen die Leiteinrichtungen und Wartestellen für die Schifffahrt modernisiert.

Sämtliche Anlagenteile des Stahlwasser- und Maschinenbaus sowie der Elektro- und Nachrichtentechnik wurden vollständig erneuert. Die neue Anlage kann künftig fernüberwacht und ferngesteuert werden. Die alte Südkammer (Baujahr 1890) wird mit Inbetriebnahme der neuen Nordkammer außer Betrieb genommen.

Nach einer entsprechenden Ausschreibung hatte das Wasserstraßen-Neubauamt (WNA) Berlin eine aus der Kirchheimer Bickhardt Bau AG und der Ibbenbürener Schäfer-Bauten GmbH gebildete Arbeitsgemeinschaft mit der Durchführung der Bauarbeiten beauftragt.

Die Schleuse Kersdorf ist das westliche Abstiegswerk für die Scheitelhaltung der Spree-Oder-Wasserstraße (bei SOW km 89,73). Die mittlere Hubhöhe der Anlage mit zwei Schleusen- und Maschinenkammern beträgt 2,87 m. Die Südkammer wurde im Zuge des Baus



**Heinz-Josef Joeris**

des Oder-Spree-Kanals im Jahr 1890 erbaut und kann von Wasserfahrzeugen bis 67 m Länge und 8,25 m Breite durchfahren werden. Die 1904 fertiggestellte Nordkammer verfügte über nutzbare Abmessungen von 57 m Länge und 9,68 m Breite. Aufgrund ihres hohen Alters waren beide Schleusen

baufällig, so dass eine Schleusenammer instand gesetzt werden musste.

Mit der neuen Nordkammer Kersdorf steht der Schifffahrt nun eine moderne Schleusenammer mit einer nutzbaren Länge von 115 m zur Verfügung. Die nutzbare Kammerbreite des instandgesetzten Massivbauteiles beträgt weiter 9,68 m.

Mit dem Ziel, die Industrie- und Gewerbestandorte entlang der Spree-Oder-Wasserstraße nachhaltig an das transeuropäische Binnenwasserstraßennetz anzubinden, wurden durch den Bund nach und nach fast alle Schleusen am Oder-Spree-Kanal instandgesetzt und auf 115 m nutzbare Länge verlängert. Im Jahr 2003 erfolgte die Instandsetzung und Verlängerung der Schleuse Wernsdorf (SOW km 47,60). Die Schleuse Eisenhüttenstadt (SOW km 127,3) wurde mit 127 m nutzbarer Kammerlänge ohne Verlängerung instandgesetzt. Die nicht mehr benötigte Staustufe Große Tränke (SOW km 68,75) wurde bereits im Jahr 2004 ersatzlos zurückgebaut.

Im Jahr 2012 wurden an der westlichen Eingangsschleuse Wernsdorf des Oder-Spree-Kanals 4.574 Fahrzeuge (davon 2.113 Sportboote) und rd. 600.000 Gütertonnen Ladung



**Verkehrsminister Jörg Vogelsänger**

geschleust. Hauptladungsarten waren Baustoffe, land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse sowie Nahrungs- und Futtermittel. Die drei Wasser- und Schifffahrtsämter Eberswalde, Berlin und Brandenburg a.d. Havel betreiben für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in der Region Berlin-Brandenburg 1.474 km Wasserstraßen, das Schiffshebewerk Niederfinow sowie 71 Schleusen, 77 Wehre und 294 WSV-eigene Brückenanlagen. Das Wasserstraßen-Neubauamt Berlin investiert im Auftrag des Bundes ca. 50 Mio. € pro Jahr in den Erhalt sowie den bedarfsgerechten und umweltverträglichen Ausbau dieser Infrastruktur. ■



*... und während winterlicher Bauarbeiten.*

**Foto: WNA Berlin**



## Zwei Jahre nach dem Großbrand im Neusser Hafen

# M. Zietzschmann weiht Hallenneubau ein

**W**ir haben die Gunst der Stunde genutzt und für die Zukunft gebaut“, erklärte Frank Welter, Betriebsleiter des Schüttgut-Betriebes der M. Zietzschmann GmbH & Co. KG an der Heerdtbuschstraße. Der Neubau, dessen Betriebseröffnung der Neusser Logistiker feierte, ersetzt eine Halle, die vor zwei Jahren bei einem Großbrand zerstört worden war. Und beim Wiederaufbau hatte man nicht nur an den reinen Ersatz, sondern an künftige Anforderungen gedacht und entsprechend größer und moderner geplant.

