

Durchaus positive Signale

BDB, BÖB und IG RiverCruise zeigen sich mit dem Koalitionsvertrag zufrieden

Seite 6 -7

Suche nach optimaler Form

Sprechtage der STG über die Schiffbau-Versuchsanstalten in Deutschland

Seite 26

Europäischer Logistikverband

Die Häfen haben eine strategische Rolle in den Lieferketten Europas

Seite 32



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

esa EuroShip:
Kompetent. Flexibel. Innovativ.

www.esa-allianz.de



THE GATEWAY TO EUROPE.



Intelligente Vernetzung bringt Ihre Güter effizienter zum Ziel.

Je geschickter Sie Wasserwege, Straßen und Schienen verknüpfen, desto mehr Vorsprung gewinnen Sie im Wettbewerb um Zeit und Kosten. Mit duisports intelligenter trimodaler Vernetzung sichern Sie Ihrem Unternehmen ein Höchstmaß an Effizienz – ganz gleich, welche Ziele Kontinentaleuropas Sie ansteuern.

Als herausragende Handels- und Verkehrsdrehscheibe im größten industriellen Ballungsraum Europas setzt duisport in jeder Richtung eigene Maßstäbe und bietet ideale Voraussetzungen für komplette Versorgungslösungen.

In welchen Größendimensionen sich Ihre Anforderungen auch bewegen: duisport – wir versorgen Europa.

duisport 
excellence in logistics

Tel. +49 203-80 31
mail@duisport.de
www.duisport.de

DAS TOR ZU VIELEN WEITEREN VORTEILEN: BESUCHEN SIE UNS IM INTERNET.



Friedbert Barg
Herausgeber, Chefredakteur

So steht's im Koalitionsvertrag: „Das Gesamtkonzept Elbe wollen wir im Ausgleich der ökologischen und ökonomischen Belange umsetzen. Wir wollen den Donau-Ausbau zwischen Straubing und Vilshofen auf Basis der Beschlussvariante der Bayerischen Staatsregierung (ohne Staustufe).“

Wird die Große Koalition auch ein Großer Wurf?

A Iso zumindest nach jetzigem Stand wird sich die künftige Große Koalition, wenn sie denn endlich irgendwann zustande kommt, nicht als Großer Wurf bezeichnen lassen können.

Seit der Bundestagswahl sind über zwei Monate vergangen und die gewählten Abgeordneten konnten noch immer nicht mit der Arbeit beginnen, für die sie eigentlich von uns gewählt wurden. Selbst die Bundestagsausschüsse haben sich noch nicht konstituieren können. Ein schnell ins Leben gerufener Hauptausschuss soll vorübergehend die drängendsten Arbeiten erledigen.

Erst nach dem 14. Dezember, wenn die SPD-Mitglieder den vorläufig geschlossenen Koalitionsvertrag abgenickt haben (oder nicht), wird das politische Tagesgeschäft nach den Vorgaben eben dieses Koalitionsvertrages beginnen können.

Aus dem direkten Umfeld der Binnenschifffahrt haben der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) und die in der IG RiverCruise organisierten Reedereien der Flusskreuzschifffahrt den Vertrag zwischen CDU, CSU und SPD weitgehend begrüßt.

Allerdings bedauert BDB-Präsident Georg Hötte, dass die im Vorfeld genannten Euro-Beträge für die Finanzierung der Infrastruktur im Koalitionsvertrag überhaupt nicht mehr erwähnt werden. Und: „Wenig nachvollziehbar ist für uns, weshalb die Bundesregierung sich hinsichtlich des Ausbaus der Donau auf ‚die Beschlussvariante der Bayerischen Staatsregierung‘ festlegt, d.h. auf einen Ausbau der Donau ohne Staustufen. Dieser Beschluss in Bayern ist ohne eine

inhaltliche Auseinandersetzung mit den Erkenntnissen der sog. ‚variantenunabhängigen Untersuchung zum Donauausbau‘ erfolgt. Eine rein an den Fakten orientierte Entscheidung wäre sicherlich sinnvoller gewesen.“

Ähnlich äußert sich in Bezug auf die Donau BÖB-Präsident Rainer Schäfer: „Die Festlegung des Koalitionsvertrages zum Donauausbau bleibt hinter den Erwartungen der Binnenhäfen zurück. Die Bundesregierung als Eigentümerin der Wasserstraße verpasst an dieser Stelle die Chance, ein deutlicheres Signal für einen weitergehenden Ausbau der Donau zu geben.“ Die Fortführung des Gesamtkonzepts Elbe als Element des Koalitionsvertrages dagegen sieht der BÖB als klares Bekenntnis der Bundesregierung, die Elbe als europäische Wasserstraße nicht zu vernachlässigen. In dem Koalitionsvertrag heißt es zu diesen beiden Bereichen wörtlich: „Das Gesamtkonzept Elbe wollen wir im Ausgleich der ökologischen und ökonomischen Belange umsetzen. Wir wollen den Donau-Ausbau zwischen Straubing und Vilshofen auf Basis der Beschlussvariante der Bayerischen Staatsregierung (ohne Staustufe).“

Natürlich haben beide Präsidenten Recht, wenn sie aus der Sicht des Schifffahrts- und Hafengewerbes Schwachstellen im Koalitionsvertrag aufzeigen, aber beide wissen natürlich auch, dass derzeit kaum andere Möglichkeiten um- und durchsetzbar sind.

Was geht und was wirklich nicht geht, wird sich spätestens dann zeigen, wenn der noch zu bildende Verkehrsausschuss des Bundestages seine Arbeit aufnimmt und sich seine Mitglieder an die Umsetzung des Koalitionsvertrages machen können. ■

Schifffahrt

- Alexander Dobrindt, CSU
Neuer Bundesverkehrsminister? 6
- Schifffahrt und Häfen sind berücksichtigt
Koalitionsvertrag ist unterzeichnet 6
- IG RiverCruise zum Koalitionsvertrag
Positive Signale 6
- BDB begrüßt die verkehrspolitischen Ziele
im Koalitionsvertrag
Durchaus positive Signale für Wasserstraße 7
- Deutsche Binnenhäfen zeigen sich zufrieden
BÖB: Neue Bundesregierung stärkt System 7
- Länderkonferenz Rhein im Kurfürstlichen Schloss in Mainz
Der Hinterlandverkehr der ZARA-Häfen muss neu
„gedacht“ werden 8
- Die esa-Allianz ist ein fester Begriff in der Binnenschifffahrt
„Qualität und Verbindlichkeit - das sind
unsere Grundwerte“ 14
- Europäische Alternative zum amerikanischen GPS
Finanzierung für Galileo und EGNOS ist gesichert 17
- Für herausragende, aktuelle und innovative Studien
zur Schifffahrts- und Marinegeschichte
Stiftung schreibt mit 10.000 Euro dotierten Preis aus 18
- Business to Motorways of the Sea soll Häfen in
Europa besser miteinander verbinden
Neues EU-Projekt zur Förderung der Shortsea-Schifffahrt 20
- ELWIS ab sofort mit neuem Modul
ADN-E-Learning für Binnenschiffer Freigeschaltet 20
- Neues Buch von Werner Böcking
Gerade erschienen: Lebendiger Niederrhein 21
- Familie Müller aus Magdeburg (2)
Binnenschiffer in fünfter Generation 22
- Gemeinsame Sitzung der WSP'en der ZKR-Länder 23
- „Die Binnenschifffahrt bleibt auch in Zukunft der
wichtigste Transportpartner der Stahlindustrie“
Stahlvorstand gibt starkes Signal Richtung Schifffahrt 24
- VBW-Mitgliederversammlung 2013
Becker und Jannssen neu im VBW-Präsidium 25

Schiffstechnik

- Sprechtag der STG zu Schiffbau-Versuchsanstalten
in Deutschland
Die Suche nach der optimalen Form 26



- Niedersächsische Seehäfen
Potenziale für eine LNG-Versorgungsstruktur 29
- Erste LNG-Betankung in einem deutschen Hafen
Mannheimer Hafen startete einen Pilotversuch 30



- Bachelorarbeit: Untersuchung über Zusammenhang
zwischen Neigungswinkel von Kreuzfahrtschiffen und
Evakuierungszeiten
Erhöhung der Sicherheit auf Kreuzfahrtschiffen 31
- Auf Deutsch verfügbar: ISGINTT-Leitfaden 31

TITELBILD Bunkerboot „Rheintank 14“ und Bunkerstation „Arche Nowag“ am Rhein bei Mannheim.

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 Grünendahl (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

Häfen / Wasserstraßen

- Europäische Entscheidungsträger und Führungskräfte der Industrie haben im Europäischen Parlament darüber diskutiert, wie die Häfen zur europäischen Innovation und Wettbewerbsfähigkeit beitragen
Häfen haben eine strategische Rolle in den Lieferketten Europas 32
- „Gute Ergänzung zum bestehenden Pool“
RheinCargo setzt drei neue Bombardier-Loks ein 33



- Umzug der Verwaltung
Kölner HGK verkauft das Hafenamt im Rheinauhafen 33
- Die Hafen Hamburg Marketing e.V., die bayernhafen-Gruppe und IGS Intermodal diskutierten Anforderungen und Potenziale für Seeschifffahrt und Hinterlandverkehre „Infrastrukturen und Ressourcen weiter ausbauen und effizient nutzen“ 34
- Gut für die Wirtschaft
Verbindliche Zusage zum Frankfurter Osthafen 36

- Ulrich Schnake neuer Vorsitzender
BÖB-Arbeitsgemeinschaft Häfen in NRW hat sich konstituiert 36
- EBU: Europaparlament verabschiedet Mehrjahresbudget zur Infrastrukturplanung
Unterstützung für die Binnenschifffahrt 36
- Mit eigenen LKW der Sächsischen Binnenhäfen
SBO erweitert das Logistikgeschäft im Hafen Riesa 37



- Dialog beginnt
Zukunft der Tideelbe 37
- Forderung der deutschen Seehafenbetriebe
„Seehafenanbindungen prioritär ausbauen!“ 38

Rubriken

- Kommentar 3
- Impressum 4

Kompetente Partner für Schifffahrt und Häfen

Kleinholz-Ruhrort

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-Dieselmotoren
- 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 Hafenstraße 15
97080 Würzburg
www.MSGeG.de

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

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

Expertise seit über 95 Jahren

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

esa EuroShip:
Kompetent. Flexibel. Innovativ.

www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der Allianz

Alexander Dobrindt, CSU Neuer Bundes- verkehrsminister?

Der bisherige CSU-Generalsekretär Alexander Dobrindt (Foto) ist Kreisen zufolge als künftiger Bundesverkehrsminister nicht nur im Gespräch, sondern schon gesetzt. Alexander Dobrindt wurde am 7. Juni 1970 in Peißenberg geboren. Er



ist römisch-katholisch, verheiratet, ein Kind.

Kurzbiografie: 1989 Abitur am Gymnasium in Weilheim; anschließend Studium der Soziologie an der Ludwig-Maximilians-Universität in München; 1995 Abschluss als Diplom-Soziologe; 1996 bis 2005 Geschäftsführer und stiller Gesellschafter. 1986 Eintritt in die Junge Union, 1990 bis 1997 Kreisvorsitzender der Jungen Union; seit 1990 Mitglied der CSU, 1996 bis 2011 Marktgemeinderat in Peißenberg, seit 1996 Kreisrat in Weilheim-Schongau. 1999 bis 2011 Ortsvorsitzender der CSU, seit 2009 Kreisvorsitzender der CSU Weilheim-Schongau und Generalsekretär der CSU. Mitglied des Bundestages seit 2002; 2005 bis 2008 wirtschaftspolitischer Sprecher der CSU-Landesgruppe, November 2008 bis Februar 2009 Vorsitzender der Arbeitsgruppe Bildung und Forschung der CDU/CSU-Bundestagsfraktion. ■

Schifffahrt und Häfen sind berücksichtigt

Koalitionsvertrag ist unterzeichnet

Der am 27.11.2013 zwischen der CDU, CSU und der SPD unterzeichnete Koalitionsvertrag befasst sich an verschiedenen Stellen mit Schifffahrt, Häfen und Wasserstraßen.

Direkt genannt ist die Binnenschifffahrt auf der Seite 43 unter der Überschrift „Bundeswasserstraßen“:

„Die Binnenschifffahrt verfügt über erhebliche Kapazitätspotenziale. Um diese bestmöglich nutzen zu können, sind wir auf leistungsfähige Bundeswasserstraßen angewiesen, für die wir klar definierte Investitionsprioritäten setzen.

Auf Grundlage des neuen BVWP und der Verkehrsinfrastrukturberichte werden wir in regelmäßigen Abständen einen nach Dringlichkeitsstufen geordneten Maßnahmenplan für den Erhalt der Bundeswasserstraßen erarbeiten. Neben der Tonnage werden weitere Kriterien für die Prioritäteneinstufungen berücksichtigt.

Den angestoßenen Reformprozess der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes werden wir unter Einbindung der Beschäftigten so entwickeln, dass die notwendigen

Das Gesamtkonzept Elbe wollen wir im Ausgleich der ökologischen und ökonomischen Belange umsetzen.

Wir wollen den Donau-Ausbau zwischen Straubing und Vilshofen auf Basis der Beschlussvariante der Bayerischen Staatsregierung (ohne Staustufe).

Auch das steht in dem Koalitionsvertrag: Die Donau zwischen Straubing und Vilshofen erhält keine Staustufen.

regionalen Kompetenzen gesichert werden. Wir werden ein Wassertourismuskonzept vorlegen.

Das Gebührensystem für die Nutzung der (technischen) Anlagen der Bundeswasserstraßen werden wir wettbewerbsneutral vereinheitlichen. Die Gebühren für den Nord-Ostsee-Kanal werden wir anpassen. Die Förderrichtlinie für abgasärmere Motoren in der Binnenschifffahrt wird attraktiver gestaltet, um die Modernisierung der Flotte zu beschleunigen.“ ■

IG RiverCruise zum Koalitionsvertrag

Positive Signale

Der Flusskreuzfahrtverband IG RiverCruise begrüßt es ausdrücklich, dass die künftige Bundesregierung den Tourismus als wichtigen Wirtschaftsfaktor bezeichnet und die Bedeutung leistungsfähiger Bundeswasserstraßen anerkennt.

„Dabei sollte allerdings nicht nur der Gütertransport, sondern auch der Ausbau der touristischen Infrastruktur gefördert werden, denn mehr als 800.000 Gäste bereisen jährlich die europäischen Flüsse an Bord von Flusskreuzfahrtschiffen, ein erheblicher Teil davon die deutschen Flüsse“, so Helge Grammerstorf, Geschäftsführer des Verbandes. „Die Flusskreuzfahrtbranche hat ein eigenes, vitales Interesse an der Erhaltung und dem Schutz von Natur und Umwelt. Da-

her begrüßen wir die Absicht der künftigen Regierungskoalition, durch gezielte Förderung die Erforschung und Entwicklung neuer Technologien voran zu treiben und die Investitionen der Reedereien in innovative Technik zu unterstützen.“

Die Flusskreuzfahrtbranche nimmt außerdem befriedigt zur Kenntnis, dass ein Wassertourismuskonzept vorgelegt und der Reformprozess der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu einem konstruktiven Ergebnis geführt werden soll.

Mit weiteren Arbeitskämpfmaßnahmen, welche die Branche in diesem Jahr erheblich belasteten, sei daher hoffentlich nicht erneut zu rechnen. ■

Deutschlands Zukunft gestalten

Koalitionsvertrag
zwischen CDU, CSU und SPD

18. Legislaturperiode

Der komplette Koalitionsvertrag kann unter www.schiffahrts-magazin.de heruntergeladen werden.

BDB begrüßt die verkehrspolitischen Ziele im Koalitionsvertrag

Durchaus positive Signale für Wasserstraße

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) zeigt sich in Summe zufrieden mit den im Koalitionsvertrag vereinbarten Zielen und Maßnahmen zur Förderung der Binnenschifffahrt in Deutschland.

CDU, CSU und SPD haben sich darauf verständigt, die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße besser miteinander zu verzahnen, die jeweiligen Systemvorteile bestmöglich zu nutzen und mehr Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern: „Die Binnenschifffahrt verfügt über erhebliche Kapazitätspotenziale.“ Positiv ist, dass dieses verkehrspolitische Ziel mit konkreten Maßnahmen unterlegt wird, denn um diese Potenziale „bestmöglich“ nutzen zu können, sei man auf „leistungsfähige Bundeswasserstraßen angewiesen“, stellen die Koalitionäre fest.

So sollen in den kommenden vier Jahren die Bundesmittel für die Verkehrsinfrastruktur „substanziell“ erhöht werden. Insbesondere soll nach dem Willen von CDU, CSU und SPD die Strategie zur Ertüchtigung der

Schleusen fortgeschrieben und verstärkt werden. Ein alle zwei Jahre neu aufgelegter Infrastrukturbericht, der den tatsächlichen Erhaltungs- und Sanierungsaufwand offen legt, soll den erforderlichen Aufschluss über den notwendigen Investitionsbedarf geben; das zukünftige Ausbaugesetz für die Wasserstraßen wird den Bedarf an Ausbaumaßnahmen festschreiben. „Positiv ist, dass bei der Umsetzung der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die notwendigen regionalen Kompetenzen der Verwaltung gesichert werden sollen“, erklärt BDB-Präsident Georg Hötte in Duisburg. Erfreulich ist auch, dass die weitere Förderung des Binnenschifffahrtsgewerbes im Koalitionsvertrag festgeschrieben wird: „Die Förderrichtlinie für abgasärmere Motoren in der Binnenschifffahrt wird attraktiver gestaltet, um die Modernisierung der Flotte zu beschleunigen“, kündigt die neue Bundesregierung an.

„Die Signale, die von diesem Koalitionsvertrag ausgehen, sind für das System Wasserstraße durchaus positiv“, stellt BDB-Prä-

sident Georg Hötte fest. Schade sei, dass im Vorfeld ermittelte und konkret genannte Euro-Beträge, die in der Finanzierung der Infrastruktur zusätzlich notwendig sind, im Koalitionsvertrag nun nicht erwähnt werden. „Auch die diskutierten Vorschläge für eine neue Systematik im Bundeshaushalt, z.B. durch die Schaffung von verkehrsträgerbezogenen Infrastrukturfonds, die eine überjährige Planungs- und Finanzierungssicherheit geben könnten, sind im Koalitionsvertrag nur in Ansätzen zu finden“, bedauert der BDB-Präsident.

„Wenig nachvollziehbar ist für uns, weshalb die Bundesregierung sich hinsichtlich des Ausbaus der Donau auf ‚die Beschlussvariante der Bayerischen Staatsregierung‘ festlegt, d.h. auf einen Ausbau der Donau ohne Staustufen. Dieser Beschluss in Bayern ist ohne eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Erkenntnissen der sog. ‚variantenunabhängigen Untersuchung zum Donauausbau‘ erfolgt. Eine rein an den Fakten orientierte Entscheidung wäre sicherlich sinnvoller gewesen“, so BDB-Präsident Georg Hötte. ■

Deutsche Binnenhäfen zeigen sich zufrieden

BÖB: Neue Bundesregierung stärkt System

Die deutschen Binnenhäfen zeigen sich zufrieden mit dem von Union und SPD beschlossenen Koalitionsvertrag. Mit der Vereinbarung wird das System Wasserstraße deutlich gestärkt. Die vom Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) wiederholt geäußerte Bitte, die für die Wasserstraßenpolitik wichtige WSV-Reform und die Kategorisierung der Wasserstraßen so zu gestalten, dass vor Ort weiterhin eine leistungsfähige Wasserstraße bereitgestellt wird, findet sich im Koalitionsvertrag wieder.

