

Schiffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik



Vom Lehrling bis an die Spitze
Für Klaus Fuß, bisheriges Vorstandsmitglied der Würzburger MSG, begann die Karriere mit einer Annonce. Seite 10

Rekord für www.schiffahrts-magazin.de
Mit 22.324 Besuchen und 49.289 Seitenaufrufen (März 2014) ist www.schiffahrts-magazin.de der am häufigsten aufgerufene Internetauftritt der deutschsprachigen Fachzeitschriften für die Binnenschifffahrt.

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



Alles aus einer Hand:
Umfassender Versicherungsschutz für Kasko, Maschine, Elektronik, Haftpflicht.
esa EuroShip:
Kompetent. Flexibel. Innovativ.

www.esa-allianz.de



Ein Unternehmen der Allianz

Die perfekte Symbiose



Die IMPERIAL Shipping Group und das Wasser – wie füreinander geschaffen. Diese Symbiose bildet die Basis für maßgeschneiderte Logistikkonzepte mit einem Maximum an Flexibilität bei größtmöglicher Effizienz und Um-sichtigkeit. Die Flotte der IMPERIAL Shipping Group wird gleichermaßen als ökologischer und ökonomischer Verkehrsträger genutzt und ist deshalb auf internationaler Ebene für Kunden in der ganzen Welt ein guter und verlässlicher Partner, der dem aktuellen Zeitgeist entsprechend innovative Wege sucht und findet. Vertrauen Sie der Nummer 1 auf Europas Binnengewässern. **Wasser bewegt uns.**



Find us on Facebook & Youtube!



Friedbert Barg
Herausgeber

Mit den Zusagen für die weitere Förderung von Binnenhäfen, Binnenschifffahrt und Schifferausbildung hat der neue Bundesverkehrsminister viele neue Freunde gewonnen.

Platz 8. Nach unten abgesichert, - und nach oben ist noch Luft ...

Rund 200 Teilnehmer zählten die Gastgeber des Parlamentarischen Abends am 20. März 2014 in der Königlich-Niederländischen Botschaft an der Klosterstraße im Berliner Regierungsviertel.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) hatten gemeinsam zu dieser Veranstaltung eingeladen und - um es vorweg zu sagen - es war ein rundherum perfekt und sympathisch organisierter Abend, der nach dem offiziellen Teil mit Ansprachen, Statements und Podiumsdiskussion ausgiebige Gelegenheit zum Plausch in kleineren Kreisen und Grüppchen bot.

Und es sind bei den Parlamentarischen Abenden - und nicht nur dort - gerade diese kleineren Kreise und Grüppchen, in denen das zuvor Gehörte noch einmal gründlich diskutiert und behandelt wird.

Zunächst ging es da natürlich erstmal um den neuen Bundesverkehrsminister, um Alexander Dobrindt. Der hatte, so die einhellig geäußerte Meinung, insgesamt eine gute Figur gemacht und mit seinem Vortrag zur „Schifffahrts- und Hafenpolitik der Bundesregierung in der 18. Legislaturperiode“ und vor allem mit den Zusagen für die weitere Förderung von Binnenhäfen, Binnenschifffahrt und Schifferausbildung viele neue Freunde gewonnen.

Übrigens war es eine gute Entscheidung - des Ministers oder der Veranstalter - Dobrindt nicht in die Diskussionsrunde zu einzubinden, - er wäre den zum Teil bohrenden Fragen des Moderators Lutz Lauenroth und auch dem präzisen Fachwissen der anderen

Teilnehmer wie Georg Hötte, Roland Hörner und Gerd Deimel keinesfalls gewachsen gewesen. Das geht übrigens völlig in Ordnung. Dobrindt ist neu im (Binnenschifffahrts-) Geschäft und kann natürlicherweise (noch) nicht mit Detailwissen glänzen. Dass sich der Minister - deshalb oder wegen anderer Termine - denn auch kurz nach seiner Ansprache und ein paar Fototerminen (siehe Seiten 14 und 15) verabschiedet hat, wurde deshalb auch durchweg mit Wohlwollen akzeptiert.