„Das habt ihr toll gemacht, ich danke euch dafür!“, lobte Günter Haberland, Geschäftsführer der Firma Zietzschmann, bei der of-

fiziellen Begrüßung. Zur Betriebseröffnung hatte die Neusser Firma Mitarbeiter, Geschäftsfreunde und –partner eingeladen. Das neue Bauwerk präsentierte sich dabei herausgeputzt von seiner besten Seite. Mit Strohballen, Kürbissen, Tischen und Stühlen sowie grünem Teppichboden war der vordere Ladebereich ausgestattet – für die Gäste der Einweihung sowie das am Abend geplante Fest mit den Mitarbeitern. Hier werden künftig Recycling-Wertstoffe, Dünger, Mineralien und chemische Vorprodukte zwischengelagert und verladen.

**Millioneninvestition sichert den Standort** Einen mittleren einstelligen Millionenbetrag hat die Firma Zietzschmann investiert, um

einen neuen, größeren Hallenkomplex auf dem Betriebsgelände zu errichten, der die niedergebrannte Halle ersetzt. Das Gelände hatte das Neusser Unternehmen vor zwölf Jahren von Rhenus übernommen. Der Hauptsitz des Logistik-Betriebes liegt nur wenige Hundert Meter von hier entfernt an der Düsseldorfer Straße am Hafenbecken. Dort wird Stückgut umgeschlagen. Der Schüttgut-Neubau hat einen

direkten Anschluss ans Hafenbecken des Erftkanals. „Wir liegen hier direkt an der Hafeneinfahrt, so dass jedes Schiff bei uns vorbei muss“, so Markus Brockes, Handlungsbevollmächtigter bei Zietzschmann. Neben dem „Wasseranschluss“ wurde auch die Straßenanbindung deutlich verbessert, denn Lkw können nun um den Hallenkomplex herumfahren und ggf. zwischen Halle und Hafenbecken über den Ladekran direkt vom Schiff beladen werden. Dafür mussten jedoch höhere Umweltauflagen erfüllt werden, die knapp ein Fünftel der Investitionssumme verschlangen: Unter den Asphalt zum Wasser hin sind Tanks verbaut, die eventuell verunreinigtes Wasser auffangen. Dieses wird gefiltert zurück ins Hafenbecken bzw. in den Schmutzwasserkanal gepumpt. Nach anderthalb Jahren Bauzeit steht der Hallenkomplex, den die Firma Jansen Betonwaren aus der Nähe von Eindhoven (Holland) mit Bausteinen aus recyceltem Beton (Legioblock-Elemente) hochgezogen hatte. „Diese Firma war die einzige, die bis zu einer Höhe von 8,80 Meter bauen konnte“, erklärte Günter Haberland. Rund 5.500 Steine mit einem Gewicht von jeweils 2,4 Tonnen bilden das Mauerwerk. Direkt aus dem Lkw wurden die Bauelemente hier aufeinander gesetzt. Noppen – ähnlich wie bei Legosteinen – garantieren die Standsicherheit des Mauerwerks. Verfugt wurden die Steine nur von außen, um das Gebäude wasserdicht zu machen.