Rainer Schäfer, Präsident des BÖB, betont „einen revolvierenden Infrastrukturbericht haben wir bereits seit 2008 immer wieder gefordert. Jetzt kann gemeinsam mit Schifffahrt, Häfen und Verladern eine transparente und ehrliche Bestandaufnahme der Wasserstraßen und Schienenwege in Deutschland erfolgen. Hier fordern wir auch die NE-Schienenwege mit einzubeziehen. Dazu gehört aber auch eine fortlaufende Betrachtung

der Auswirkungen durch die WSV-Reform. Wir hoffen damit die Planungssicherheit zu erreichen, die wir in den letzten Jahren an einigen Stellen vermisst haben.“

Aus Sicht der Binnenhäfen sind die Beschlüsse des Koalitionsvertrages zur zukünftigen Infrastrukturfinanzierung der nötige Schritt zu einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, die Grundlage für den volkswirtschaftlichen Erfolg Deutschlands ist. Rainer Schäfer: „Der erste Schritt ist getan. Die Bundesregierung bekennt sich dazu, den langjährigen Investitionsstau bei allen Verkehrsträgern abzubauen. Nun ist es notwendig, schnell die nächsten Schritte umzusetzen und vor allem den Haushaltsansatz nachhaltig zu erhöhen, zu verstetigen und auch eine dringend notwendige Überjährigkeit dieser Ansätze sicherzustellen.“

Die Ideen der Bodewig-Kommission und die Beschlüsse der Verkehrsminister zur Reform der Infrastrukturfinanzierung sind

nicht in den Koalitionsvertrag aufgenommen worden. Es ist dennoch nötig, über diese Ansätze weiter zu beraten und sie schnellstmöglich umzusetzen. Sie sind, nach Auffassung des BÖB, eine gute Möglichkeit, die zusätzlichen Steuermittel Haushaltspolitikern schmackhaft zu machen. Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bleibt damit das Thema der Verkehrspolitik in der 18. Legislaturperiode.

Die Festlegung des Koalitionsvertrages zum Donauausbau bleibt hinter den Erwartungen der Binnenhäfen zurück. Die Bundesregierung als Eigentümerin der Wasserstraße verpasst an dieser Stelle die Chance, ein deutlicheres Signal für einen weitergehenden Ausbau der Donau zu geben. Die Fortführung des Gesamtkonzepts Elbe als Element des Koalitionsvertrages sieht der BÖB als klares Bekenntnis der Bundesregierung, die Elbe als europäische Wasserstraße nicht zu vernachlässigen. ■

Länderkonferenz Rhein im Kurfürstlichen Schloss in Mainz

Der Hinterlandverkehr der ZARA-Häfen muss neu „gedacht“ werden



Dr. Veit Steinle



Landesverkehrsminister Roger Lewentz



BÖB-Präsident Rainer Schäfer

Von Friedbert Barg

Um die Bedeutung der Verkehrs- und Logistikachse Rhein zu verdeutlichen und zu diskutieren, hatten die Verkehrsminister der Rheinanlieger-Länder Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Hessen und Nordrhein-Westfalen über 200 Verkehrsexperten aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung nach Mainz in das Kurfürstliche Schloss - liegt direkt am Rhein - eingeladen.

Roger Lewentz, in Rheinland-Pfalz zuständiger Minister für den Verkehr und Gastgeber der Länderkonferenz, zitierte in seiner Begrüßungsansprache das Bekenntnis, mehr Gütertransporte von der Straße und von der Schiene aufs Wasser zu bringen. „Das hat schon Tradition.“, aber angesichts der Zustände der Infrastrukturen bei Straßen- und Bahn stelle sich die Forderung aktueller

denn je, betonte der Minister, - und dennoch komme der Anteil des Binnenschiffs am Modal Split derzeit kaum über 12 Prozent hinaus.: „Hier geht es mir entschieden zu langsam, hier muss nachgesteuert werden. Auf das Verhältnis zwischen den deutschen Nordseehäfen und den ZARA-Häfen (Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) eingehend sagte Lewentz: „Der Bund muss auch in den Blick nehmen, dass der Lauf des Rheins und seine Standortstrukturen die Ausrichtung der Transportwege auf die ZARA-Häfen als die wirtschaftliche Lösung schlicht bedingen. Der Hinterlandverkehr der ZARA-Häfen muss deshalb neu „gedacht“, Realitäten und daraus folgende Erfordernisse müssen respektiert werden.“

Das auch vor dem Hintergrund, dass Hafen Rotterdam plane, bis zum Jahr 2035 die Containerverkehre bis zum Jahr 2035 bis

zu 45 Prozent über das Binnenschiff abzuwickeln. „Das sind ehrgeizige Ziele, davor habe ich Respekt.“, unterstrich Lewentz. Und: „Ich bin guter Dinge, dass die Binnenhäfen und die Binnenschifffahrt ihren Beitrag leisten werden, um dies auch zu erreichen. Denn zahlreiche Terminals des kombinierten Verkehrs in den Binnenhäfen haben ihre Kapazitäten auch bei uns bereits deutlich ausgeweitet oder sie stehen unmittelbar vor weiteren Ausbauprojekten. Wir müssen unser Verkehrs- und Transportwesen fit machen für das 21. Jahrhundert. Dazu braucht eine hohe Weitsicht politischer Entscheidungen und hohe Verantwortung. Ich zolle meinem Kollegen Michael Groschek großen Respekt, dass das Land Nordrhein-Westfalen erhebliche Mittel aufgebracht hat, um die Anteile des Bundes am Hafen Duisburg zu übernehmen.“

Auf die Qualität der deutschen Verkehrs-

Anzeige



Alles unter einem Hut



RheinCargo gestaltet logistische Gesamtlösungen. Mit trimodalen Konzepten verbindet RheinCargo die pulsierende Industrieregion auf der Schiene, der Wasserstraße und kombiniert.

www.rheincargo.com

wege eingehend sagte der Verkehrsexperte, der bei der Waldhof-Havarie im Januar 2011 als Staatssekretär die Verbindungen und Aktivitäten zwischen dem örtlichen Krisenstab und dem Innenministerium koordiniert hatte, dass Deutschland ist bei seinen Verkehrswegen insgesamt zwar nach wie vor gut aufgestellt sei, aber der Zustand dieser Verkehrswege alarmierend sei: „Wir brauchen Perspektiven und neue Wege der Finanzierung. Die Koalitionsgespräche haben dies erkannt. Ich hoffe, dass sie in der Tat Perspektiven für die Verkehrswege eröffnen.“

Für Baden-Württemberg betonte dessen Verkehrsminister Winfried Hermann, dass für sein Bundesland zur Stärkung der Binnenschifffahrt die Verlängerung der Neckarschleusen zwischen Mannheim und Plochingen und im Schienenverkehr der Ausbau der Rheintalbahn für den schnellen Güterverkehr (3. und 4. Gleis) herausragende Bedeutung haben: „Wir wollen vor allem den Güterverkehr auf mittleren und langen Strecken von der Straße auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff verlagern. Dazu benötigen wir genügend Terminals für den kombinierten Verkehr sowie eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und ausreichende Finanzmittel für deren Erhalt und Betrieb sowie für notwendige Ausbaumaßnahmen.“

In Vertretung des in Nordrhein-Westfalen für den Verkehr zuständigen Minister Michael Groschek betonte dessen Staatssekretär Gunther Adler die Bedeutung der gemeinsamen Forderungen der rheinanliegenden Bundesländer an den künftigen Bundesverkehrsminister: „Unsere Straßen sind schon heute verstopft und kaputt, die Schienentrassen ausgelastet und die Anwohner vom Schienenlärm genervt. Der Güterverkehr wird aber weiter deutlich zunehmen. Daher fordern wir als Rheinanlieger den Bund auf, die Binnenschifffahrt nicht weiter stiefmütterlich zu behandeln, denn auf den Wasserstraßen gibt es noch freie Kapazitäten, die es zu nutzen gilt.“ Ein Binnenschiff könne immerhin 150 LKW-Ladungen befördern. Dies sei auch ökologisch der sinnvollere Weg, sind sich die Landespolitiker einig. Das Herz der produzierenden Wirtschaft und des Warentransports in Deutschland schlage entlang des Rheins, unterstrichen die Konferenzteilnehmer. Schifffahrtsstraßen, Binnenhäfen, Eisenbahnmagistralen und das Fernstraßennetz machten den Rheinkorridor zur wichtigsten Logistik- und Wirtschaftsachse nicht nur für Deutschland, sondern für Europa. Hier müsse verstärkt in Erhalt und Ausbau der Infrastruktur investiert werden. „Der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtgütertransport in Deutschland liegt derzeit nur bei rund zehn Prozent und das trotz bester Ökobilanz gegenüber LKW und Bahn“, betonte Gunther Adler. „Wir müssen hier jetzt das Ruder rumreißen: die Binnenwasserstraßen müssen in Zukunft mehr Transportaufgaben übernehmen, aber genau das setzt auch entsprechende Investitionen voraus.“

Für Hessen hob Verkehrsminister Florian Rentsch hervor, dass für sein Land vor allem die Hinterlandverbindungen der Binnenhäfen, zum Beispiel des Gerns-



Präsentieren die *Düsseldorfer Liste (v.l.): Gunther Adler, Winfried Hermann, Dr. Veit Steinle, Roger Lewentz, Bernhard Maßberg.* Foto: Friedbert Barg

Anzeige

Worldwide Connected

Schweizerische Rheinhäfen

Basel Kleinhüningen
Birsfelden
Auhafen Muttenz

Tel. +41 61 639 95 95
info@portof.ch
www.port-of-switzerland.ch

PORT OF SWITZERLAND



Über 200 Verkehrsexperten aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung waren in das Kurfürstliche Schloss in Mainz gekommen, um an der Länderkonferenz teilzunehmen. Foto: Friedbert Barg

heimer Hafens, von Bedeutung seien: „Aber auch das übergeordnete Schienennetz ist für den Güterverkehr wichtig, zum Beispiel eine alternative Güterverkehrsstrecke zur Entlastung des Rheintals. Ebenso groß ist die Bedeutung der Binnenwasserstraßen.

Das Land Hessen appelliert daher an den Bund, sich auch am Main für eine ausreichende Tiefe der Fahrinne sowie moderne

umfangreichen Infrastruktur die übrigen Verkehrswege und sie verfügt über große Kapazitätsreserven.“

Rainer Schäfer, Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen und Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen, stellte fest, dass die Anbindung Deutschlands an den Welthandel hauptsächlich über die Häfen der Nordrange erfolgt: Antwerpen, Rotterdam, Bremen und

Schleusen einzusetzen.“

Am Beispiel des Frankfurter Hafens (lesen Sie dazu auch die Meldung auf der Seite 36 dieser Ausgabe) schilderte Ralf Karpa, Geschäftsführer der Hafengesellschaft Frankfurt, die Bedeutung der Binnenschifffahrt für Hessen und Städte wie Frankfurt: „Sie energieeffizient, umweltschonend und leise, sie entlastet mit der vorhandenen

Hamburg. Dadurch ergebe sich aufgrund der wasserseitigen Anbindung auch eine eindeutige Orientierung der Binnenhäfen in Deutschland auf bestimmte Seehäfen. Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Hesse und Baden-Württemberg seien daher eher auf die ZARA-Häfen abonniert.

Das Herz der produzierenden Wirtschaft und des Warentransports in Deutschland schlage am Rhein, unterstrichen die Minister zum Abschluss der Konferenz im Mainzer Schloss: „Großschiffahrtsstraßen, Binnenhäfen, Eisenbahnmagistralen und das Fernstraßennetz machen den Rheinkorridor zur wichtigsten Logistik- und Wirtschaftsachse nicht nur für Deutschland, sondern für Europa. Hier muss verstärkt in Erhalt und Ausbau der Infrastruktur investiert werden.“

Zur Finanzierung verweisen die Minister auf die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz zur Infrastrukturfinanzierung. Die drängenden Finanzierungsfragen bei Erhalt und Ausbau müssten auch zentraler Gegenstand der Koalitionsverhandlungen in Berlin werden, stellten sie fest.

Düsseldorfer Liste

Gemeinsam mit Bayern haben sich die Rhein-Länder auf eine „Düsseldorfer Liste“

Anzeige



Trimodal im Quadrat

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



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

Hafen Mannheim
weltweit für die Region

Ein kleiner Bilderbogen vom Rande der Länderkonferenz

Fotos: Kira Küstermann



verständnis, die sie während der Länderkonferenz an Dr. Veit Steinle übergaben, der für das Bundesverkehrsministerium an der Konferenz teilgenommen hatte. Sie enthält 36 Schlüsselprojekte, die auf die verstärkte Nutzung der Binnenschifffahrtswege und die schnelle Erreichbarkeit der Umschlags-

zentren an den Binnenhäfen ausgelegt sind, davon 10 Ausbauprojekte an Wasserstraßen sowie je 13 zentrale Verbindungsprojekte zu Häfen über Schiene und Straßen. Angesichts des weiter steigenden Transportaufkommens müssten diese bei der Infrastrukturplanung des Bundes mit besonderem

Vorrang berücksichtigt werden, betonten die Verkehrsminister. ■

Eine Kopie der „Düsseldorfer Liste“ und des Anschreibens der Länderverkehrsminister an Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer kann unter www.schifffahrtsmagazin.de heruntergeladen werden.

Anzeige

CFNR, DIE LOGISTIKLÖSUNG...

Ihr Spezialist in Binnenschifffahrt und Logistik für Bulk und Schwertransporte. Ein bewehrtes Know-How zu Ihren Diensten :

- Kombiniertes Transport,
- Maßgeschneiderte multimodale Transportketten (See-Fluss-Straße-Schiene),
- Umschlag,
- Lagerung, Verwaltung von Lagerbeständen,
- Qualität und Sicherheit für Ware und Umwelt.

Ein breites Netz an Filialen und Niederlassungen :

FRANKREICH : STRASBOURG - THIONVILLE - FROUARD - DUNKERQUE - LILLE **DEUTSCHLAND :** KEHL - LUDWIGSHAFEN - DUISBURG
DILLINGEN - KARLSRUHE NIEDERLANDE : DORDRECHT **BELGIEN :** ANVERS - BRUXELLES - LIÈGE - MONS/GHLIN **SERBIEN :** BELGRAD
BEOCIN SCHWEIZ : BASEL





Design : www.ipiapia.fr



Hauptsitz :
 63 quai Jacoutot B.P. 100 - 67015 STRASBOURG Cedex
 Tel. 03 88 45 53 90 - Fax 03 88 45 53 95 - Website : www.cfnr.fr
Ihr Ansprechpartner :
 Tel. +33 (0)3 88 45 53 67 - ddc@cfnr.fr



TUI Cruises erhält Zertifizierung nach höchsten Qualitäts- und Umweltstandards

Vogel: „Einen der gesteckten Meilensteine erreicht“

TUI Cruises hat sich erstmalig nach dem internationalen Qualitätsstandard ISO 9001 und dem Umweltstandard ISO 14001 von DNV GL zertifizieren lassen. Im Rahmen eines Qualitätsmanagements nach ISO 9001 werden betriebliche Abläufe des gesamten Unternehmens, alle relevanten Unternehmensprozesse inbegriffen, zertifiziert. Qualitätsstandards können so transparent dargelegt werden. Der Normstandard ISO 14001 integriert Umweltmanagement im Unternehmensalltag, schafft Rechtssicherheit, unterstützt Unternehmen bei der Reduzierung ihrer Umwelteinflüsse durch effizientere Nutzung von Ressourcen und unterstreicht damit deren Engagement für die Umwelt. Torsten Schramm, bei DNV GL Maritime für die Geschäftsleitung in Deutschland, Mittlerer Osten und Asien verantwortlich, überreichte die Zertifikats-Urkunde an Richard J. Vogel, CEO von TUI Cruises, und Frank Kuhlmann, CFO bei TUI Cruises. „Die Einführung und zertifizierte Anwendung eines Qualitätsmanagementsystems nach dem ISO 9001 Standard ist für uns ein wichtiges Qualitätsmerkmal, denn Qualität und Sicherheit haben bei TUI Cruises oberste Priorität“, sagt Richard J. Vogel. „Die Zertifizierung von unabhängiger Stelle bestätigt jetzt unsere

Fähigkeit, diesem Anspruch gerecht zu werden. Wir freuen uns sehr, einen unserer gesteckten Meilensteine damit erreicht zu haben.“

Eine ebenso hohe Verantwortung trägt TUI Cruises wenn es um effiziente Schifffahrt, nachhaltiges Umweltmanagement und die Schonung natürlicher Ressourcen geht. „Wir wollen unseren Kunden erstklassigen Service bieten, tragen aber auch Verantwortung für globale Umweltthemen in der Seeschifffahrt. Mit der Umweltmanagement-Zertifizierung nach der ISO-Norm 14001 wollen wir jetzt ein Zeichen setzen. Dabei ruhen wir uns nicht auf der Zertifizierung aus, sondern werden unsere Prozesse weiterhin kontinuierlich optimieren“, erklärt Richard J. Vogel weiter.



Torsten Schramm, DNV GL, bei der Zertifikats-Übergabe mit Richard J. Vogel und Frank Kuhlmann, TUI Cruises (v.l.)

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

Neuerscheinung Überseecontainer beladen

Die Neuerscheinung „Überseecontainer beladen“ zeigt anschaulich und praxisnah, worauf es bei der Beladung von Containern ankommt und wie die Ladung richtig gesichert werden muss.

Anders als bei reinen Lkw-Transporten sind Güter in Überseecontainern oft über Wochen hinweg Sturm, Wellengang oder Feuchtigkeit ausgesetzt. Um diesen Belastungen standzuhalten muss hier die Sicherung der Ladung anders erfolgen. Das neue Praxishandbuch „Überseecontainer beladen“ enthält zahlreiche Tipps und Tricks für die korrekte Containerbeladung. Neben den Grundlagen werden die verschiedenen Containerspezifikationen, der richtige Umgang mit Containern und besonders die Sicherung der Ladung behandelt. Über 300 Fotos und Abbildungen sowie die praktische Container-Checkliste machen dieses Buch zu einem wichtigen Nachschlagewerk für die tägliche Praxis.

Aus dem umfangreichen Inhalt:

- Containerarten und ihre jeweiligen Besonderheiten
- Containerzulassungen
- Grundlagen und Zubehör für die Ladungssicherung
- Praxisbeispiele aus der Containerbeladung
- Der Umgang mit den Containern (Kennzeichnung, Verplombung, Öffnen und Schließen)
- Vorschriften zur Containerstauung

Wolfgang Huber

Überseecontainer beladen

Praxishandbuch

Softcover, 21 x 27,9 cm, farbig, 160 Seiten,

1. Auflage 2013

Bestell-Nr.: 23128

Preis: € 24,80 (€ 26,54 inkl. MwSt.)

Primus-Plattform für Frankfurter Tourismus-Preis nominiert

Frankfurter Primus-Linie mit ausgeglichenem Ergebnis

Mit einem Umsatz auf Vorjahresniveau schließt die Frankfurter Personenschifffahrt Anton Nauheimer GmbH das Geschäftsjahr 2013 ab. Die baulichen Neuerungen am Mainufer, der neue Ticketkiosk, vor allem aber die schwimmende Aussichtsplattform am Eisernen Steg entfalten mehr und mehr ihre Wirkung: So ist der Umsatz im Bistro auf der schwimmenden Aussichtsplattform 2013 erfreulich gewesen – das zeigt, dass Einheimische wie Touristen dieses neue Angebot annehmen. Darüber hinaus ist die schwimmende Aussichtsplattform für den Tourismuspreis 2013 der Tourismus + Congress GmbH Frankfurt (TCF) als aussichtsreiche Innovation nominiert worden. Die Preisverleihung findet beim Frankfurter Tourismustag 2013, am 7. November, statt. Dass die schwimmende Plattform flexibel einsetzbar ist, zeigt das neue „Café Ahoi“, das in einem Zeit auf dem Ponton in der Adventszeit täglich von 13 Uhr bis 17.30 Uhr verschiedene Kuchen, frische Waffeln, Kaffee, heiße Schokospezialitäten und Glühwein anbietet.

Glück im Unglück hatte die Primus-Linie, als die Wappen von Frankfurt Anfang Juli havarierte: Ein im Main schwimmendes Tau hatte sich in einer Schiffsschraube verfangen. Dies führte zu einem Brand in der Kupplung des Steuerbord-Motors und einer Rauchentwicklung im Maschinenraum. Es entstand nur unerheblicher Schaden am Schiff, das auch mit nur einer Schraube fahrend und verkehrstüchtig war und seinen Dienst schnell wieder aufnehmen konnte.

Rückblick auf die Sommersaison 2013

So begann die Saison für die Primus-Linie eigentlich erst im Juni mit nennenswerten Passagierzahlen, denn der Winter ließ erst Ende April nach und im Mai bescherte das Wetter mit einem Hochwasser ebenfalls atypische und für die Ausflugsschifffahrt ungünstige Wetterverhältnisse. Dagegen konnten aus Sicht der Reederei Nauheimer die Monate Juli bis September die Ausfälle des Frühsommers kompensieren. Unerfreulich war der Streik der Schleusenbesetzungen im Sommer für die Primus-Linie und die Passagiere, denn die Streiktage wurden nicht vorab veröffentlicht, sondern spontan verhängt. An einigen Tagen war unklar, ob

Schiffe fahren konnten und ob sie auch wieder fahrplanmäßig zurückkehren konnten – an einigen Tagen mussten Busse die Passagiere an bestreikten Schleusen abholen. Erfreulicherweise konnten in diesem Jahr alle Umbauarbeiten an Ticket-Kiosk und am Ponton abgeschlossen werden. Ein Abwasserkanal, der für die Toilettenanlage notwendig geworden war, hatte bauliche Tücken eröffnet, die aber in diesem Jahr restlos beseitigt werden konnten. Besonders wichtig war dieser Abwasserkanal auch deshalb, weil die Schiffe der Primus-Linie mit ihm nun eine feste und bequeme Abgabestation für die sogenannten „häuslichen Abwässer“ haben, wie es der Gesetzgeber vorsieht. Die Umsätze der Primus-Linie in der Saison 2013 verteilen sich, analog zum Vorjahr, zu 36 Prozent auf Tages- und Rundfahrten, zu 20 Prozent auf Eventfahrten (Vorjahr 2012: 22 Prozent) und zu 43 Prozent auf Charterfahrten (Vorjahr 2012: 40 Prozent). Alle Angaben verstehen sich inklusive der Gastronomieumsätze.

So war die Saison 2013 für die Primus-Linie vom wechselhaften und teilweise Jahreszeiten-unüblichen Wetter, den Streiks der

Schleusen, einer Havarie und vom Abschluss der Umbaumaßnahmen am Anleger Frankfurter Mainufer geprägt. Aus Sicht der Primus-Linie war es ein durchaus durchschnittliches, aber auch zufriedenstellendes Geschäftsjahr.

Neue Fahrten in der Saison 2014

Auch im nächsten Jahr, in der neuen Saison, wird es wieder neue Fahrten der Primus-Linie geben. Neben der Theaterfahrt in hessischer Mundart wird es 2014 eine Fahrt zu den neuen „Mainz-Wiesbadener Lichtern“ am 23. August geben. Die „Mainz-Wiesbadener Lichter“ sind eine Feuerwerksveranstaltung von den Produzenten der „Kölner Lichter“, einer Veranstaltung, die schon seit Jahren Tausende von Menschen anzieht. Aus der bisherigen „Kaffeefahrt Frankfurt am Main“ wird außerdem im kommenden Jahr eine „Kaffeefahrt nach Höchst“, die in Kooperation mit dem Tourismus + Congress GmbH Frankfurt (TCF) veranstaltet wird. Dieses Schiff wird an vier Terminen vom Eisernen Steg nach Höchst und zurück fahren. In Höchst wird es einen Landgang und Stadtführung geben, die TCF stellt dabei den Stadtführer. Das After Work Shipping wird außerdem im nächsten Jahr einen festen Termin erhalten und an jedem Freitag zwischen Mai und Oktober – und weiteren Terminen – starten. Analog dazu erhalten die Skylight Touren im nächsten Jahr ebenfalls einen festen Termin, sie werden jeweils samstags – und wie üblich zu weiteren Terminen – angeboten. ■



Für Ihre Gäste lässt die Primus-Linie auch eine Clownsband auftreten



Firmengründer Walter Szabados in seinem Büro in der Zentrale der esa-Gruppe im baden-württembergischen Bad Friedrichshall. Fotos: Friedbert Barg

Die esa-Allianz ist ein fester Begriff in der Binnenschifffahrt

„Qualität und Verbindlichkeit - das sind unsere Grundwerte“

Seit dem Ende der 1980-er Jahre ist die esa-Allianz in der deutschen Binnenschifffahrt ein fester Begriff. Zu Beginn noch nicht unter diesem Namen, sondern vielmehr unter dem Namen ihres Gründers **Walter Szabados**. **Schifffahrts-Magazin**-Redakteurin **Sylvia Arlt** und Herausgeber **Friedbert Barg** haben **Walter Szabados** und seine führenden Mitarbeiter **Stefan Franke** und **Klaus Krahnke** zum Werdegang und zur Zukunft des Unternehmens befragt.

Herr Szabados, wer den Weg der esa-Allianz verfolgt, weiß oder ahnt, dass Sie als Gründer des Unternehmens eine spannende Karriere zurückgelegt haben müssen. Wie sind Sie zur Binnenschifffahrt gekommen und wie kam es, dass Sie den

Binnenschifffern speziell ausgearbeitete Versicherungen anbieten konnten?

Walter Szabados Zwar hatte ich als gebürtiger Oberrheimer immer einen Bezug zum Neckar und zur Schifffahrt, aber dass ich direkt zur Binnenschifffahrt gekommen bin, war eigentlich ein Zufall. Ich war in den 1980-er Jahren Mitglied der Band „Golden Oldies“ und wir haben beim Ball des Schiffsversicherungsvereins Haßmersheim Hits der 50-er, 60-er und 70-er Jahre gespielt. Morgens um halb vier kam der damalige Vorstand Franz Sprinke zu uns auf die Bühne, um die Gage mit uns abzurechnen. Wir sind dabei ins Gespräch gekommen.

Worüber kommt man denn morgens um halb vier ins Gespräch?

Walter Szabados Wir kamen auf Versicherungen, denn ich, damals 24 Jahre alt, war Kundendienstinspektor bei der Allianz Versicherung und interessierte mich natürlich für das, was der Schiffsversicherungsverein Haßmersheim seinen Kunden anbot. „Wir versichern Schiffe.“, hat mir Herr Sprinke gesagt. Da habe ich dann nachgehakt und gefragt, was denn mit den anderen Versicherungen für die Schiffer sei, - Lebensversicherung, Hausrat, Haftpflicht für die Autos, die auf den Achterdecks stehen. „Die vermitteln wir an andere Versicherungen.“, bekam ich zur Antwort.

Damit hatten Sie dann ein neues Geschäft für sich entdeckt?

Walter Szabados Ja. Ich habe damals Herrn Sprinke gebeten, diese Versicherungen auch mir zu vermitteln, schließlich war ich ja bei einer großen Versicherung angestellt.

Und, - hat er das gemacht?

Walter Szabados Ja. Herr Sprinke hat mich dann quasi in die Binnenschifffahrt eingeführt und mir gezeigt, wie das Anforderungsprofil der Menschen an Bord der Binnenschiffe aussieht, was sie benötigen und was sie brauchen.

Wie haben Sie das für sich umgesetzt?

Walter Szabados Ich habe dann speziell auf die Binnenschifffahrt ausgerichtete Rahmenverträge aus den Bereichen Unfallversicherung, betriebliche und private Altersversorgung entwickelt und gemeinsam mit der Allianz Versicherung angeboten.

Hatte das, was Sie den Binnenschifffern angeboten haben, einen Vorteil gegenüber den bis dahin bestehenden Versicherungsverträgen?

Walter Szabados Ja, einen ziemlich großen sogar, denn ich habe Rahmenverträge angeboten - und ein Rahmenvertrag hat

Anzeige



ATLAS SCHIFFFAHRT GMBH



Staatlich anerkanntes Aus- und Weiterbildungsinstitut

Vinckeweg 19 · D-47119 Duisburg · Telefon +49 203 / 87 30 54 · www.atlas-schifffahrt.de

- ✦ Großes Patent („Rheinschifferpatent“)
- ✦ Elbepatent
- ✦ Patenterweiterungen
- ✦ Schifferpatent A + B + C1 + C2
- ✦ Behördenpatent D1 + D2

- ✦ Radarpatent
- ✦ Radarpatent für Fähren
- ✦ UBI-Sprechfunkzeugnis
- ✦ ADN-Aufbaukurse Chemie
- ✦ ADN-Aufbaukurse Gas

- ✦ ADN-Basislehrgänge inkl. Stabilitätsberechnung Tankschifffahrt
- ✦ ADN-Wiederholungskurse inkl. Stabilitätsberechnung Tankschifffahrt
- ✦ Ersthelfer/Sachkundiger in der FGS



Stefan Franke ist Mitglied der Geschäftsleitung der esa-Gruppe und hier insbesondere für den Binnenschiffahrt verantwortlich



Betriebswirt Klaus Krahnke ist Leiter des Projekt- und Marktmanagements der esa-Gruppe

grundsätzlich den Vorteil, dass er mit einem attraktiven Rabatt ausgestattet ist. Wir hatten damals schon Gruppenunfallverträge ab zwei Personen angeboten. Diese Gruppentarife waren schon damals mit einem Rabatt von 53 % ausgestattet - und das ist natürlich attraktiv.

Wie haben Sie den Binnenschiffern Ihre neu entwickelten Versicherungsprodukte angeboten?

Walter Szabados Ich bin zu Ihnen aufs Schiff gegangen. Auf dem Neckar bei der Schleuse A an Bord und an der Schleuse B wieder runter, - und wenn ich an Schleuse B noch nicht mit der Beratung fertig war, hab ich eben die Schleuse C zum Verlassen des Schiffes gewählt. So hat das ganze dann eben angefangen.

Ging die Entwicklung von Versicherungen für die Binnenschiffahrt noch weiter?

Walter Szabados Ja, nach weiteren Versicherungsangeboten wie Hausrat und Haftpflicht habe ich erkannt, dass auch ein Bedarf an Maschinenversicherungen vorhanden war. Da habe ich dann wieder ein neues Konzept erarbeitet, - diesmal für einen Rahmenvertrag für Maschinenversicherungen. So habe ich mich peu á peu immer weiter in die Binnenschiffahrt hineingefunden.

Sie waren bis dahin ein Ein-Mann-Betrieb. Wie ging's weiter? Haben Sie Mitarbeiter hinzugewonnen?

Ja, ich habe mich 1988 bei der Allianz Versicherung mit einer Agentur selbstständig gemacht und dann auch meinen ersten Mitarbeiter eingestellt. Danach hat sich alles sehr viel dynamischer entwickelt und 1993 wurde der Rahmenvertrag für die Maschinenversicherungen aktiviert.

Und dann?

Walter Szabados Dann kam 1997 der ganz

große Schritt mit der Gründung der esa. Unser Firmensitz war Bad Friedrichshall, wir hatten 5 Mitarbeiter und unser Prämienvolumen lag damals bei rund 1,1 Millionen Euro. Dabei wollten wir aber natürlich nicht stehen bleiben. Es ist uns gelungen, dieses Prämienvolumen in vier weiteren Jahren auf über 10 Millionen zu steigern.

Das ist ja eine Verzehnfachung der Zahlen in relativ kurzer Zeit. Ist das der Zeitpunkt, zu dem die Allianz gezielt aufmerksam geworden ist?

Walter Szabados Genau. Aufgrund dieser Dynamik, die auch der Allianz aufgefallen war, kam von der Allianz die Frage, ob ich mir vorstellen könnte, dass die Allianz sich als Gesellschafter beteiligt.

Unglaublich. Wie ist das Gefühl, wenn sich der größte Versicherungskonzern für einen auf diese Weise interessiert?

Walter Szabados Großartig. Für mich war das erneut ein großer und bedeutender Schritt, - und auch mit einem gewissen Stolz und Ehre verbunden. Wir haben die Partnerschaft am 29.6.2001 besiegelt. Aber das Ganze war natürlich keine Liebeshochzeit, sondern eine Vernunfthe, schließlich war ich zu der Zeit schon seit fast 20 Jahren für die Allianz Versicherung tätig; man kannte sich und war miteinander vertraut.

Wie viele Mitarbeiter hatte die esa zu dieser Zeit?

Walter Szabados So um die 14. Für mich war damals natürlich wichtig, dass die Allianz ein riesiges Vertriebsnetz hat. Wir haben deshalb auch vereinbart, dass die Allianz das Neugeschäft über die esa managen lässt. Damit ging die Entwicklung des Unternehmens noch weiter voran und wir haben unser Volumen von 10,5 Millionen Euro im Jahre 2001 im Laufe der beiden folgenden

Jahre auf 21,8 Millionen steigern können.

Konnten Sie diese gewaltigen Steigerungsraten so fortführen?

Walter Szabados Nachdem die Allianz 2003 auch ihren Wassersportbestand und dann im Jahre 2005 auch das gesamte Geschäft der gewerblichen Binnenschiffahrt, eingebracht hatte, gründeten wir im Jahre 2008 die esa Cargo & Logistics. Insgesamt standen wir damit schon 2012 bei einem Prämienvolumen von 120,1 Millionen Euro.

Was ist die esa cargo & logistics?

Walter Szabados Mit der esa cargo & logistics versichern wir alles, was nicht schwimmt. Es handelt sich um die Versicherung von Waren, der Haftung von Spediteuren und anderen Verkehrsträgern sowie weiteren besonderen Sparten der Transportversicherung.

Noch einmal zu den Zahlen. Wie sehen die für das laufende Jahr aus?

Walter Szabados Wir haben auch dieses Jahr ein sehr dynamisches Wachstum und denken, dass wir zum Jahresende ein Volumen von über 146 Millionen Euro erreichen. Damit dürften wir dann auf über 120.000 Versicherungsverträge kommen.

Mit wie vielen Mitarbeitern verwalten Sie diesen Bestand?

Walter Szabados Mit 198 angestellten Mitarbeitern. Die Verträge generieren wir mit den rund 15.000 Vermittlern der großen Allianz-Organisation.

Wo ist die esa-Gruppe innerhalb des Allianz-Konzerns angesiedelt?

Klaus Krahnke Wir sind ein eigenständiges Unternehmen innerhalb des Allianz Konzerns und sind angedockt bei der Allianz Deutschland AG respektive bei der Allianz



Foto links: Die esa-Zentrale in Bad Friedrichshall. Rechts: Für den Empfang und die Verteilung der Post an die Mitarbeiter im Haus ist Philipp Jochum verantwortlich. Fotos: Friedbert Barg

Versicherungs AG. Mitgesellschafter ist die Allianz Versicherungs AG, die wiederum zur Allianz Deutschland AG gehört.

Welche Versicherungen bietet die esa-Allianz speziell der Binnenschifffahrt an?

Stefan Franke Im Wesentlichen sind das die Kaskoversicherung, die Maschinenversicherung, die Elektronikversicherung, eine Ausfallversicherung und für die unterschiedlichen Risikotypen auch eine Haftpflichtversicherung. Insgesamt decken wir alles, was schiffsbezogen ist, ab.

Was ist denn in den einzelnen Bereichen im Detail abgedeckt?

Stefan Franke Die wesentliche Komponente und die Basis bildet die Kaskoversicherung als Sachversicherungsschutz für das Schiff selber. Da versichern wir die Einflüsse die auf das Schiff einwirken können. Also sowohl wenn es zu einem Schiffsunfall kommt,

als auch ein Brand oder eine Explosion entsteht oder wenn höhere Gewalt wie Sturm zu Schäden am Schiff führt. Oder auch während der Be- und Entladung Schäden am Schiff entstehen. Dazu Einbruch-Diebstahl und Vandalismus. Und auch Sach-Schäden durch Kollisionen sowie Wrackbeseitigungskosten versichern wir mit. Das ist das, was an Gefahrenpotenzialen für ein Schiff vorhanden ist. Darüber hinaus bieten wir aber auch Kaskokomplettversicherungen an.

Können Sie uns erklären, was Kaskokomplettversicherungen sind?

Stefan Franke Gerne. Das ist die Kaskoversicherung erweitert um eine klassische Maschinenversicherung, das heißt, sie umfasst auch den inneren Betriebsschaden der Maschine. Und auch alle elektronischen Einrichtungen, also die ganze nautische Einrichtung an Bord. Dieses Paket kann ergänzt werden um Mannschaftseffekten, also die persönliche Habe der Besatzung an Bord.

Das ist eine kleine Komponente, die aber regelmäßig und gerne in Anspruch genommen wird. Und als weiteren wesentlichen Baustein bieten wir die Ausfallversicherung an, die dann eintritt, wenn das Schiff wegen eines Unfalls, Brand oder Maschinenschadens an die Werft muss. Und dies nicht erst ab Beginn der Reparaturarbeiten, sondern bereits ab dem Zeitpunkt des Schadens.

Gibt es noch weitere Kombinationsmöglichkeiten?

Stefan Franke Durchaus. Neben den bereits genannten Versicherungen bieten wir in unserer Produktpalette zudem auch eine Haftpflichtversicherung für viele Schiffstypen an: Die Transport + Haftpflichtversicherung. Über die T+H - Versicherung decken wir die Haftung der Partikuliere und Reeder für Personen-, Gewässerschäden oder auch der Ladungshaftung ab. Wir bieten damit ein sehr komfortables Produkt und stellen hier Deckungssummen von bis zu 50 Millionen Euro zur Verfügung. Dies ist in Deutschland einmalig.

Anzeige

Herr Szabados, wer Sie kennt weiß, dass Sie kein Stillsitzer sind, - welche Pläne haben sie noch für die esa-Gruppe?

Walter Szabados Wir sind sehr gut am Markt positioniert, wir haben eine hohe Mitarbeiter-Qualität und wir haben einen erstklassigen IT-Bereich. Nachdem wir derzeit bei einem Beitragsvolumen von rund 140 Millionen Euro stehen, halte ich das Ziel von 200 Millionen für die nächsten 5 Jahre für durchaus erreichbar. Für uns ist wichtig, dass wir unsere Kunden weiterhin und nachhaltig in einer hohen Qualität bedienen können, dass wir einen ehrlichen Umgang mit Kunden und Mitarbeitern pflegen, dass Termine und Zusagen eingehalten werden, - einfach, dass wir die klassischen Grundwerte, die uns schon im Elternhaus beigebracht und vorgelebt wurden, auch im täglichen Umgang miteinander beherzigen. ■

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

Europäische Alternative zum amerikanischen GPS Finanzierung für Galileo und EGNOS ist gesichert

Das Europäische Parlament hat die Mittel für die europäische Alternative zum amerikanischen „GPS“ (Global Positioning System) freigegeben. Die insgesamt sieben Milliarden Euro werden für die Satellitennavigationsinfrastruktur, den Unterhalt, eventuelle Ergänzungen oder für Ersatz verwendet. Für die Weiterentwicklung der Programme und die Gesamtaufsicht ist die Kommission verantwortlich.

Unternehmen werden profitieren

EU-Industriekommissar Antonio Tajani sagte dazu: „Mit Galileo und EGNOS investieren wir in unsere Zukunft. Die Unternehmen und die Menschen in Europa werden von diesen Systemen, die ihnen viele neue Chancen eröffnen, stark profitieren. Insgesamt werden Galileo und EGNOS der Wirtschaft in den kommenden 20 Jahren schätzungsweise 90 Mrd. EUR bringen.

Aber nicht nur für die Wirtschaft tun sich

neue Möglichkeiten auf. Auch gewöhnlichen Nutzern kommen die Satellitennavigationsdienste zugute, die mit jedem Satellitenstart noch präziser werden.“

Unabhängig vom amerikanischen Netz

Mit dem eigenen Satellitennavigationssystem Galileo macht sich Europa vom GPS-Netz der Amerikaner unabhängig. Heute werden durch Satellitennavigationssysteme bereitgestellte Positions- und Zeitbestimmungssignale in vielen Schlüsselbereichen der Wirtschaft genutzt.

Die Synchronisierung von Stromversorgungsnetzen, die Netze für elektronischen Handel und Mobiltelefonie, ein effizientes Straßen-, See- und Luftverkehrsmanagement, die Fahrzeugnavigation oder der Such- und Rettungsdienst sind nur einige der zahlreichen Anwendungsgebiete der neuen europäischen Systeme. fb ■

Barroso traf Li Keqiang Abkommen zwischen der EU und China

Nach seinem Treffen mit dem chinesischen Ministerpräsidenten Li Keqiang hat EU-Kommissionspräsident José Manuel Barroso den Beginn von Verhandlungen für ein ambitioniertes Investitionsabkommen zwischen beiden Partnern angekündigt. Es wird den Investitionsschutz auf der einen und den Marktzugang auf der anderen Seite zum Thema haben. Barroso bekräftigte die Unterstützung der EU für Reformen in China. Er erklärte: "Ich hatte heute Gelegenheit, Premier Li zu sagen, dass die EU die chinesischen Bemühungen unterstützt, sein Wachstumsmodell wieder ins Lot zu bringen, seine Wirtschaft zu öffnen und sozial inklusiver und in Umweltfragen nachhaltiger zu werden. Gleichzeitig sind wir dankbar für die stetige Unterstützung Chinas für die europäische Integration."