Der neue Hallenkomplex für Schüttgut besteht aus sechs Boxen mit je ca. 1.500 Kubikmetern Volumen sowie einer Holzdachkonstruktion und Schiffs-luken, die sich öffnen lassen, damit der Hafenkran das Schüttgut direkt aus oder in Schiffe einladen kann. Aus den Schüttgutboxen wird das Material im vorderen Teil der Halle in Lkw umgeladen. Damit ist auch die Verladung vom Wetter unabhängig. Zwei weitere Boxen im direkten Anschluss an die Halle könnten als Erweiterung des Hallenkomplexes ebenfalls noch überdacht werden, wenn denn entsprechender Bedarf besteht. Die Düngerhalle auf der anderen Seite ist älteren Datums und hat ein Fassungsvermögen von 6.500 Tonnen. „Zum 100. Geburtstag der Firma in Neuss hat sich Zietzschmann mit dem Neubau gut aufgestellt“, fand Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, in seinem Grußwort. „Die Anforderungen an das Massengut werden steigen“, ist Schäfer überzeugt: „Diese Anlage für klassisches Massengut bereichert das Portfolio der Neuss-Düsseldorfer Häfen.“



**Günter Haberland, Geschäftsführer der Firma Zietzschmann, und Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, beim offiziellen Teil der Eröffnung. Foto: P. Grünendahl**



**Die neue Halle im Hafen Neuss.**

**Foto: M. Zietzschmann GmbH**

**Petra Grünendahl ■**



# Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.



## Was haben wir erreicht?

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

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

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

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

## Werte erhalten und fördern



## Werden Sie Mitglied !

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

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

## Wir brauchen Ihre Hilfe...

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

## Kommen Sie an Bord!



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

Apostelstraße 84 • 47119 Duisburg  
Telefon (02 03) 8 08 89-0  
[www.binnenschifffahrtsmuseum.de](http://www.binnenschifffahrtsmuseum.de)



# Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen

## Signale und Regeln für die Berufs- und Sportschifffahrt

Mit der überarbeiteten Ausgabe der „Signale der Binnenschifffahrt“ (1996 Binnenschifffahrts-Verlag Duisburg, 2012 F. Barg Verlag Düsseldorf) liegt mit diesem Buch nun eine weitere Aktualisierung vor. Änderungen in der Gestaltung des bisherigen Buches, Änderungen in der Rheinschifffahrts-Polizeiverordnung und insbesondere die neue Wahrschauregelung auf dem Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar ab dem 1.12.2013 führten zu dieser Neuauflage. Um gleichzeitig der engen Verbindung zwischen Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt sowie Berufs- und Sportschifffahrt Rechnung zu tragen, haben wir den Titel des Buches angepasst.

Und das finden Sie in dem Buch:



- aktuelle Auszüge aus den wichtigsten Polizeiverordnungen für die Schifffahrt auf den deutschen Binnen- und Seewasserstraßen
- Abbildungen und Erläuterungen der an den Ufern aufgestellten Zeichen,
- detaillierte Beschreibungen der Tag- und Nachtbezeichnungen der Fahrzeuge während der Fahrt und beim Stillliegen,
- Notsignale,
- Zeichen an Brücken und Schleusen,
- schwimmende und feste Fahrwasserzeichen,
- Schallsignale und Signalmittel.
- wichtige Anschriften und Rufnummern für die Sport- und Berufsschifffahrt
- die neue Wahrschauregelung auf dem Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar ab 1.12.2013

Eben alles, was Schiffs- und Bootsführer zum sicheren und vorschriftsmäßigen Betrieb ihres Wasserfahrzeugs wissen sollten. Das Büchlein passt wegen seines A6-Formates in die Brusttasche eines Hemdes und in jede Handtasche.

**Preis € 10,00 inkl. MwSt. und Versand innerhalb Deutschlands. Andere Länder zuzüglich € 3,45 Porto.**

### Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen

ISBN 978-3-9813124-3-0

Dr. Regina Winterberg, Friedbert Barg

Preis € 10,- inkl. MwSt. und Versand innerhalb Deutschlands.

Andere Länder zuzügl. € 3,45 Porto.

Friedbert Barg Verlag

Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Tel. 0211-383683 Fax 0211-383684

Bestellungen per E-Mail an: [f.barg@schifffahrts-magazin.de](mailto:f.barg@schifffahrts-magazin.de)