In zehn Jahren strategischer Partnerschaft seien die Handelsflüsse zwischen der EU und China stark angewachsen und die Wirtschaft beider sei mehr denn je voneinander abhängig. fb ■

Anzeige

Messe München International

6th International Exhibition
for Logistics, Mobility, IT and Supply Chain Management

Be part of Asia's No. 1 for logistics
Book your stand now!

www.transportlogistic-china.com

China

**transport
logisticChina**

including
**Air Cargo
China**

connecting business

June 17–19, 2014
Shanghai New International Expo Centre

Organizers: Munich Trade Fairs International Group | Munich Trade Fairs (Shanghai) Co., Ltd.
Trade Fair Management: Munich Trade Fairs (Shanghai) Co., Ltd. | Info hotline: +49 89 949-11498 | Fax: +49 89 949-11499

Für herausragende, aktuelle und innovative Studien zur Schifffahrts- und Marinegeschichte

Stiftung schreibt mit 10.000 Euro dotierten Preis aus

Die Stiftung zur Förderung der Schifffahrts- und Marinegeschichte vergibt künftig alle zwei Jahre, erstmalig im Herbst 2014, einen mit 10.000 Euro dotierten Preis, mit dem herausragende, aktuelle und innovative Studien zur Schifffahrts- und Marinegeschichte ausgezeichnet werden sollen.

Die Stiftung zur Förderung der Schifffahrts- und Marinegeschichte zeichnet damit deutschsprachige Autorinnen und Autoren aus, die einen substantiellen Beitrag zur geschichtswissenschaftlichen Forschung auf dem Feld der Schifffahrts- und Marinegeschichte geleistet haben und deren Werk dazu beiträgt, schifffahrts- und marinegeschichtliche Themen einer breiteren interessierten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Der Preis wird erstmals im Oktober 2014 verliehen. Der wissenschaftliche Beirat der Stiftung bildet zugleich die Preis-Jury. Be-

rücksichtigt werden herausragende, aktuelle und innovative Studien zur Schifffahrts- und Marinegeschichte, die selbstständig eingereicht werden, dazu zählen u.a. archivgestützte Magister- und Masterarbeiten, Dissertationen, Habilitationen oder Sachbücher. Die Arbeiten sind bis zum 31. März 2014 entweder per Email als pdf-Datei oder auf dem Postwege in fünf Exemplaren einzureichen beim Sprecher des Beirats. Der Bewerbung beizufügen ist ein Lebenslauf des/der Bewerber/in/s. Vorschläge Dritter sind nicht möglich.

Die Stiftung zur Förderung der Schifffahrts- und Marinegeschichte wurde 2013 auf Initiative des Berliner Unternehmers und ehemaligen Marineoffiziers Dietrich Redell und seiner Gattin Ute ins Leben gerufen. Sie will das Interesse der Öffentlichkeit für maritim historische Fragen anregen und steigern so-

Sprecher des wissenschaftlichen Beirats und der Jury

Prof. Dr. Jürgen Elvert
Jean Monnet-Lehrstuhl für Europäische Geschichte
Historisches Institut
Gronewaldstraße 2
50931 Köln
Email: jelvert@uni-koeln.de

Die Jury

Prof. Dr. Markus A. Denzel, Leipzig
Prof. Dr. Jürgen Elvert, Köln
Prof. Dr. Michael Epkenhans, Potsdam
KptzS Dr. Jörg Hillmann, Brüssel
Professor Dr. Sönke Neitzel, London

wie unterstützen und fördern. Bei der Erfüllung dieser Ziele arbeitet die Stiftung mit der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM) zusammen, eine auf wissenschaftlich historischem Gebiet arbeitende Gesellschaft mit Aktivitäten und Mitgliedern im gesamten Bundesgebiet. Sie versteht sich als Forum und Netzwerk für maritim historisches Denken, Forschen, Diskutieren und Veröffentlichung der Ergebnisse.

„Wir sind der Überzeugung, dass die Geschichtswissenschaften - hier insbesondere die Historie der Seefahrt und Marinen - zu fördern sind“, erklärt Dietrich Redell, Vorsitzender der Stiftung. „Mit der Arbeit der Stiftung zur Förderung der Schifffahrts- und Marinegeschichte und dem von ihr ausgelobten Preis soll ein Beitrag zur öffentlichen Diskussion und Bewusstseinsbildung über die Bedeutung von Schifffahrt und Marinen in gesamtgeschichtlichen Zusammenhängen geleistet werden. Die Ergebnisse sollten auch neue Betrachtungsweisen liefern und somit zu einem besseren gegenseitigen Verständnis der beteiligten Nationen führen.“

„Deutschland ist ganz unbestritten eine Seefahrernation“, lautet das eindeutige Statement von Konteradmiral a.D. Dr. Sigurd Hess, Vorsitzender der DGSM und stellvertretender Stiftungsvorsitzender. „Wirtschaftlich ist das Land stark abhängig vom Im- und Export. Mehr als 90 Prozent des deutschen Güter-, Rohstoff- und Warenverkehrs werden auf dem Seeweg abgewickelt. Damit nahm und nimmt die Seefahrt einen enorm wichtigen Stellenwert ein – wirtschaftlich, politisch und gesellschaftlich. Die historische Auseinandersetzung mit Schifffahrt und Marine hilft uns die Gegenwart besser zu verstehen und die Zukunft zu gestalten.“ ■

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

Fachreise

transport logistic 2014 China
Shanghai +
Yangtze-Flusskreuzfahrt
15.6. - 28.6.2014

transport
logisticChina

Frankfurt - Shanghai - Wuhan -
Yichan - Yangtze River - Chongqing -
Xi'an - Peking - Frankfurt

€ 2.149,-

*p.P. im Doppelzimmer.
Inkl. Flüge ab/bis FRA,
Ü/F in Shanghai, Ü/HP während
der Zwischenreisen, Vollpension
an Bord, Ausflüge*

Organisiert durch in Kooperation mit

Schiffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

FOXTOURS
Reisen

Ein Unternehmen der TUI-Gruppe

Weitere Informationen unter

www.schiffahrts-magazin.de

Business to Motorways of the Sea soll Häfen in Europa besser miteinander verbinden

Neues EU-Projekt zur Förderung der Shortsea-Schifffahrt

Die Leistungsfähigkeit der europäischen Shortsea-Schifffahrt erhöhen und wettbewerbsfähige Transportlösungen von-Tür-zu-Tür schaffen – daran arbeiten bis Dezember 2015 insgesamt 22 Projektpartner von B2MOS aus Spanien, Italien, Slowenien, Griechenland, Großbritannien und Deutschland, darunter auch Hafen Hamburg Marketing e.V.

Für ein maritimes, seeseitig gut vernetztes Europa soll im Rahmen des Projektes das TEN-T Motorways of the Sea (MOS) Netzwerk weiter ausgebaut werden. Dieses Netzwerk wurde in dem Transport White Paper der EU-Kommission 2001 als Alternative zum Landtransport ausgewiesen. Die Motorways of the Sea sollen Teil des Trans-europäischen Netzwerkes TEN-T werden und damit die Zugänge zum Europäischen Markt vereinfachen sowie das europäische Straßennetz entlasten. Mit dem weiteren Ausbau soll unter anderem eine bessere Anbindung peripherer Regionen an europäische Transportrouten erreicht und eine stärkere Vermarktung bestehender Shortsea-Verbindungen zwischen den europäischen Häfen geschaffen werden. Besonders wichtig dabei ist der intensive Informationsaustausch zwischen öffentlichen und privaten Akteuren.

B2MOS soll darüber hinaus Hafenbehörden sowie Hafenwirtschafts- und Transportunternehmen in den teilnehmenden Partnerländern bei der Anpassung ihrer IT-Systeme unterstützen, um für die EU-Richtlinie über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedsstaaten (2010/65/EU) vorbereitet zu sein. Vor allem die Bereitstellung elektronischer Dokumente für einen internetbasiereten Informationsaustausch zwischen allen

an einer Transportkette beteiligten Akteuren, soll die Transportabwicklung erleichtern und beschleunigen (Maritime Single Windows).

Am 12. November 2013 fand das offizielle Kick-Off-Meeting in Valencia statt, auf dem die B2MOS-Projektziele und -aktivitäten vorgestellt wurden. Gastgeber waren die Valenciaport Foundation und die Port Authority of Valencia. Juan Antonio Delgado, stellvertretender Generaldirektor der Port Authority of Valencia, führte als Moderator durch den Tag. Zu den Hauptrednern zählte Professor Luis Valente de Oliveira, europäischer Koordinator der Motorways of the Sea. Podiumsdiskussionen zum elektronischen Ladungsverzeichnis E-Manifest, zum elektronischen Seefrachtbrief und zum elektronischen zollrechtlichen Versandpapier T2L ergänzten das Programm. Als Diskussionspartner beteiligten sich unter anderem Vertreter der European Port Community Systems Association (EPCSA), der Port Authority of Valencia, Belastingdienst / Douane, DBH, Hapag Lloyd und Boluda Lines.

B2MOS wird durch das Trans-European Transport Network (TEN-T) unter Beteiligung der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission kofinanziert. Das Projekt ist eine Ergänzung des bereits durchgeführten MOS4MOS-Projektes (Monitoring and Operating Services of the Sea), das sich mit der Stärkung von Shortsea-Verkehren in der Mittelmeerregion beschäftigte. Das Projekt wurde durch MOS4MOS Projektausschreibungen im Jahr 2010 initiiert und genehmigt. Außerdem wurde es als eines der erfolgreichen TEN-T-Projektumsetzungen im Jahr 2012 ausgewählt sowie in der „10 (More) out of TEN“-Broschüre der Exekutivagentur für das Transeuropäische Verkehrsnetz veröffentlicht. ■

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

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

www.schifffahrts-magazin.de

ELWIS ab sofort mit neuem Modul

ADN-E-Learning für Binnenschiffer freigeschaltet

Mit dem neuen internet-basierten ADN-Sachkunde-Selbsttest als ADN-E-Learning-Modul reagiert die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes auf neue Anforderungen aus der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnen-Wasserstraßen (ADN) 2013.

Danach muss jeder hauptverantwortliche Schiffsführer bei der Beförderung von gefährlichen Gütern nun nachweislich geschulter und geprüfter ADN-Sachkundiger sein. Die Prüfung besteht aus 30 Fragen, die im Multiple-Choice-Verfahren beantwortet werden müssen.

Zum 21.11.2013 bietet das Informationsportal ELWIS für alle Interessierten an, mit Hilfe des ADN-Sachkunde-Selbsttests, ihr Wissen zu testen und ihn zur Vorbereitung auf die ADN-Sachkundigenprüfung zu nutzen.

Der Anwender hat bei diesem Selbsttest die Möglichkeit

- online einen Multiple-Choice-Prüfungsbogen mit den amtlichen Prüfungsfragen zu generieren
- online eine simulierte Prüfung durchzuführen
- sich online das Ergebnis der Prüfung bestimmen zu lassen

Dieser Link führt zur ADN-E-Learning-Plattform: <https://www.elwis.de/Schifffahrtsrecht/ZSUK/ADN/ADN-Selbsttest/index.html> ■

Neues Buch von Werner Böcking

Gerade erschienen: Lebendiger Niederrhein

Auf 144 reich illustrierten Seiten lädt der bekannte Xantener Autor Werner Böcking zu einer kurzweiligen Flussreise zwischen Duisburg, Xanten, Wesel, Rees, Kleve und Emmerich ein. 236 bislang zumeist unveröffentlichte Ansichten, die aus dem Archiv des Autors stammen, präsentieren das Leben und Arbeiten am Fluss und auf den Schiffen sowie das geschäftige Treiben in den Häfen und Städten vom frühen 20. Jahrhundert bis in die Gegenwart. Einmalige Aufnahmen von spektakulären Havarien und diversen Hochwassern, Containerschiffen, Räderbooten oder Nostalgiedampfern und der unberührten Flusslandschaft wecken Erinnerungen an das Leben am Strom in vergangenen Tagen. Brillante Farbfotografien runden diese wunderbare Reise entlang der Lebensader einer ganzen Region ab. Dieser Bildband ist ein Muss für alle Freunde der Schifffahrt und des Niederrheins.

Einzigartige Bilder zeigen die Schifferbörse und den Hafenumrund in Duisburg-Ruhrort oder den Eisenbahnhafen und die Friedrich-Ebert-Brücke in Homberg. Aktuelle Aufnah-

men spiegeln die enormen Ausmaße des weltweit größten Containerhafens im Binnenland, des Duisburger Hafens, wider. Der Leser macht Halt am Fährhaus Xanten-Beek oder am Xantener Steiger, genießt den Blick auf die idyllische Uferlandschaft bei Vynen oder besucht die Lachsfangstelle Husen bei Obermörtmer. In Emmerich bewundert er die malerische Rheinfront mit dem Passagierschiff „Rheinkönigin“, dem Paradedstück der Rheinischen Personenschiffahrt GmbH.

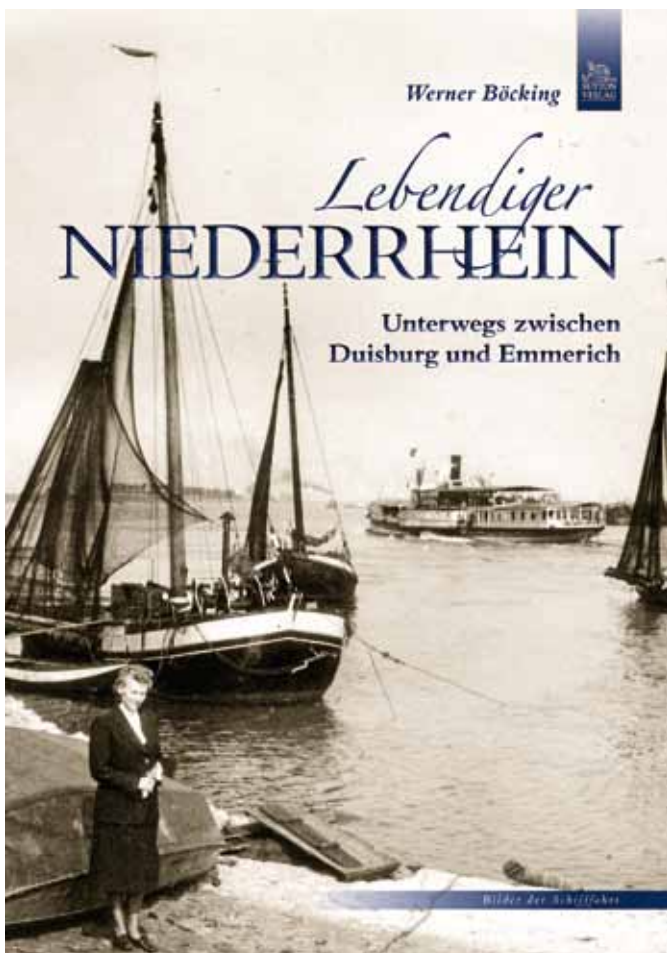
Außergewöhnliche Fotografien dokumentieren die Bergung der 1996 gesunkenen „Carabella“ oder des 1978 verunglückten Motorschiffs „Carolina“. Der Leser begleitet die letzte Fahrt eines Floßes auf dem Niederrhein im August 1988, besucht den Museumsdampfer „Oscar Huber“ oder ist hautnah beim Fischfang auf dem letzten Aalschokker mit dabei.

Bei zahlreichen Aufnahmen von Schleppern, Großraumschiffen, Passa-

gierdampfern oder Tankern geraten nicht nur Technikfreunde ins Schwärmen. Prachtvolle Farbfotografien vom Spoykanal bei Kleve mit der Schleuse Brien-Wardhausen und dem alten Dampfkran vervollständigen die kurzweilige Bilderreise entlang des Niederrheins. Werner Böcking, 1929 in Homberg bei Duisburg geboren, ist gelernter Kaufmann und arbeitete nach dem Krieg in verschiedenen Berufen. Als einer der erfolgreichsten Buchautoren am Niederrhein veröffentlichte er bislang 27 Bücher und über 400 Einzelbeiträge mit dem Schwerpunkt Schifffahrt und Fischerei.

19,95 €, 144 Seiten, 160 Bilder (Schwarz-Weiß), 50 Bilder (Farbe), Broschur, ISBN: 978-3-95400-312-9

Anzeige



Wir sind in der Binnenschifffahrt die größte Transportgenossenschaft Deutschlands. Nehmen Sie Kurs auf die DTG und werden Sie Partikulier bei einer starken Genossenschaft, die in diesem zukunftssicheren Transportmarkt stets für eine gute Auslastung an Bord sorgt. Egal, ob Sie den Rhein hinauf oder die Mosel hinab wollen: Wir sorgen dafür, dass Sie erfolgreich bleiben!

Fürst-Bismarck-Str. 21 · 47119 Duisburg
Telefon 02 03 | 8 00 04 0
duisburg@dtg-eg.de · www.dtg-eg.de



DTG. Leistung entscheidet.

Familie Müller aus Magdeburg (2)

Binnenschiffer in fünfter Generation

Eine Bildergeschichte von Dr. Carola Siedhoff

Es gibt sie noch, richtige Binnenschifferfamilien, in denen das Arbeiten auf einem Binnenschiff Tradition ist. Wir stellen Ihnen heute und in den folgenden Artikeln die Familie Müller aus Magdeburg vor. Torsten Müller ist Binnenschiffer in der fünften Generation. Schon sein Ururopa, Carl Müller aus Aken an der Elbe, arbeitete als selbständiger Binnenschiffer, genauso auch sein Uropa, ebenfalls ein Carl Müller aus Aken an der Elbe. Seine Geschichte und die Geschichte der Deutschen Binnenreederei sind eng miteinander verbunden.

Die Deutsche Schifffahrts- und Umschlagszentrale

Nach dem Zweiten Weltkrieg machten zunächst hunderte gesprengte Brücken und

Schleusen sowie weit über 1.500 Schiffswracks die Wasserstraßen in Deutschland unpassierbar. Alle großen Binnenhäfen wie Dresden, Magdeburg und Berlin waren zerstört. Ebenso die Binnenwerften. Schon im Juli 1945 wurden, auf Grundlage von Befehlen der sowjetischen Militäradministration in Deutschland (kurz SMAD), deutsche Verwaltungsstellen für die Binnenschifffahrt in der sowjetisch besetzten Zone Deutschlands gebildet. Ab Herbst 1945 wurde daran gearbeitet die Schiffbarkeit der Wasserstraßen wieder herzustellen. Im September 1945 waren sie schließlich wieder eingeschränkt befahrbar. Die Binnenschifffahrt wurde damit zum wichtigsten Verkehrsträger nach dem Krieg.

Dem östlichen Teil Deutschlands verblieb nach dem Zweiten Weltkrieg nur noch ein geringes Fahrgebiet. So waren die für die

Binnenschifffahrt so wichtigen Seehäfen wie Hamburg und Stettin durch Grenzen abgeschnitten. Auch die westdeutschen Industriegebiete, die durch den Mittellandkanal angeschlossen waren, fielen durch die deutsch-deutsche Grenze weg. Wichtige Standorte waren jetzt Berlin und Magdeburg. Hinzu kamen neu Eisenhüttenstadt an der Oder für die Rohstoffverarbeitung und Schönebeck an der Elbe für den Rohstoffexport. Es gab Pläne den Seehafen Rostock durch Kanalbauten bis zur Elbe und zu den Berliner Wasserstraßen anzuschließen. Diese Pläne wurden allerdings nie in die Tat umgesetzt.

Der Gründungstag der Deutschen Schifffahrts- und Umschlagszentrale, kurz DSU, war der 1. Oktober 1949, sechs Tage vor der Gründung der DDR am 7. Oktober 1949. Sie nahm ihre Tätigkeit in der Beynstraße 19 am Sitz der vorhergegangenen Arbeitsgemeinschaft Binnenschifffahrt, im Berliner Stadtbezirk Friedrichshain, auf.

Karl-Heinz Müller, (geboren 1934, gestorben 2009), der Vater von Torsten Müller, arbeitete ab 1959 bei der DSU. Im Jahr 1961 wurde er Schiffsführer auf der MS Torgau.

Die DSU übernahm 1949 eine technisch ver-



Die Torgau im Hafen von Rotterdam 1978

Foto: Torsten Müller, Archiv

altete, aber nach den Kriegsschäden wieder hergerichtete Flotte.

Zur ostdeutschen Binnenflotte zählten 1949 insgesamt 2.450 Fahrzeuge mit einer Gesamttragfähigkeit von 782.000 t. Dabei bestand die Transportflotte zu 92 Prozent aus Schleppkähnen, vier Prozent aus Eildampfern und Motorgüterschiffen und vier Prozent aus Schleppkähnen mit Stoßbooten.

Private Befrachter sollten in der DDR nach und nach ausgeschaltet werden. Enteignen und in Volkseigentum überführen konnte man aber nur die Fahrzeuge der Großunternehmen in der sowjetischen Besatzungszone, nicht aber die privaten Binnenschiffer. Ab Oktober 1949 hatte die DSU die Aufgabe alle Güter- und Personentransporte auf den DDR Wasserstraßen durchzuführen. Die Privatschiffer wurden verpflichtet, Transportaufträge mit der DSU abzuschließen. Bis Mitte der fünfziger Jahre blieb der Anteil der privaten Schiffer an der Binnenschiffahrtsflotte größer als der der volkseigenen Flotte. Die Unterschiede zwischen Westdeutschen und Ostdeutschen Binnenschiffen wurden auch auf den Schiffen selbst bemerkbar. Klaus Vogt, ehemaliger Binnenschiffer aus Brandenburg an der Havel sowie Freund und ehemaliger Kollege von Torsten Müller erzählte:

„Bei den Westschiffen waren die Kajüten größer. Da es Privatschiffe waren, waren sie, im Gegensatz zu unseren DDR-Schiffen, auch ganz anders eingerichtet. Zum Beispiel hatte der Schiffsführer mit seiner Familie einen ganzen Salon und nicht nur eine Kajüte, wie wir.“



Schiffsführer Karl-Heinz Müller auf der MS Torgau 1961. Foto: Torsten Müller, Archiv

1957 wurde die DSU in Deutsche Binnenreederei umbenannt. Das Unternehmen wurde zum reinen Befrachtungs- und Reedereiunternehmen ausgebaut. Es war für die gesamten Binnenschifftransporte der Deutschen Demokratischen Republik zuständig.

[Historische Informationen vgl.: Quelle: Armin Gewiese, Rolf Schönknecht: Binnenschiffahrt zwischen Elbe und Oder: Das andere deutsche Fahrtgebiet 1945-1995, Hamburg 1996.]



Inneneinrichtung der MS Torgau von 1961: Die Kajüte des Schiffsführers.

Gemeinsame Sitzung WSP'en der ZKR-Länder

Wie alle vier Jahre hat die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) eine Zusammenkunft der Wasserschutz- und Schifffahrtspolizeien seiner Mitgliedsstaaten und Aquapol durchgeführt. Dieses Treffen, das in den Räumlichkeiten des Generalsekretariats der Benelux-Union mit logistischer Unterstützung der belgischen Bundespolizei stattfand, hat in vielerlei Hinsicht fruchtbare Diskussionen ermöglicht.

Die Versammlung war eine ausgezeichnete Plattform für den Meinungs- und Erfahrungsaustausch zwischen den Polizeibehörden. Die erörterten Fragestellungen schlossen sämtliche Regelungen der ZKR ein (nautische, soziale und technische Vorschriften sowie Vorschriften zum Transport gefährlicher Güter). Auch konkrete Themen wurden in Angriff genommen, wie etwa die Bedeutung der einsatzfähigen Wache, Kommunikationsschwierigkeiten aufgrund unzureichender Sprachkenntnisse oder die Kontrolle der Ruhezeiten. Die Veranstaltung hat darüber hinaus eine direkte Diskussion zwischen den Behörden, die für die Anwendung der Regelungen der ZKR zuständig sind, und den Redakteuren dieser juristischen Texte ermöglicht. Es zeigte sich, dass die Regelungen klar und eindeutig sind und nur in geringem Umfang genauerer Erläuterung bedürfen. Aquapol, das Netz der europäischen Wasserpolizeien, hat auch seine Überlegungen im Hinblick auf die Modernisierung der anzuwendenden Regeln in der Binnenschiffahrt mitgeteilt. Beispielsweise wurde die Bedeutung von Hilfsmitteln wie dem digitalen und persönlichen Fahrtenschreiber diskutiert. Schließlich würdigten die Teilnehmer den intensiven Austausch, der zur Harmonisierung des Rheinschiffahrtsregimes und zur Aufrechterhaltung eines hohen Maßes an Sicherheit entlang der gesamten Wasserstraße beiträgt. In Anbetracht dieses Erfolges sind die Teilnehmer übereingekommen, 2017 wieder zusammenzutreffen. ■

„Die Binnenschifffahrt bleibt auch in Zukunft der wichtigste Transportpartner der Stahlindustrie“

Stahlvorstand gibt starkes Signal Richtung Schifffahrt

Die Stahlindustrie wird auch zukünftig in ihre Anlagen an den Wasserstraßen investieren: Der Anteil der Binnenschifffahrt am Transportaufkommen der Stahlindustrie wird voraussichtlich auf gleichem Niveau bleiben. Das sagte Hans Jürgen Kerkhoff, Präsident der Wirtschaftsvereinigung Stahl, während des Banketts des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) in Duisburg. Der Verein hatte Kerkhoff eingeladen, über die „Globalen Entwicklungen in der Stahlindustrie und ihre Auswirkungen auf die Logistik“ zu sprechen.

Im Haniel Museum, das als erster Sitz des Unternehmens ein Nukleus für die Industrialisierung an Rhein und Ruhr war, teilte VBW-Präsident Heinz-Josef Joeris dem Gast mit, dass die Schlagzeilen der jüngeren Vergangenheit über Produktionsverlagerungen, Stellenabbau, Überkapazitäten und die anhaltend schwache Nachfrage im Stahlsektor zur Verunsicherung der Akteure im System Schiff/Wasserstraße/Häfen geführt haben. In einem starken, faktenreichen Vortrag schaffte es Kerkhoff, der Verunsicherung eine optimistische Perspektive gegenüberzustellen und ein starkes Signal in Richtung System Schiff/Wasserstraße/Häfen zu setzen.

Stahlmarkt steigt um 4 Prozent

Die Stahlindustrie ist weltweit weiterhin eine Wachstumsbranche. In den letzten 10 Jahren lag das durchschnittliche Wachstum des Sektors bei 6 Prozent. Wachstumstreiber sei weiterhin China. Aber auch in Europa gebe es ermutigende Anzeichen für eine Erholung. Dabei werde sich der Stahlmarkt in Deutschland mit +4 Prozent voraussichtlich am stärksten erholen. Auch für die Stahlverarbeiter, wie den Maschinenbau und die Automobilindustrie, sehe er Anzeichen für Verbesserungen, so Kerkhoff.

Sorgenkind sei aus seiner Sicht weiterhin die Bauindustrie, die immer noch unter der Finanzkrise und den großen Beständen unverkaufter Immobilien zu leiden habe.

„Die Binnenschifffahrt ist und bleibt ein zentraler Baustein der Logistik der Stahlindustrie in Deutschland. Ihre Bedeutung für die-

sen Sektor ist gewichtig, ihre Zuverlässigkeit ist hoch, die Unfallrisiken sind minimal und ihre Unternehmen sind bekannt für ihre Kundenorientierung und Flexibilität“, erklärte Kerkhoff.

Er sehe gegenwärtig keine globalen Trends, die den Gesamtanteil der Binnenschifffahrt an der Stahllogistik, der sich seit 1967 zwischen 25-30 Prozent bewege, verändern könnten. Im Gegenteil: Die Stahlindustrie werde auch in Zukunft in ihre Anlagen an den bundesdeutschen Wasserstraßen investieren. Allerdings müsse sich die Binnenschifffahrt auf einige Trends einstellen, die sich aus der schwankenden Rohstahlproduktion ergeben, dazu gehöre insbesondere die Zunahme der konjunkturellen Volatilität des Marktes, aber auch eine Abnahme der Losgrößen.

Megatrend

Ein Megatrend sei die zunehmende Containerisierung. In einzelnen Unternehmen der Stahlindustrie werde bereits ein erheblicher Teil des Versandes über Container abgewickelt, da sich hierdurch Vorteile beim Seetransport ergeben.

Deutliche Worte fand der Präsident der Wirtschaftsvereinigung Stahl zum schlechten Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur in Deutschland. Es habe Zeiten in Deutschland gegeben, da seien gewaltige Infrastrukturprojekte wie der Dortmund-Ems-Kanal, der Nord-Ostsee-Kanal oder der Ausbau der Mosel zur Großschifffahrtstraße in wenigen Jahren umgesetzt worden. In den vergangenen Jahrzehnten sei an der Infrastruktur in unverantwortlicher Weise gespart worden. Beispielsweise drohe der Schleusenausbau am Oder-Spree-Kanal /Teltowkanal, der für den Stahlstandort Eisenhüttenstadt von erheblicher Bedeutung sei, halbfertig zur Investitionsruine zu werden.

Druck der Wirtschaft

Nur unter dem Druck aller Wirtschaftspartner sowie der Politik in Südwestdeutschland sei es gelungen, einen Gesamtstopp des Schleusenausbaus an der Mosel zu verhindern und zumindest den Bau einer zweiten Schleuse in Trier zu bewirken. Er hoffe,



Hans Jürgen Kerkhoff, Präsident der Wirtschaftsvereinigung Stahl. Foto: VBW

dass die Aufmerksamkeit, die das Thema Infrastruktur nach den schlagzeilentragenden Sperrungen von Bauwerken wie dem Nord-Ostsee-Kanal erhalten habe, nachhaltig sei. Die sogenannte „Daehre Kommission“ habe den Mehrbedarf für den Erhalt der Infrastruktur auf 7,2 Mrd. Euro beziffert. Aus- und Neubau seien in dieser Summe nicht berücksichtigt.

Die Wirtschaftsvereinigung Stahl fordere daher den Bund auf, die Investitionen in seine Verkehrswege auf 14 Mrd. Euro jährlich anzuheben und dauerhaft auf einem bedarfsgerechten Niveau zu halten. Eine sich möglicherweise anbahnende große Koalition habe die große Chance dazu, einen dauerhaften Politikwechsel in diesem Feld herbeizuführen.

Mit Blick auf die Koalitionsverhandlungen in Berlin mahnte Kerkhoff die Politik, bei der Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) und des Emissionshandels von weiteren Belastungen für die Industrie abzusehen. Ansonsten wäre dies ein erheblicher Schlag mit deutlichen Auswirkungen für die Investitionsperspektive am Standort Deutschland. ■

VBW-Mitgliederversammlung 2013

Becker und Janssen neu im VBW-Präsidium

Am Freitag, dem 15.11.2013 fand die 37. Mitgliederversammlung des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. am Vereinssitz in Duisburg statt. Wichtige Punkte dabei waren die Nach- und Hinzuwahlen zum Präsidium und zum Beirat des Vereins.

Neu in das Präsidium des VBW gewählt wurde Jörg Becker, Supply Operations Manager FVC Rhine bei der BP Europa SE in Bochum, der zukünftig die Industrie im höchsten Gremium des Vereins vertreten wird. Ebenfalls neu im Präsidium ist Pieter Janssen, Direktor für Schiffsverkehrs- und Wassermanagement bei Rijkswaterstaat in Rotterdam. Er folgt auf Hans van der Werf, der letztes Jahr aufgrund seiner Ernennung zum Generalsekretär der ZKR kurzfristig aus dem Präsidium ausschied.

Das VBW-Präsidium ist nach Proporz besetzt. Es ist vorgesehen, dass alle relevanten Gruppen darunter die Schifffahrt, Häfen, Industrie Verwaltung und Forschung im Präsidium vertreten sind. Zwei Präsidiumsmitglieder sollen aus anderen Binnenschifffahrtsländern stammen.

In den Beirat nachgewählt wurden

- Dr. Markus Schmautz, RMD Wasserstraßen GmbH, München,
- Roberto Spranzi, DTG eG, Duisburg,
- Prof. Dr. Bettar Ould El Moctar, Institut für Schiffstechnik, Meerestechnik und Transportsystem (ISMT) der Universität Duisburg-Essen, Duisburg.

Die Nachwahlen waren notwendig geworden, da Alfred Baumeister, RMD Wasserstraßen GmbH, München; Hans-Egon Schwarz, DTG eG, Duisburg; und Prof. Dr. Paul Engelkamp, DST e.V., Duisburg im laufenden Geschäftsjahr ruhestandsbedingt aus dem Beirat ausgeschieden waren. In seiner Rede würdigte Präsident Heinz-Josef Joeris das langjährige Wirken der drei ehemaligen Beiratsmitglieder.

Neuer Vorsitzender des Beirates wurde Michael Heinz, Leiter der GDWS Außenstelle West in Münster, der den VBW-Fachausschuss „Binnenwasserstraßen und Häfen“ leitet. Als Beiratsvorsitzender ist Heinz geborenes Mitglied des VBW-Präsidiums.

Prof. Dr. Christoph Heinzelmann, der dem Beirat seit 2008 vorgestanden hatte, gab den Beiratsvorsitz auf eigenen Wunsch ab, um sich innerhalb des VBW noch mehr auf seine Funktion als Vizepräsident fokussieren zu können.

Geschäftsführer Marcel Lohbeck präsentierte den Anwesenden vier neue korporative Mitglieder. Beginnend mit dem neuen Geschäftsjahr zum 01.01.2014 werden folgende Unternehmen Mitglieder des Vereins:

- BP Europa SE, Bochum
 - Contargo GmbH & Co. KG, Mannheim
 - DeltaPort GmbH & Co. KG, Wesel
 - RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss
- Damit verzeichnet der Verein seit Beginn der Wirtschaftskrise 2008 wieder einen Zuwachs institutioneller Mitglieder. ■



Jörg Becker



Pieter Janssen

Huesker Gruppe Weitere Firma in Russland

Die Huesker Gruppe mit Zentrale im westfälischen Gescher/Deutschland, wurde am 1. Oktober 2013 um eine neue Tochtergesellschaft in Moskau/Russland erweitert. Als einer der international führenden Hersteller von Geokunststoffen, ist die Huesker Gruppe in den Bereichen Erd- und Grundbau, Straßen- und Verkehrswegebau, Wasserbau, Umwelttechnik sowie in der Industrie- und Agrarwirtschaft tätig. Die Geschäftsführung der russischen Tochtergesellschaft Huesker OOO übernimmt Stanislav Khmelitskiy. Der gebürtige Moskauer bringt langjährige Management-Erfahrungen auf dem Gebiet der Technischen Textilien sowie im Maschinenbau mit. „Unser Ziel ist es die Aktivitäten in der Eurasischen Zollunion weiter auszubauen und in den nächsten Monaten weitere Geschäftsfelder zu erschließen“, so Khmelitskiy über die zukünftige Ausrichtung der Unternehmensgruppe. Neben Wachstumsplänen und der Intensivierung bestehender Partnerschaften sollen Lagerkapazitäten geschaffen werden, um noch flexibler auf Anfragen reagieren zu können. „Ein weiterer Schwerpunkt wird im Bereich der Beratung liegen“, so Khmelitskiy. Nach langjährigen Geschäftsbeziehungen in den eurasischen Raum ergänzt die Huesker Gruppe mit Huesker Russland sein Netzwerk um einen zusätzlichen wichtigen Baustein.



Stanislav Khmelitskiy, Geschäftsführer, der neu gegründeten Tochtergesellschaft Huesker OOO/Russland



Sprechtage der STG zu Schiffbau-Versuchsanstalten in Deutschland

Die Suche nach der optimalen Form

Von Sabo Krebs

Der Fachausschuss „Geschichte des Schiffbaus“ der Schiffbautechnischen Gesellschaft (STG) lud am Samstag, den 2. November zu einem Sprechtag mit dem Thema „Schiffbau-Versuchsanstalten in Deutschland – Vergangenheit-Gegenwart-Zukunft“ in das Deutsche Schiffahrtsmuseum nach Bremerhaven. In insgesamt zehn halbstündigen Vorträgen wurde ein großer Bogen von den ersten Anfängen über die Geschichte der Versuchsanstalten bis zur

Situation heute gespannt. Abgerundet wurde die Veranstaltung mit einem Vortrag, der einen Blick in die Zukunftspotenziale der maritimen Industrie in Deutschland und Europa bot.

Die Anfänge

Eingeleitet wurde der Sprechtag von Prof. Sunhild Kleingärtner und Klaus-Peter Kiedel. Prof. Kleingärtner ist geschäftsführende Direktorin des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven und Professorin für Schiffahrtsgeschichte und maritime Archäo-

logie an der Universität Bremen. Klaus-Peter Kiedel ist Leiter des Fachausschusses „Geschichte des Schiffbaus“ der STG sowie wissenschaftlicher Mitarbeiter am Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven. Beide berichteten dabei aus ihrer Forschung in der deutschen Schiffbau-Geschichte und führten in den Sprechtag ein.

Daran schloss sich ein Vortrag von Prof. em. Horst Nowacki von der TU Berlin an, in dem die Vorgeschichte der heutigen Schiffbauversuchsanstalten beleuchtet wurde. Als Anfänge wurden die Experimente des

Anzeige

Ihr Magazin für alle Schiffahrtsthemen. Jeden Monat neu.

Schiffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schiffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

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

www.schiffahrts-magazin.de

Physikers Christiaan Huygens um 1669 in Paris gesehen, der im Fluss sowie im Tank erste Schleppversuche durchführte und diese auswertete. Die weitere Geschichte führt über Newton hin zu den Versuchen von Froude, Rankine und Reynolds. Dabei betonte Prof. Nowacki, dass die Geschichte des Schiffbaus ohne diese wissenschaftlichen Versuche und der dazugehörigen Erklärungsmodelle so nicht möglich gewesen wäre.

Die Versuchsanstalten

In einem weiteren Block wurde die Geschichte und Gegenwart der Versuchsanstalten in Hamburg, Berlin, Potsdam und Duisburg vorgestellt. Die Geschichte der Versuchsanstalten Hamburg und Berlin führt dabei ebenso durch die deutsche Geschichte: von der Kriegsforschung über die Demontage durch die jeweiligen Besatzermächte über einen Neuanfang hin zu einem neuen Aufschwung. Das Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme in Duisburg ist aus dem europäischen Entwicklungszentrum für die Binnenschifffahrt hervorgegangen und seit 2004 auch unter der Abkürzung DST (abgeleitet von der englischen Bezeichnung „Development Centre for Ship Technology and Transport Systems“) bekannt. Spezielle Kernkompetenz ist daher auch die Binnenschifffahrt: insbesondere die spezielle Hydrodynamik, die durch Flachwassereffekte sowie durch das Fahren in begrenzten Gewässern entstehen, sind Gegenstand der Forschungen. Dabei steht die Suche nach einer optimalen Form des Binnenschiffes, die den Treibstoffverbrauch minimiert und auch in anderen Bereichen zufriedenstellende Ergebnisse liefert, im Vordergrund. Hierzu wurden mehrere Testserien für die Rheinschifffahrt durchgeführt: auch Koppelverbände, Schubverbände und Fahrgastschiffe waren Gegenstand der Serien. In den Variationen der Hauptabmessungen sind dort enge Grenzen gesetzt: in der Breite ist auf vielen deutschen Binnenstraßen 11,45 m die Obergrenze (mit Ausnahme der Donau). Auch zu einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung auf Binnenstraßen wurden Versuche gefahren, um Aussagen über zu verändernde Schiffsformen und den Leistungsbedarf etc. zu erhalten.

In dem Projekt „Binnenschiff der Zukunft“ werden Wege erforscht, Großmotorgüterschiffe zu optimieren. Darüber hinaus ist das DST ebenso in Projekte involviert, die sich mit der speziellen Hydrodynamik im Küstenbereich befassen, da dort eben das Wissen um Flachwassereffekte und Fahren

in begrenzten Gewässern stark gefragt ist. Weiterhin werden auch Kanalversuche ausgewertet, in denen vorrangig die Wellenbildung in den engen Schifffahrtsstraßen von Interesse ist. Die Computer-Simulation strömungstechnischer Probleme (CFD-computational fluid dynamics) ist in den letzten Jahren vermehrt hinzugekommen. Neue Hochleistungsrechner unterstützen dabei die Arbeiten, das neue System läuft 48-mal so schnell wie das Vorgängersystem und erlaubt dadurch ebenso eine größere Genauigkeit. Ein größerer Bereich ist aktuell, mit Hilfe der CFD-Programme die Ablösung der Strömung im Hinterschiffbereich zu reduzieren und somit auch die Leistungsanforderung zu verringern.

Auch die Wechselwirkungen zweier sich begegnender oder überholender Binnenschiffe in begrenzten Gewässern werden mit CFD simuliert und ausgewertet. Derzeit ist im Bereich der CFD-Simulationen noch die Validierung durch andere Verfahren (z.B. mit Hilfe von PIV-Messungen oder Unterwasser-Ultraschallmesssonden) eine große Herausforderung. Auch im Bereich der Erforschung von Offshore-Windparks mit Hilfe von CFD ist das DST aktuell tätig.

Da die Problematik um Flachwassereffekte breit gestreut ist, betreut das DST Kunden aus aller Welt. Im Jahr 2013 wurde das zweitausendste Schiffsmodell gebaut, im nächsten Jahr feiert das DST sein 60-jähriges Jubiläum.

Die Praxis


In einem weiteren Block haben diverse Akteure der Praxis ihre Zusammenarbeit mit

den Schiffbauversuchsanstalten dargestellt. In dem Vortrag „Behördenfahrzeuge und Versuchsanstalten“ von Wolf Kannowski, ehemaliger Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), gab dieser einen Überblick über die hydrodynamischen Besonderheiten von Behördenfahrzeugen. Vor allem die Eisbrecheigenschaften waren dabei laut Kannowski eine große Herausforderung. Die meisten WSV-Boote wurden mit Hilfe von Modellversuchen in der HSVA optimiert, auch bezüglich der Manöviereigenschaften wie z.B. für das seitwärts Versetzen (Traversieren). Das Achterschiff wurde dabei stets für das Fahren in Flachwasser optimiert.

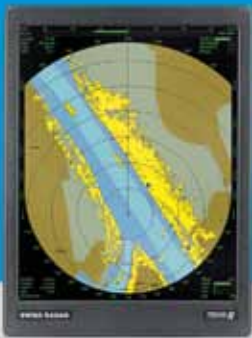
Einen weiteren Vortrag hielt Klaus-Peter Kiedel vom Deutschen Schifffahrts-Museum zur Digitalisierung historischer Schifffbaupläne. Die Arbeiten waren Teil des Projektes DIGIPEER der Leibnitz-Gemeinschaft, in dem vier verschiedene Museen Teile ihrer Sammlungen technischer Zeichnungen digitalisiert und auf einer Plattform der Öffentlichkeit zugänglich gemacht haben.

Neben den Schifffbauplänen des Deutschen Schifffahrts-Museums in Bremerhaven wurden diverse Zeichnungen anderer Museen aus den Bereichen Bergbau, Architektur und Raketenbau digitalisiert. Von den insgesamt 29.000 digitalisierten Zeichnungen sind etwa 5.000 aus dem Schiffbau. Dies sind meist Linienrisse, Generalpläne sowie weitere technische Zeichnungen. Die Sammlung umfasst sämtliche Schiffstypen. Die Zeichnungen, die teilweise stark beschädigt sind, weil sie in den Werkstätten und auf dem

Anzeige



SWISS RADAR




Der neue Precision Navigator II

Vereint Radar, Inland AIS und ECDIS Karte in Perfektion

Das multifunktionale Navigationssystem, das keine Wünsche offen lässt

In drei attraktiven Versionen verfügbar



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

Helgen genutzt wurden, wurden im Verfahren der Digitalisierung nicht aufbereitet oder nachcoloriert, sondern so gescannt, wie sie sind. Ein Hineinzoomen bis zu einem Maßstab von 1:1 ist dabei möglich. Die Sammlung ist online einsehbar unter www.digipeer.de.

In einem zweiten Teil des Vortrags berichtete Dr.-Ing. Jochen Marzi von der HSVA über durch die Digitalisierung möglich gemachte Forschungen. In einem Projekt, das die hydrodynamischen Eigenschaften der historischen Schnelldampfer Bremen und Europa untersuchen wollte, war der Ingenieur zunächst auf der Suche nach alten Linienrissen und Generalplänen, um diese vergleichen zu können. In der HSVA wurden nach 1945 sämtliche Unterlagen beschlagnahmt, so dass dort keinerlei Schiffspläne mehr vorhanden waren. Fündig wurde er in der neuen Sammlung digitalisierter Schiffsbaupläne des Deutschen Schifffahrts-Museums in Bremerhaven. Mit Hilfe der digitalisierten Linienrisse der Schiffe konnte er die Daten dieser in verschiedenste Computerprogramme einspeisen und so die Rumpfformen analysieren. Nach einer Überführung der Linien in das CAD-Programm Napa konnten die Linienrisse verglichen werden. Mit Hilfe der CFD-Software Shallo wurden die hydrodynamischen Eigenschaften wie Glattwasserwiderstand, Druckverteilung etc. ausgewertet. Es ist historisch überliefert, dass die Europa vor allem bei Schlechtwetter bei Fahrgästen beliebter war als die Bremen. Die sanfteren Seegangseigenschaften

konnten in einer Auswertung dieser bestätigt werden.

Anschließend berichtete Heike Hillerbeck von der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG) in dem Vortrag „Die Rolle der Schiffbau-Versuchsanstalten für die Arbeit der Werft- gestern und heute“ aus der Perspektive der Werften. Dabei steht zunächst die Frage „make or buy?“ im Raum, also ob eine Werft die gewünschten Leistungen einkauft oder selber macht. Die FSG verfügt über einen eigenen größeren Bereich zur Forschung und Entwicklung. Darin sind auch die numerischen Methoden (CFD) in den letzten Jahren weit vorangeschritten. Frau Hillerbeck betont jedoch, dass auch diese momentan nicht vor Überraschungen schützen. CFD sei zwar stetig weiter vorangeschritten, eine Validierung der Ergebnisse über die Modellversuche in den Versuchsanstalten sei jedoch unabdingbar da das finanzielle und das technische Risiko dabei zu groß seien, um sich nur auf die noch nicht umfassend erforschten CFD-Methoden zu verlassen. Die Forschungen der FSG fokussieren sich ebenso auf das Seegangsverhalten der Schiffe. Hier arbeitet die Werft eng mit Universitäten und Versuchsanstalten zusammen. Auch hier kommen numerische Methoden vermehrt zum Einsatz.

Zum Schluss der Veranstaltung wurde ein Blick in die Zukunft gewagt: mit dem Vortrag „Zukünftige Märkte der europäischen maritimen Industrie“ von Joachim Brodda von der Balance Technology Consulting war der

Bogen der Veranstaltung von den ersten Anfängen der Schiffbauversuchsanstalten bis hin zu einer möglichen Zukunft gespannt. Joachim Brodda ist seit 1996 mit der Balance Technology Consulting als Dienstleister in der Politikberatung und Gesetzesberatung in Fragen der maritimen Industrie tätig. Kern seiner Arbeit ist die Zuarbeit für Behörden und politische Entscheidungsträger, z.B. hinsichtlich der ma-

ritimen Zuliefererindustrie. Dabei wird die Entwicklung der letzten Jahre analysiert, um Aussagen über eine mögliche zukünftige Entwicklung der Märkte zu treffen und gemeinsam mit verschiedensten europäischen Dachverbänden Empfehlungen zum politischen Handeln auszusprechen. Dabei wird mit einer Unterteilung der verschiedenen Kategorien gearbeitet, die sich stark an das Schema der Baugruppen der Werften anlehnt. Auch die Offshoreindustrie sowie der Bootsbau sind darin aufgeführt. Der weltweite Zulieferermarkt umfasst dabei in etwa 125 Milliarden Euro. Im Ranking der einzelnen Staaten finden sich in absteigender Reihenfolge China, Südkorea, Japan, USA, Norwegen und Italien wieder, eine Dominanz der asiatischen Märkte ist dabei deutlich erkennbar. In Europa sind neben Italien und Norwegen auch Deutschland, die Niederlande und Großbritannien führend. Bei der Zuliefererindustrie Italiens handelt es sich hauptsächlich um den Bootsbau, der über ein beachtliches Handelsvolumen verfügt und so Brodda, vor allem in Europa oft deutlich unterschätzt wird. Insgesamt verfügt der Bootsbau über einen Anteil von ca. 10% der maritimen Märkte weltweit. Betrachtet man die weltweite Zuliefererindustrie, so verfügen ca. 12.500 Unternehmen über die entsprechenden Zertifizierungen als Zulieferer. Davon befinden sich allein 6.000 in Deutschland. Allgemein ist jedoch ein Zuwachs der asiatischen Märkte um ca. 200% zu verzeichnen, allen voran in China. Dort ist es jedoch schwierig, an entsprechende Daten zu kommen. In einer Prognose der zukünftigen Märkte wurden die Auftragsbestände mit den prognostizierten Beständen für die Jahre 2013-17 verglichen. Darin wird deutlich, in welchen Bereichen sich Deutschland noch behaupten kann: vor allem im Bau von Passagier- und Offshoreschiffen, wobei bei den Passagierschiffen die Kreuzfahrtschiffe und größere Yachten dominierend sind. In vielen weiteren Bereichen sind die Aufträge bereits erteilt. Potenzial sieht Joachim Brodda jedoch noch im Bereich der Chemikalien-Tanker und einiger General-Cargo-Schiffe: dort deckt sich der Auftragsbestand für die kommenden Jahre noch nicht mit dem prognostizierten Bedarf. Weitere Zukunftsfelder für die deutsche maritime Industrie seien Offshore-Schiffe sowie der gesamte Offshorebereich um Öl und Gas sowie mit steigender Tendenz auch im Offshore-Windkraft-Bereich. Ebenso sei allgemein in den Bereichen Performance und Know-how (z.B. Manövrieren, Vibrationen, Geräuschbildung, Energieeffizienz) ein hohes Marktpotenzial in Deutschland vorhanden. ■

Anzeige

WERNZ GMBH**Generatoren-Motoren-Stromerzeuger**

Wir sind Ihr Lieferant für Stromaggregate in der Schifffahrt.

Auch bei Sonderanfertigungen

oder Hydraulikaggregaten

können Sie uns gerne ansprechen!

Egal für welche Anwendung, Sie bekommen

fast alle Motoren von uns,

die den aktuellen Abgasrichtlinien entsprechen.

Reparaturen an Bord, sei es mechanisch oder elektrisch,

führen wir mit unserer langjährigen Erfahrung fachgerecht durch.

Besuchen sie uns doch mal auf unserer Homepage.

Haben Sie noch Fragen?

Dann nehmen Sie doch einfach Kontakt zu uns auf!

Sperlingweg 10

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73

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

Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik)

88623 Lampertheim

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

E-Mail: Wernz@Wernz-GmbH.de

www.Wernz-GmbH.de

Niedersächsische Seehäfen

Potenziale für eine LNG-Versorgungsstruktur

Auch für die Schifffahrt in Niedersachsens Seehäfen gelten ab 2015 schärfere Umweltbedingungen: Die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide, Schwefeloxide und Rußpartikel werden weiter verschärft. Vor diesem Hintergrund hat Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG gemeinsam mit dem Maritimen Cluster Norddeutschland die Potenziale für eine Nutzung von „Liquefied Natural Gas“ (LNG, Flüssiggas) in den Häfen untersuchen lassen. ValuePacer, Gesellschaft für Management und Beratung mbH in Kooperation mit dem OFFIS in Oldenburg haben hierzu die Schiffsverkehre der Häfen analysiert. „Dazu wurden die bestehenden Verkehre der niedersächsischen Seehäfen aus den letzten drei Jahren insbesondere die regelmäßigen Verbindungen im Kurzstreckenseeverkehr berücksichtigt“, erklärt Prof. Dr. Axel Hahn von OFFIS. Ergänzend wurde die landseitige Nutzung von LNG für Industrie und Transport betrachtet. Identifiziert wurden die größten Treibstoffabnehmer, die auf regelmäßigen Routen verkehren. Die in der Untersuchung entwickelten Szenarien ergeben, dass insbesondere in den Standorten Emden in Verbindung mit Norddeich sowie Cuxhaven in Verbindung mit Stade Potenziale für die Einführung von LNG in Niedersachsens Häfen vorhanden sind. „Aus den Ergebnissen wird deutlich, dass eine LNG-Infrastruktur wirtschaftlich besonders dann sinnvoll ist, wenn die Nutzung durch die Schifffahrt einerseits und durch die Transport- und Energiewirtschaft andererseits gegeben ist“, erklärt Herr Uwe Jensen von ValuePacer.

Der potentielle LNG-Bedarf an der Elbe wird für den Standort Cuxhaven in Kombination mit Stade als gegeben und ausbaufähig eingeschätzt. Seeseitig hat sich Cuxhaven zunehmend als Ausgangshafen für RoRo- und Containerdienste im Short-Sea-Verkehr für Nord- und Ostseedienste nach England und Skandinavien entwickelt. Der Umschlag von Kfz, Frostfisch und Massengut sowie der Stückgutumschlag im RoRo-Verkehr sind ebenfalls von Bedeutung. Cuxhaven verfügt über eine Fährverbindung nach Helgoland und wird für die Errichtung und den Service der Offshore-Windparks genutzt.

Der Seehafen Stade hat vorwiegend eine Drehscheiben- und Umschlagfunktion für

die im Hafen ansässigen bedeutenden Industrieunternehmen für Aluminiumoxid-Herstellung und Chemie. Darüber hinaus betreiben zwei Unternehmen den Umschlag von Massengütern und Stückgütern.

Für Cuxhaven und Stade lässt sich aus der Treibstoffmenge der größeren Abnehmer ein Potenzial von 23.200 t LNG pro Jahr aus der Schifffahrt abschätzen. Hinzu kommt das Potenzial insbesondere in Cuxhaven durch eine landseitige Nutzung, z.B. durch die Kühlhäuser und LKW-Verkehre. Insbesondere die in Auftrag gegebene neue LNG-betriebene Helgolandfähre kann ein wichtiger Startpunkt für eine LNG-Einführung sein.

Für Emden wird der potentielle LNG-Bedarf in besonderem Maße als gegeben und ausbaufähig eingeschätzt. Der Hafen ist insbesondere im Bereich Automobilumschlag und im Umschlag von Forstprodukten von Bedeutung, aus denen die regelmäßigen Verkehre resultieren. Emden ist darüber hinaus Basishafen für den Im- und Export von Windkraftanlagen, sowie Produktionsstandort von Fertigturmteilen für Windenergieanlagen. Die Borkumfähren verkehren von Emden und Eemshaven. Die Tatsache, dass bereits ein Schiff der Inselreederei auf LNG-Betrieb umgerüstet wird, könnte als Initialzündung für eine Versorgungsinfrastruktur wirken. Das Werk von Volkswagen, bzw. die Transportlogistik für die Fertigung und der Umschlag der Kraftfahrzeuge werden als wichtige Faktoren für die zukünftige Entwicklung einer Versorgung angesehen. Für Emden kann ein Bedarf von 9.800 t LNG pro

Jahr aus der Schifffahrt abgeschätzt werden. Ein weiteres Potenzial von 2.300 t LNG pro Jahr bestünde durch einen möglichen Umbau weiterer Fährschiffe im Inselversorgungsverkehr sowie über LNG-betriebene LKW in der landseitigen Logistik (450 t LNG pro Jahr).

„Die Bedeutung von LNG als Kraftstoff wird in den nächsten 10 Jahren zunehmen“, erläutert Lena Kohlmorgen, Leiterin der Geschäftsstelle Niedersachsens des Maritimen Clusters Norddeutschland. „Die größte Herausforderung für die Einführung von LNG ist dabei die gleichzeitige Umstellung der Seeschiffe auf LNG-Betrieb und der Aufbau einer entsprechenden Versorgungsinfrastruktur“, so Kohlmorgen weiter.

Bislang ergibt die Verwendung von Schweröl für die Schifffahrt einen deutlichen Kostenvorteil gegenüber anderen Transportsektoren, die deutlich teurere Raffinate, wie z. B. Diesel, als Treibstoffe nutzen. „Infolge des Inkrafttretens des MARPOL-Übereinkommens und seiner Anlage VI zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Seeschiffe, welche Grenzwerte für Stickoxide und Schwefeloxide enthält, besteht Handlungsdruck für die Seeverkehrsbranche, da die Grenzwerte mit Schweröl ohne Abgasbehandlung nicht einzuhalten sind“, erläutert Werner Repenning, Leiter Strategische Unternehmensentwicklung bei Niedersachsen Ports. „Zwei niedersächsische Reedereien nehmen an der Nordseeküste beim Einsatz der LNG-Technologie bereits eine Vorreiterrolle ein und rüsten ihre Fährschiffe für den Borkum- und den Helgolandverkehr entsprechend aus“, ergänzt Repenning. „Mit der Beauftragung der Studie versteht sich Niedersachsen Ports als Impulsgeber, um möglichen Investoren in eine LNG-Versorgungsstruktur die Potenziale aufzuzeigen“, so Repenning weiter. ■



Prof. Dr. Axel Hahn (OFFIS), Lena Kohlmorgen (Maritimes Cluster Norddeutschland), Uwe Jensen (ValuePacer), Werner Repenning (Niedersachsen Ports).

Erste LNG-Betankung in einem deutschen Hafen

Mannheimer Hafen startete einen Pilotversuch

In Mannheim hat erstmals die Betankung eines Binnenschiffes mit Liquefied Natural Gas (LNG) in einem deutschen Hafen stattgefunden. Die 110 Meter lange Greenstream aus den Niederlanden ist das erste Binnenschiff, das mit LNG betrieben wird. Es konnte bisher nur in Rotterdam mit dem Treibstoff versorgt werden, da es in Deutschland bislang keine Tankmöglichkeiten für LNG-betriebene Schiffe gibt. Der Tanker ist mit zwei 20 cbm-Tanks ausgerüstet. Die Reichweite beträgt ca. 2500 km. Nach einer Fahrt von Rotterdam bis Basel bedeutete das für die Greenstream bisher, dass sie auf direktem Weg nach Rotterdam zurückkehren musste. Durch die Betankung in Mannheim wurde dem Binnentanker der zusätzliche Verkehr zwischen mehreren Häfen in Deutschland ermöglicht. Die Betankung war ein Pilotversuch des Hafens unter

Beteiligung der Berufsfeuerwehr Mannheim, der Wasserschutzpolizei sowie dem Eigentümer des Tankers von Interstream Barging und dem Befrachter Shell. Der mit LNG beladene LKW kam am Mittwochmorgen aus Zeebrügge.

Flüssiges Erdgas entsteht, wenn Erdgas auf minus 162 Grad Celsius abgekühlt wird. Das flüssige Erdgas soll in Zukunft als umweltfreundliche Alternative zu Diesel eingesetzt werden. Im Vergleich zum herkömmlichen Schiffsdiesel entstehen bei der Verbrennung von LNG 99 Prozent weniger Schwefeloxide, 80 Prozent weniger Stickoxide und 25 Prozent weniger Kohlendioxid. 2 Elektromotoren werden von 4 Erdgasgeneratoren mit Strom versorgt. Durch diese Technik sind die Motoren um ca. 30 Dezibel leiser als Dieselmotoren.

Durch die niedrige Temperatur des Gases

verringert sich das Volumen auf 1/600, das bedeutet: 1 cbm flüssiges Erdgas entspricht 600 cbm Erdgas! Das LNG wurde über einen kälteresistenten Schlauch in die kryogenen Tanks der Greenstream geleitet. Kryogene Tanks wirken wie Thermoskannen, in denen das flüssige Erdgas seine Temperatur ohne Energiezufuhr ca. 2 Monate behält. Durch den hohen Temperaturunterschied vereist der Schlauch durch das kondensierende Wasser. Die dadurch hervorgerufene Dampfbildung sieht spektakulär aus, ist aber normal, da es sich dabei nur um Wasserdampf handelt. LNG ist mit normalem Erdgas, das auch an PKW Tankstellen erhältlich ist, vergleichbar. Nach 3 Stunden war die Betankung erfolgreich abgeschlossen und die Greenstream konnte ihren Weg über Mainz nach Karlsruhe fortsetzen um dort ihre Fracht- Biodiesel - zu laden und zu löschen.

Der Mannheimer Hafen beteiligt sich an einem von der EU geförderten Projekt, in dem ein LNG Masterplan erarbeitet wird, um für die Zukunft eine Versorgung der Binnenschiffe mit LNG von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer zu gewährleisten. ■



Die Greenstream ist das erste Tankschiff, das in in einem deutschen Hafen mit LNG versorgt wurde. Wer anhand des Fotos vermutet, das Schiff läge in Mannheim mit dem Kopf zu Tal, irrt, - die Greenstream hat das Ruderhaus auf dem Vorschiff, liegt also mit dem Kopf zu Berg (fb).
Foto: Hafen Mannheim

Bachelorarbeit: Untersuchung über Zusammenhang zwischen Neigungswinkel von Kreuzfahrtschiffen und Evakuierungszeiten

Erhöhung der Sicherheit auf Kreuzfahrtschiffen

Auf dem diesjährigen „Students meet Industry“ Sprechtag der Schiffbau-technischen Gesellschaft (STG) in Flensburg stellte Jorinna Gunkel, Absolventin des Studiengangs „Schiffbau und Meerestechnik im Praxisverbund“, für die Hochschule Bremen die Ergebnisse ihrer Abschlussarbeit vor und konnte mit ihrem Vortrag den ersten Platz erzielen. Sie überzeugte die Jury mit ihrer Bachelorthesis unter dem Titel: „Der Einfluss statischer Krängungswinkel auf die Evakuierungszeit von Kreuzfahrtschiffen“.

In ihrer Arbeit, die in Zusammenarbeit mit der Meyer Werft in Papenburg entstanden war, untersuchte die ehemalige Bremer Studentin die Auswirkungen der Schiffskrängung - also einer seitlichen Neigung des Schiffes - auf das Verhalten der Passagiere im Evakuierungsfall.

Für den Evakuierungsfall ist Krängung ein nicht zu vernachlässigender Einflussfaktor, der jedoch bisher in Vorschriften nicht explizit berücksichtigt wird. Im Rahmen von Simulationsrechnungen konnte Frau Gunkel die Auswirkung der Krängung auf die Evakuierungszeit bestimmen.

Durch die Arbeit konnte gezeigt werden, dass Schiffskrängung zu einem annähernd exponentiellen Anstieg der Evakuierungszeit führt. So kann es bei Krängungswinkeln von mehr als zehn Grad zu massiven Beeinträchtigungen bei der Evakuierung kommen, während bei kleinen Neigungswinkeln nur geringfügige Ablaufstörungen bei der Evakuierung zu erwarten sind.

Dieser Effekt konnte sowohl für kleine als auch große Kreuzfahrtschiffe nachgewiesen werden.

Die im Rahmen dieser Arbeit gewonnenen Erkenntnisse werden im Rahmen von zukünftigen Vorschriftenentwicklungen diskutiert und können somit zu einer Erhö-

hung der Sicherheit auf Kreuzfahrtschiffen beitragen.

An dem Wettbewerb beteiligten sich Studierende der Fachrichtungen Schiffbau und Meerestechnik sowie Schiffsbetriebstechnik der Universitäten und Hochschulen Berlin, Bremen, Duisburg, Flensburg, Hamburg, Kiel, Leer und Rostock. Die besten Bachelor-, Master und Diplomarbeiten wurden auf dem Fachkongress einem interessierten Publikum aus Studierenden sowie Vertreterinnen und Vertretern Hochschulen und der maritimen Industrie vorgestellt. Eine Fachjury bewertete die Abschlussarbeiten und Vorträge nach qualitativen Gesichtspunkten und wissenschaftlichem Anspruch.

Auf Grund von Gleichwertigkeit gab es in diesem Jahr zwei erste Plätze: Fabian Beu von der Universität Rostock wurde für seine Untersuchungen über „Numerische Untersuchungen zur Bestimmung des maximalen Lastaufnahmevermögens von Schiffsquerschnitten“ ebenfalls mit einem ersten Platz ausgezeichnet.

Jorinna Gunkel studierte bis März 2013 im Bachelor-Studiengang „Schiffbau und Meerestechnik im Praxisverbund“ an der Hochschule Bremen. Dieser sehr erfolgreiche Studiengang wird in Kooperation mit Unternehmen aus dem maritimen Bereich angeboten und bietet den Studierenden neben einer praktischen Ausbildung den Erwerb eines Abschlusses als Bachelor of Engineering (BEng) in Schiffbau und Meerestechnik.

An der Hochschule Bremen studieren zur Zeit ca. 250 Studierende in der Fachrichtung Schiffbau und Meerestechnik. Damit ist die Hochschule Bremen auch weiterhin die größte Ausbildungsstätte für Schiffbauingenieurinnen und -ingenieure in Deutschland und darüber hinaus die einzige, die ein Studium im Praxisverbund anbietet. ■

Auf Deutsch verfügbar

ISGINTT-Leitfaden

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hat den Internationalen Sicherheitsleitfaden für die Binnentankschifffahrt und Binnenterminals (ISGINTT) jetzt auch in Deutsch und Niederländisch veröffentlicht. Das Personal auf Binnentankschiffen und in Binnenterminals innerhalb und außerhalb des Rheineinzugsbiets kann ab sofort von diesem Leitfaden profitieren, der als wertvolles Instrument zur Verbesserung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt anerkannt ist.

Das ISGINTT, das bereits seit 2010 in Englisch und seit 2011 in Französisch verfügbar ist, dient der Verbesserung der Sicherheit bei der Beförderung von Gefahrgut an der Schnittstelle zwischen Binnentankschiffen und anderen Schiffen oder Anlagen an Land (Terminals). Sein Zweck besteht nicht darin, die geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen oder zu ändern, sondern zusätzliche Empfehlungen bereitzustellen. ISGINTT ist das Ergebnis von „Best Practices“, wie sie von den beteiligten Verbänden empfohlen werden.

Das Dokument ist durch die Zusammenarbeit der ZKR mit den betroffenen internationalen Verbänden – dem Europäischen Rat der chemischen Industrieverbände (CEFIC), der Europäischen Binnenschifffahrtsunion (EBU), der Europäischen Schifferorganisation (ESO), der Europäischen Vereinigung der Mineralölindustrie (EUROPIA), der Organisation europäischer Seehäfen (ESPO), dem Verband europäischer Tanklager (FETSA), dem Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) und der Gesellschaft für internationale Gastank- und Terminalbetreiber (SIGTTO) – in dem Streben nach einer kontinuierlichen Verbesserung der Sicherheit in diesem Sektor entstanden. Diese Verbände haben seit 2006 ihr Fachwissen gebündelt, um einen binnenschifffahrtsspezifischen Sicherheitsleitfaden für Tankschiffe und Terminals auf der Grundlage des international anerkannten „International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals“ (ISGOTT, 5. Edition) zu erarbeiten. fb ■

Europäische Entscheidungsträger und Führungskräfte der Industrie haben im Europäischen Parlament darüber diskutiert, wie die Häfen zur europäischen Innovation und Wettbewerbsfähigkeit beitragen

Häfen haben eine strategische Rolle in den Lieferketten Europas

Bei einer von dem deutschen Europaabgeordneten Knut Fleckenstein und dem in Brüssel ansässigen europäischen Logistikverband Alliance for European Logistics (AEL) ausgerichteten Veranstaltung diskutierten Entscheidungsträger und Vertreter führender europäischer Häfen sowie der gesamten Schifffahrtsbranche über die strategische Rolle der Häfen in den Lieferketten

Europas. Sie kamen zu dem Schluss, dass die Häfen ein elementarer Bestandteil einer effizienten, nachhaltigen Lieferkette sowie ein wichtiges Rückgrat für Wirtschaft und Handel in Europa sind.

75% des europäischen Handels werden über den Seeweg abgewickelt, wobei die europäischen Häfen mit 848 Häfen in Fernost und 629 Häfen in Mittel- und Südamerika verbunden sind. Im Jahr 2011 wurden 3,7 Mrd. Tonnen an Waren über europäische Seehäfen abgefertigt. Während der vergangenen zwanzig Jahre hat sich die Containeranzahl vervierfacht. Trotz dieser beeindruckenden Zahlen bedeutet die Effektivität der Hafengebäude in Europa, dass ihnen selten Beachtung geschenkt wird, und viele Menschen begreifen die Rolle von Häfen

und Terminalbetrieben in Europa und deren Unterstützung des europäischen Handels nur unzureichend.

Der Hafensektor investiert beträchtlich in Verbindungen zum Hinterland sowie in IT-Technologien, was die Prozesse in der gesamten Lieferkette fördern kann. Seehäfen als bedeutende Eingangs- und Ausgangstore der EU sowie Binnenhäfen als wichtige Verbindungspunkte und Hinterlandhubs helfen dabei, den Handel zu stärken. Dies bedeutet, dass ein reibungsloser Betrieb in den Seehäfen und Binnenhäfen, unterstützt durch vernünftige politische Rahmenbedingungen, allen Sektoren zugutekommen kann, die direkt und indirekt durch globale Lieferketten verknüpft sind.

Die Veranstaltung zielte darauf ab, eine Perspektive mit Bezug auf Hafengebäude aus unterschiedlichen Blickwinkeln zu bieten, und war gut besucht durch Mitglieder des Europäischen Parlaments, Vertreter der Ständigen Vertretungen verschiedener Mitgliedsstaaten und der Europäischen Kommission sowie Teilnehmer einiger der größten Häfen Europas.

Im Rahmen der Veranstaltung betonte Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der

Duisburger Hafen AG, der Eigentums- und Managementgesellschaft des größten Binnenhafens der Welt: „Häfen sind Garanten für die Wettbewerbsfähigkeit Europas. Dank intelligenter intermodaler Konzepte werden die Industrie und die Unternehmen weiterhin in Europa investieren, was unserer gesamten Wirtschaft zugutekommt. Um die anstehenden Herausforderungen für Häfen und Logistikhubs zu meistern, müssen Infrastrukturinvestitionen nach objektiven Kriterien getätigt werden, die darauf zugeschnitten sind, eine größtmögliche Wertschöpfung zu generieren“.

Industrienetzwerk verbessern

Aus Sicht der Spediteure sagte Jean-Claude Delen, Vorstandsvorsitzender BeNeLux und Frankreich von DHL Global Forwarding: „Ein effizientes Hafenmanagement kann die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit ankurbeln und das Industrienetzwerk verbessern, während es Arbeitsplätze schafft und zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes der Lieferketten beiträgt. Die Hafeneffizienz hängt primär von den bestehenden Abwicklungskosten und -zeiten, Hinterlandverbindungen und Verwaltungsprozessen ab.“

Im Namen der ECT Hutchison Port Holdings erklärte Rob Bagchus, Leiter Öffentlichkeitsarbeit und öffentliche Angelegenheiten: „Die Terminalbetreiber haben in Europa Milliarden für die Modernisierung ihrer Terminals ausgegeben, um dem Bedarf der Kunden zu entsprechen, und sind effizient auf einem wettbewerbsintensiven Markt. Um Schritt halten zu können, muss Europa in effiziente Hinterlandverbindungen investieren, um für einen nahtlosen Transport innerhalb Europas zu sorgen.“

Die AEL fördert eine neue politische Agenda für logistische Dienstleistungen in Europa. Sie bringt sowohl die wichtigsten Logistikdienstleister in Europa als auch globale Gesellschaften zusammen, die sich bei der erfolgreichen Ausführung ihrer Geschäfte auf eine effektive Logistik verlassen. Ihre derzeitigen Mitglieder sind BASF, CEVA Logistics, Deutsche Post DHL, duisport, Hapag-Lloyd, Hutchison Europe, IVECO, Kuehne + Nagel, Michelin, Motorola Solutions und SAP. ■



Rob Bagchus (Leiter Öffentlichkeitsarbeit und öffentliche Angelegenheiten ECT Hutchison Port Holdings), Jean-Claude Delen (Vorstandsvorsitzender Benelux & Frankreich DHL Global Forwarding), Jens Geier MdEP, Knut Fleckenstein MdEP (Berichterstatte des Europäischen Parlaments für das dritte Hafepakete), Erich Staake (Vorstandsvorsitzender Duisburger Hafen AG). Foto: Stuhlmann

„Gute Ergänzung zum bestehenden Pool“

RheinCargo setzt drei neue Bombardier-Loks ein

Das Transportunternehmen RheinCargo hat drei Maschinen vom Typ TRAXX F140 DE von Bombardier in den Dienst gestellt. Es sind die ersten selbst beschafften Lokomotiven der 2012 gegründeten RheinCargo. Zwei weitere Triebfahrzeuge folgen im Januar 2014.

„Mit diesen Lokomotiven investieren wir in unsere Qualität“, betonte Paul Schumacher, Prokurist und Bereichsleiter der RheinCargo bei der Inbetriebnahme. Er verspricht sich von der Anschaffung eine „Verbesserung unseres Netzwerkes und die noch zuverlässigere Abwicklung im Großdieselbereich“. Ihr Einsatz ist vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr geplant.

Die RheinCargo verfügt bereits über Lokomotiven aus der TRAXX Familie, die sich in der Vergangenheit als zuverlässig bewährt haben. „Die neuen Maschinen sind eine sehr gute Ergänzung zum bestehenden Pool“, erklärt Hans-Ulrich Otto, bei RheinCargo mit verantwortlich für das Fahrzeug-Management. Mike Niebling vom Hersteller Bombardier ergänzt:

„Ein besonderer Vorteil liegt im sogenannten Plattform-Konzept, das eine langjährige Ersatzteilegarantie ermöglicht.“ Die Lokomotiven sind mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS ausgestattet, umweltfreundlich und bieten für Triebfahrzeugführer einen hohen Komfort.

Die 82 Tonnen schweren TRAXX wurden aus der Großserie der Baureihe BR 185 abgeleitet. Sie sind zugelassen für den Verkehr in Deutschland, Belgien und den Niederlanden. Die Wartung der rund 19 Meter langen und 2.400 KW-starken Maschinen wird die Fahrzeugtechnik der HGK in Brühl übernehmen.

„Das freut uns, da wir so Arbeitsplätze am Standort sichern. Vor allem aber stellen wir uns mit dieser Baureihe auf eine neue Lok-Generation ein und gewinnen wichtiges Know-how“, so Bereichsleiter Ludger Schmidt, dessen rund 65 Mitarbeiter starkes Team neben der RheinCargo für alle größeren Lok-Betreiber und Leasing-Firmen aktiv ist. ■



Die drei neuen Bombardier-Loks der RheinCargo im Werk Brühl der HGK. Die RheinCargo GmbH ist ein Zusammenschluss der Neuss-Düsseldorfer und der Kölner Häfen. Foto: Friedbert Barg

Umzug der Verwaltung Kölner HGK verkauft das Hafenamt im Rheinauhafen

Mitte 2014 wird die Verwaltung der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) den Rheinauhafen verlassen. Das Unternehmen zieht dann in ein Gebäude in Köln-Braunsfeld. Für Vorstandssprecher Horst Leonhardt ist dies ein „sinnvoller letzter Schritt bei der Entwicklung des Rheinauhafens vom Industrieareal zu einem Standort für Dienstleistungen und hochwertiges Wohnen.“ Zwar verlasse die HGK das attraktive, denkmalgeschützte Hafenamt nicht ohne Emotionen. „Als im harten Wettbewerb stehendes Logistikunternehmen müssen wir aber nicht unbedingt auf Dauer am inzwischen vornehmsten Bürostandort der Stadt bleiben“, so Vorstandssprecher Horst Leonhardt. Die HGK plant den Umzug für Mitte des Jahres 2014. Der neue Hauptsitz wird dann in Köln-Braunsfeld liegen. Die letzte Entscheidung über den Standort fällt in den kommenden Tagen. Käufer des Hafenamtes ist der Architekt Michael Zimmermann. Er wird das denkmalgeschützte Gebäude umstrukturieren, aber keine baulichen Veränderungen an der Außenseite vornehmen. Über den Kaufpreis vereinbarten die Parteien Stillschweigen. Für die HGK endet nach den Worten Leonhardts eine Ära. Der Wandel des einstigen Industrieareals zum Kultur-, Wohn- und Dienstleistungsquartier sei so gut wie abgeschlossen. Mit dieser Umstrukturierung habe die HGK gezeigt, so Leonhardt, „dass wir als kommunales Unternehmen große Vorhaben solide und gut bewältigen.“ Nun verlasse die HGK als ehemalige Besitzerin das Areal. Nach dem Verkauf des Hafenamtes und des sogenannten Krafthauses in direkter Nachbarschaft des Hafenamtes, sind als wesentliche Immobilien im Rheinauhafen nur noch das Kulturförderprojekt „Kunsthafen Rheinauhafen“ sowie die unterirdische Tiefgarage im Besitz des Unternehmens. ■

Die Hafen Hamburg Marketing e.V., die bayernhafen Gruppe und IGS Intermodal diskutierten Anforderungen und Potenziale für Seeschifffahrt und Hinterlandverkehre

„Infrastrukturen und Ressourcen weiter ausbauen und effizient nutzen“

Die bayernhafen Gruppe, Hafen Hamburg Marketing e.V. und CDN Container Depot Nürnberg GmbH hatten in den Ridingersaal von Schloss Johannisburg bei Aschaffenburg geladen – und rund 80 Logistiker kamen: Vertreter von verladenden Unternehmen aus der Region Bayerischer Untermain ebenso wie von Speditionen, Reedereien, See- und Binnenhäfen. Das Motto der Veranstaltung: „Zukunft war gestern - Anforderungen und Potentiale für die Seeschifffahrt und Hinterlandverkehre von morgen“.

Konsens des Abends: „Ein leistungsstarkes Netzwerk, marktgerechte Angebote und flexible Logistiklösungen sind wesentliche Voraussetzungen, um Wachstum voran-

zutreiben und zukünftigen Anforderungen gewachsen zu sein. Der Trend geht zu einer intelligenten Transportkette, zu größeren Schiffseinheiten und zur Synchronisation des Ressourceneinsatzes.“

In seinem Vortrag „Der Puls steigt: Wie maritime Logistik und Hinterlandverkehre zukünftig im Takt bleiben“ gründete Prof. Dr.-Ing. Carlos Jahn, Leiter des Fraunhofer-Centers für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML, seine Überlegungen auf die Megatrends. So dominierten Urbanisierung, Industrialisierung und Ostverschiebung, die Bedeutung der Seeanbindung nehme zu. Prof. Dr. Jahn schloss daraus: „Wir werden die Transportströme nur bewältigen, wenn wir Infrastrukturen und Ressourcen weiter

ausbauen und effizient nutzen. Optimierungspotenzial liegt in der Beschleunigung technischer Abläufe, in der Glättung von Bedarfsspitzen und der Synchronisation des Ressourceneinsatzes.“

Auf dem Weg dorthin seien drei Entwicklungs-Perspektiven prägend: intelligente Objekte, die die Kopplung realer und digitaler Stati ermöglichen sowie Informationsverfügbarkeit und Reaktionszeit erhöhen, intelligente Systeme wie Funk, Barcodes, RFID, OCR, EDI, Ladungs-Scanning etc. sowie – als Integration all dieser Elemente – die intelligente Transportkette mit durchgängiger Transparenz.

Uwe Gaede, General Manager Area Central Europe der Reederei Hamburg Süd, kon-



Jürgen Behrens (Hafen Hamburg Marketing e. V.), Prof. Dr.-Ing. Carlos Jahn (Fraunhofer-Center Maritime Logistik und Dienstleistungen CML), Steffen Rudkowsky (Siemens AG Erlangen), Axel Mattern (Hafen Hamburg Marketing e. V.), Alexander Ochs (Bayernhafen GmbH & Co. KG), Bernd Trepte (IGS Intermodal Container Logistics GmbH), Uwe Gaede (Reederei Hamburg Süd)

statierte in seinem Vortrag „Kurswechsel in der Seeschifffahrt – Anforderungen an die Industrie“ einen eindeutigen Trend zu größeren Schiffseinheiten. So würden bereits Containerschiffe mit einem Ladevolumen von 20.000 TEU und mehr geplant. Slow steaming habe Auswirkungen auf den Bunkerverbrauch und die Bunkerkosten. Und noch mehr Effizienz werde es auch beim Schiffsdesign geben: u.a. durch optimierte Schiffsgrößen und Schiffsdesign, Maschinenanpassungen, Propeller-Optimierung, Aufbauten etc.

Steffen Rudkowsky, Senior Vice President Logistics der Siemens AG Erlangen, ging in seinem Vortrag „Zukunftsorientierte Entwicklung der globalen Projektlogistik der Siemens AG, Sektor Infrastructure & Cities“ auf die integrierte logistische Kette ein, in der Kooperationspartner, Häfen und Logistik-Serviceprovider integrierter Teil der Siemens Logistikstrategie seien.

Im Anschluss diskutierten die Referenten zusammen mit den Gastgebern Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V., Bernd Trepte, Geschäftsführer IGS Intermodal Container Logistics GmbH, und Alexander Ochs, Prokurist und Intermodalverantwortlicher der Bayernhafen GmbH & Co. KG, in einer moderierten Podiumsdiskussion. Die wichtigsten Fragen dabei waren: Wie sehen zukünftige Anforderungen an Infrastruktur und Logistikprozesse aus? Wie stellen sich produzierende Unternehmen, Verlager, Reedereien, Hafengebiete und Speditionen auf die neuen Herausforderungen ein? Und, gibt es einen Kurswechsel in der Logistik, „mehr Qualität statt Quantität“?

„Das richtige Maß zur richtigen Zeit“

„Intelligente Logistik bedeutet immer auch, das richtige Maß zur richtigen Zeit zu bestimmen“, sagte Gastgeber Alexander Ochs, „denn weil Zeit nicht vermehrbar ist, kommt es darauf an, wie wir sie nutzen. Die Erfolgsfaktoren für effiziente Hinterlandverkehre sind Flexibilität, Synchronisierung, Integration und Automatisierung. Ich stelle die Frage: Warum hat die Ladung per umweltfreundlichem Slow steaming vier Wochen Zeit für den Seeweg – und muss dann in einem oder zwei Tagen beim Adressaten im Hinterland sein? Da bietet doch ein intelligenter Zeitpuffer auf Seiten des Empfängers auch dem umweltfreundlichen Binnenschiff seine Chance. Gleichmäßige Auslastung ist machbar, z.B. mit längeren Bedienzeiten an der Rampe und 3-Schicht-Betrieb im Lager. Diese Flexibilität lässt sich natürlich nur im

Dialog mit allen Beteiligten schaffen. Der Nutzen ist hoch: Denn Flexibilität macht die logistische Kette ökonomischer.“

Und Alexander Ochs fuhr fort: „Deutschlands größter Seehafen Hamburg und der bayernhafen Aschaffenburg haben etwas gemeinsam. Beide sind Drehscheiben für den weltweiten Güterverkehr. Um diese Drehscheiben-Funktion umzusetzen, braucht es zwei Beteiligte: Industrie- und Handelsunternehmen, die täglich eine funktionierende Logistik brauchen, und Logistik-Dienstleister, die genau diese bieten. Mit unseren Dialog-Veranstaltungen führen wir Verlager und Logistiker zusammen. So entstehen tragfähige Partnerschaften für die Logistik der Zukunft.“

Der bayernhafen Aschaffenburg ist Teil der bayernhafen Gruppe, zu der auch Standorte in Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau gehören. Der bayernhafen Aschaffenburg ist für die Region Bayerisch RheinMain eine bedeutende Logistik-Drehscheibe für Rohstoffe und industrielle Güter. Die über 70 angesiedelten Betriebe aus Logistik, Produktion, Handel, Recycling, Versorgung und Dienstleistung bieten über 2.200 Arbeitsplätze. Rund 3,2 Millionen Tonnen Güter wurden 2012 in Aschaffenburg per Schiff, Bahn und LKW umgeschlagen.

Die trimodale Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr im bayernhafen Aschaffenburg ging im Januar 2012 „unter neuer Flagge“ in die Offensive. Die TCA Trimodales Containerterminal Aschaffenburg GmbH ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Container Depot Nürnberg GmbH, Nürnberg (51 %) und der Bayernhafen GmbH & Co. KG,

Regensburg (49 %). Geschäftsführer sind Bernd Trepte und Alexander Ochs. Das Aschaffenburg Container-Terminal verbindet Schiene, Straße und Wasserstraße und hat eine Umschlagskapazität von 50.000 TEU p.a. Seit Juni 2012 verbindet ein Direktzug der IGS Intermodal Container Logistics die Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven mit dem TCA Containerterminal im bayernhafen Aschaffenburg, weiter zum bayernhafen Regensburg und zurück zur Küste – zu Beginn zweimal pro Woche, seit 11. März 2013 dreimal und seit Oktober 2013 sogar viermal wöchentlich.

Zur bayernhafen Gruppe gehören die sechs Standorte Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau. Die Lage an wirtschaftsgeografisch bedeutenden Knotenpunkten kombiniert mit einer effizienten Verknüpfung der Verkehrswege Wasser, Schiene und Straße zeichnet die Standorte aus. In 2012 wurden insgesamt 29,6 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen (davon 3,674 Mio. Tonnen per Schiff, 6,737 Mio. Tonnen per Bahn, 19,180 Mio. Tonnen per Lkw).

Die bayernhafen Gruppe ist ein aktiver Moderator für die Entwicklung von Logistiklösungen und Netzwerken. Sie agiert als Standortarchitekt, der unternehmens- und standortübergreifend Strategien entwickelt, in hochflexible Infrastruktur investiert und in enger Zusammenarbeit mit den Hafensiedlern neue Wertschöpfungspotenziale erschließt. Ziel ist es, die Position der Häfen als Logistikstandorte und Drehscheiben für den weltweiten Warenaustausch weiter zu stärken. Ein strategisches Flächenmanagement gewährleistet dabei einen Branchen-Mix aus Transport, Lagerung, Logistik, Dienstleistung und Produktion.

800 Hektar Gesamthafenfläche und rund 500 ansässige Unternehmen mit mehr als 12.000 Beschäftigten machen die bayernhafen Gruppe zudem zu einem der leistungsstärksten Logistik-Netzwerke in Europa und zu bedeutenden Wirtschaftsmotoren in Bayern. Die bayernhafen Gruppe selbst beschäftigt 210 Mitarbeiter. Betreiber der Standorte Aschaffenburg, Bamberg, Regensburg und Passau ist die Bayernhafen GmbH & Co. KG. Geschäftsführer ist Joachim Zimmermann. Die Standorte Nürnberg und Roth werden von der Hafen Nürnberg-Roth GmbH betrieben, an der die Bayernhafen GmbH & Co. KG mit 80 Prozent, die Stadt Nürnberg mit 19 Prozent und die Stadt Roth mit einem Prozent beteiligt sind. ■

Anzeige

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

Schifffahrts-Magazin
Zeitschrift für Schifffahrt,
Häfen, Wasserstraßen
und Schiffstechnik

Fordern Sie unsere
Themen- und Preisliste 2014
für Ihre Marketingplanung an.

www.schifffahrts-magazin.de

Gut für die Wirtschaft Verbindliche Zusage zum Frankfurter Osthafen

Die IHK Frankfurt begrüßt das klare Bekenntnis der Stadt Frankfurt zum Frankfurter Osthafen. „Wo Osthafen drauf steht, wird auch weiterhin Osthafen drin sein. Das ist eine gute Nachricht für die Wirtschaft. Denn mit dem Beschluss der Stadt, die Miet- und Pachtverträge der Hafenanlieger langfristig, das heißt bis in das Jahr 2050 und darüber hinaus, abzuschließen, schafft die Stadt Planungssicherheit für die rund 110 Unternehmen und ihre ca. 8.000 Beschäftigte im Osthafen“, sagt Prof. Dr. Mathias Müller, Präsident der IHK Frankfurt am Main. Die Sicherung des Hafens und der dortigen Betriebe sei ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung der gewerblichen Basis und des wirtschaftlichen Know-hows dieser Region insgesamt.

Die IHK Frankfurt hatte in 2011 im Rahmen einer Deklaration Planungssicherheit für die Unternehmen am Osthafen und die Sicherung des Osthafens als modernen Dienstleistungs- und Industriestandort gefordert. „Mit dieser Deklaration zum Frankfurter Osthafen hat die IHK Frankfurt zudem auf die Erstellung eines neuen Masterplans Industrie hingewirkt. Der heutige Beschluss zum Osthafen ist daher auch ein weiterer wichtiger Baustein für die Konzeption des Masterplans Industrie“, sagte Prof. Müller. Von diesem Masterplan erwarte sich die Wirtschaft zukunftsfähige Konzepte für die Entwicklung von Industriebetrieben in Frankfurt. Zudem muss der Masterplan Antwort darauf geben, wie sich die berechtigten Interessen der Bevölkerung mit denen der Industriebetriebe vereinbaren lassen. Mehr als 56.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sind im produzierenden Gewerbe in Frankfurt tätig. Insgesamt generiert die Industrie in der Stadt Frankfurt eine jährliche Warenproduktion im Wert von rund acht Milliarden Euro. ■

Ulrich Schnake neuer Vorsitzender

BÖB-Arbeitsgemeinschaft Häfen in NRW hat sich konstituiert

Nach dem einstimmigen Beschluss der Mitgliederversammlung des BÖB über den Zusammenschluss der Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Rheinhäfen und der Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Kanalhäfen in Nordrhein-Westfalen fand die konstituierende Sitzung der neu gebildeten Arbeitsgemeinschaft Häfen in Nordrhein-Westfalen am 11. November 2013 in Lünen statt. In dieser Sitzung wurden die inhaltlichen Arbeitsschwerpunkte der Arbeitsgemeinschaft festgelegt und die neue Geschäftsordnung beschlossen. In offener Wahl wurde Ulrich Schnake, Geschäftsführer der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH, einstimmig als Vorsitzender und Ralf Fink, Geschäftsführer Bereich Hafen der Stadtwerke Essen AG, als Stellvertreter gewählt. ■

EBU: Europaparlament verabschiedet Mehrjahresbudget zur Infrastrukturplanung

Unterstützung für die Binnenschifffahrt

Die EBU begrüßt die Verabschiedung des Mehrjahresbudgets der Union vom Europaparlament, das in einer weiteren Abstimmung die europäische Infrastrukturpolitik und –finanzierung – TEN-V und CEF- beschlossen hat. Damit unterstützt es die Binnenschifffahrt, die mit dem Wasserstrassennetz Bestandteil des gesamten Kernnetzes der TEN-V Planung ist. Binnenschifffahrt leistet als zentraler Bestandteil der neuen europäischen Verkehrspolitik einen wesentlichen Beitrag zur zukünftigen Mobilität von Personen und Gütern in Europa.

Neue TEN-V Politik

Mit der Verabschiedung des finanziellen Rahmens unterstützt das Parlament die Planung und Finanzierung der Transeuropäischen Verkehrsnetze der Kommission, die sich damit ein ambitioniertes Ziel gesetzt hat. Die EBU erwartet, dass mit dieser Einigung mindestens 20% der finanziellen Mittel aus dem CEF-Budget für die Binnenschifffahrt zur Verfügung gestellt wird, um die ambitionierten Zielsetzungen der Union zu realisieren.

Die Budgetverabschiedung folgt auf die vor Kurzem von der Kommission vorgeschlagene Förderung der Binnenschifffahrt mit ihrem NAIADES II Aktionsplan. Die EBU begrüßt die Benennung von Corien Wortmann als Berichterstatterin des Parlaments über

NAIADES II. Die Europäische Kommission beabsichtigt das Binnenschifffahrtsgewerbe mit einem Aktionsprogramm zu unterstützen, das sich auf diverse Themenbereiche wie Infrastruktur, Innovation, qualifiziertes Personal und Integration in die multimodale logistische Kette bezieht. 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 ist davon überzeugt, dass mit Unterstützung des Parlaments und der Mitgliedstaaten genügend finanzielle Mittel zur Umsetzung dieses ambitionierten Aktionsplans zur Verfügung gestellt werden. Das niederländische Verkehrsministerium, das im Transport- und Binnenschifffahrtsbereich eine führende Rolle spielt, hat vor Kurzem in seiner Mitteilung an das Parlament NAIADES II als wesentlichen Beitrag zur Stärkung der Binnenschifffahrt propagiert, was als wesentlicher Leitfaden für andere Mitgliedstaaten aufgefasst wird. ■

Mit eigenen LKW der Sächsischen Binnenhäfen

SBO erweitert das Logistikgeschäft im Hafen Riesa

Die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) hat ihr Logistikgeschäft im Hafen Riesa erweitert. Im Auftrag der TFG Transfracht werden Container vom Hafen Riesa per LKW zu den Kunden in der Region transportiert. Dafür kommen zwei eigene Fahrzeuge der SBO sowie weitere Fahrzeuge von Logistikpartnern zum Einsatz.

Die SBO hat für das neue Logistikgeschäft am Standort Riesa einen Disponenten sowie zwei LKW-Fahrer eingestellt, die über langjährige Erfahrungen im Speditionsgeschäft verfügen.

„Mit der Erweiterung des Logistikgeschäftes entstehen ganz neue Möglichkeiten für uns“, erklärt Frank Thiele, Vertriebsleiter der SBO. „Bisher haben wir in der Transportkette lediglich die Containertransporte vom Hafen Riesa zu den deutschen Seehäfen und retour per Binnenschiff oder Bahn organisiert.

Jetzt läuft auch die Zustellung der Container vom Hafen Riesa zu den Kunden in einem Umkreis von rund 100 Kilometern unter unserer Regie. Damit erhöhen wir signifikant die Qualität unserer Dienstleistungen“, so Thiele.

Seit 2005 ist das Containerterminal der SBO im Hafen Riesa in das AlbatrosExpress-Netzwerk der TFG Transfracht integriert. Jedes Jahr werden rund 40.000 Standardcontainer über das Containerterminal verladen. Viermal wöchentlich verbindet das TFG-Zugsystem das Terminal Riesa mit den deutschen Seehäfen Bremerhaven und Hamburg.

Die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) betreibt die Häfen Dresden, Riesa und Torgau in Sachsen. Zur Unternehmensgruppe gehören außerdem seit 2002 die Häfen Decin und Lovosice in der Tschechischen Republik sowie seit 2004 der Hafen Roßlau in Sachsen-Anhalt. ■



Mit zwei eigenen Lastwagen und zwei eigens dafür eingestellten Fahrern erweitern die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe ihr Dienstleistungsangebot.

Dialog beginnt

Zukunft der Tideelbe

Um Schiffen den Zugang zum Hamburger Hafen und zu den weiteren Häfen an der Tideelbe zu sichern, werden jedes Jahr mehrere Millionen Kubikmeter Sediment gebaggert und umgelagert. Gleichzeitig ist die Tideelbe ein schützenswerter Lebensraum. Sedimentmanagement und strombauliche Maßnahmen an der Tideelbe berühren damit vielfältige Interessen.

Vor diesem Hintergrund unterschiedlicher Nutzer und Interessen an der Tideelbe haben die Hamburg Port Authority (HPA) und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) die verschiedenen Akteure an der Tideelbe zu einem Dialog eingeladen. Zur Vorbereitung des Dialogprozesses hat ein Moderatorenteam in den vergangenen Wochen Gespräche mit zahlreichen Akteuren geführt – u.a. mit Kommunen, Landesministerien, Naturschutz- und Deichverbänden, Wirtschaft, Fischerei, Tourismus- und Segelsportverbänden.

Wolfgang Hurtienne, Geschäftsführer der Hamburg Port Authority: „Wir freuen uns auf den Beginn des Dialogs. Ziel ist es, zusammen Fakten zur Tideelbe zu klären und Möglichkeiten für ein weiterentwickeltes Sediment- und Strombaumanagement zu erörtern. Dies möchten wir mit einem breiten Spektrum an Interessen entlang der Unter- und Außenelbe tun.“

Dr. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt: „An einem Tisch mit den verschiedenen Akteuren an der Tideelbe wollen wir sowohl neue Ideen entwickeln als auch bewährte Konzepte und Strategien für die Unterhaltung und Gestaltung der Tideelbe weiter entwickeln. Wir wünschen uns einen intensiven und umfassenden Dialog, mit dem Ziel, die Zukunft der Elbe als gemeinsam getragenes Projekt zu begreifen, das Naturraum und Wasserstraße integriert.“

Die erste nicht-öffentliche Sitzung des „Forums Sedimentmanagement Tideelbe“ findet am 16. Dezember 2013 in Hamburg mit Vertretern aus Verwaltung, Wirtschaft, Umwelt- und Interessenverbänden statt. fb ■

Forderung der deutschen Seehafenbetriebe

„Seehafenanbindungen prioritär ausbauen!“

Der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen liegt in diesem Jahr insgesamt etwas unter dem Ergebnis des Vorjahres, wird im nächsten Jahr jedoch wieder deutlich wachsen. Darauf hat der Präsident des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS), Klaus-Dieter Peters, in einem Pressegespräch in Hamburg aus Anlass der diesjährigen Mitgliederversammlung des Verbandes hingewiesen. Nachdem der deutsche Seegüterumschlag 2012 noch um gut 1% auf rund 300 Mio. t stieg, erwartet der ZDS für 2013 einen leichten Rückgang des Gesamtumschlags um 1% auf 296 Mio. t. Für das Jahr 2014 wird wieder mit einem Wachstum um etwa 2% auf 302 Mio. t gerechnet.

Durch die Ausweitung der Terminalkapazitäten insbesondere beim Containerumschlag in der Nord-Ränge hat sich der Seehafenwettbewerb weiter verschärft. Zudem haben sich vor allem die Energiekosten bei der Erbringung von Hafendienstleistungen kräftig erhöht. Mit dieser Entwicklung gehen auch strukturelle Veränderungen einher. Durch Verlagerung von Autoproduktionsstätten aus Fernost nach Osteuropa, Restrukturierung der Papierindustrie, Überkapazitäten bei der Stahlproduktion und verändertes Konsumverhalten bei Bananen hat sich das Transportaufkommen verändert. Zudem fällt das bisher florierende Herbstgeschäft bereits seit drei Jahren aus.

Diese Veränderungen erfordern auch auf der Arbeitnehmerseite Einsicht in Notwendigkeiten. Dabei geht es dem ZDS um den Erhalt qualifizierter Arbeitsplätze bei steigendem Rationalisierungsdruck. Die Hafenvirtschaft wird daher ihre Qualifizierungsoffensive fortsetzen.

Die Aussichten für die weitere Entwicklung der deutschen Seehäfen sind jedoch gut. Die bisherigen Eckwerte der Hafenumschlagprognose 2030, die für den Bundesverkehrswegeplan 2015 erstellt wird, gehen davon aus, dass sich der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen bis 2030 nahezu verdoppeln wird.

Schon heute stößt der Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen an seine Kapazi-

tätsgrenzen. Der Ausbau der Seehafenanbindungen ist daher dringender denn je erforderlich, um die Wachstumschancen unserer Seehäfen zu nutzen. Der ZDS begrüßt, dass die Mittel für den Erhalt, Ausbau und Neubau der Verkehrsinfrastruktur dau-

Klaus-Dieter Peters zum Präsidenten des ZDS wiedergewählt

Auf der Mitgliederversammlung des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS) stand satzungsgemäß auch die Neuwahl des Präsidiums an.

Die Mitglieder des ZDS haben ihren bisherigen Präsidenten, Klaus-Dieter Peters, Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hafen und Logistik AG, für drei weitere Jahre im Amt bestätigt.

Zum neuen Vizepräsidenten des ZDS wurde Ulfbenno Krüger, Geschäftsführer der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, gewählt.

Weitere Mitglieder des Präsidiums sind Frank Dreeke, Vorstandsvorsitzender der BLG Logistics Group AG & CO. KG, Jan Müller, Vorstandsvorsitzender der J. Müller Aktiengesellschaft, sowie Sören Jurrat, SWS Seehafen Stralsund GmbH.

Der bisherige Vizepräsident des ZDS, Dr. Ulrich Bauermeister, Geschäftsführer der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH, sowie die bisherigen Präsidiumsmitglieder Heinrich Beckmann, Geschäftsführer der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, und Andreas Wellbrock, Vorstandsmitglied der BLG Logistics Group AG & Co. KG, haben nicht wieder kandidiert.

erhaft erhöht werden sollen. Von der neuen Bundesregierung erwartet der ZDS, dass sie beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einen Schwerpunkt auf den Ausbau der Seehafenanbindungen setzt. Diese Projekte müssen im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 gesondert ausgewiesen und als „Vordringlicher Bedarf Plus“ aufgenommen werden.

Außerdem erwartet der ZDS, dass das Nationale Hafenkonzept fortgeschrieben wird. Die Fortschreibung muss mit dem Bundesverkehrswegeplan 2015 besser verzahnt und mit Finanzierungsplänen hinterlegt werden sowie weiterhin von dem Leitbild und der Zielvorstellung ausgehen, den Hafenstandort Deutschland zu stärken.

Nach 10 Jahren Planungszeit ist es noch immer nicht gelungen, Klarheit über den Beginn der Baumaßnahmen zur Fahrrinnenanpassung der Außen- und Unterelbe sowie der Außen- und Unterweser zu schaffen. Für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen ist ihre seewärtige Erreichbarkeit jedoch von entscheidender Bedeutung. Bei den anstehenden Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts zu den Fahrrinnenanpassungen der Elbe und Weser steht damit viel auf dem Spiel. Letztlich geht es um die Entwicklungschancen des Seehafenstandortes Deutschland.

Auch die Sicherstellung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals ist für den Seehafenstandort Deutschland von außerordentlicher Bedeutung. Der ZDS erwartet, dass die neue Bundesregierung hierfür einen Zeit- und Maßnahmenplan mit voraussichtlichem Investitionsmittelbedarf vorlegt.

Die deutschen Seehäfen spielen auch beim Ausbau der Offshore-Windenergie eine wichtige Rolle und leisten ihren Beitrag zur erfolgreichen Energiewende. Dabei ist ihnen bewusst, dass der bedarfsgerechte Neubau, Ausbau und die Ertüchtigung der Hafeningenieurstruktur für die Offshore-Windenergie von den energiepolitischen Zielen der Bundesregierung abhängig sind. Der ZDS erwartet, dass sich der Bund an der Finanzierung der Hafeningenieurstruktur zum Ausbau der Offshore-Windenergie bedarfsgerecht beteiligt, soweit es sich um offshore-spezifische Mehrkosten der Hafeningenieurstruktur handelt. In der europäischen Seehafenpolitik zeichnen sich wichtige Weichenstellungen ab. Dabei wird der von der EU-Kommission vorgelegte Hafenordnungsvorschlag sowie der Konzessionsrichtlinienvorschlag vom ZDS grundsätzlich begrüßt. ■

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



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