Da war es natürlich viel schlauer, den gewieften und höchst sachkundigen (Schifffahrts-) Politprofi und Staatssekretär Enak Ferlemann nach vorne auf das Podium zu entsenden. Ferlemann kennt sich seit Jahren bestens in der Materie aus und siedelte die Binnenschifffahrt auf die entsprechende Frage des Moderators in seiner persönlichen Wertigkeitsliste auf Platz 8 zwischen den gedachten Plätzen 1 bis 10 ein. Eine sehr kluge Antwort. So fühlt sich die Binnenschifffahrt nach unten abgesichert - und nach oben ist noch ein bisschen Luft ...

Deutliche Kritik gab allerdings es bei den besagten Kreisen und Grüppchen daran, dass der gerade zum Zeitpunkt des Parlamentarischen Abends noch laufende Verdi-Streik, der auch wieder einmal die Binnenschifffahrt besonders im Bereich der kanalisierten Wasserstraßen behinderte, nicht ein einziges Mal erwähnt wurde. Es wäre ein Leichtes gewesen, das Thema kurz einzubinden.

Ansonsten eine runde Veranstaltung im Sinne und Interesse von Schifffahrt, Häfen und Wasserstraßen. ■

Schifffahrt

■ c.dasbach Spedition Seit 8 Jahren erfolgreich in Duisburg	6
■ Bisher Politikredakteur Michael Fuchs neuer Pressesprecher der Kölner Häfen	6
■ Köln-Düsseldorfer Luisa Huppertz neue KD-Verkaufsleiterin für das Ausland	6
■ Schiffsausrüstung Thomas Schreiber neuer Leiter bei Wittig in Wien	7
■ Friedbert Barg Verlag Josi Kemmann neue Mediaberaterin für das Schifffahrts-Magazin	7
■ Uwe Wedig ausgeschieden Horst Leonhardt neuer Aufsichtsratsvorsitzender der HTAG	7
■ MSG, Bavaria, Kühne + Nagel Euroshipping Streik hat Binnenschifffahrt in Bayern hart getroffen	8
■ Messe Personal 2014 Nord Trends im Human Resource Management	8
■ Die Karriere von Klaus Fuß begann mit einer Zeitungsannonce „Klaus, das wär doch was für dich!“	10
■ Carsten Tacke, CEO der Imperial Reederei: „Wir sind dabei, unsere Flotte permant zu erneuern“	12
■ BÖB-Presseinformation zum Parlamentarischen Abend am 20.3.2014 in Berlin Binnenhäfen und Wasserstraßen haben einen festen Platz in Dobrindts Verkehrspolitik	14
■ BDB-Presseinformation zum Parlamentarischen Abend am 20.3.2014 in Berlin Dobrindt bekräftigt Zusage der Förderung des Binnenschifffahrtsgewerbes	15
■ Wilson ASA und Haeger & Schmidt Kooperationsvereinbarung	16
■ Niedersachsens Verkehrsminister Olaf Lies: WSV-Reform nicht zu Lasten der Länderkompetenzen	16
■ Anfrage der Fraktion Die Linke im Bundestag Acht Milliarden Euro für Hochwasserhilfe	16
■ Mit 164 bisher teils unveröffentlichten historischen Fotos Die Dampfschifffahrtstradition auf Havel und Spree	17
■ PRISE im Hamburger Hafen Zu- und Ablaufsteuerung	17

Flusskreuzschifffahrt

■ Trotz Streiks und Hochwasser weiter auf Erfolgskurs Die Flusskreuzfahrt in Deutschland behauptet sich in schwierigem Umfeld	18
■ A-ROSA Flussschiff Entdeckerwochen 2014 Zahlreiche Vorteile für Endkunden und Vertriebspartner	19
■ Nichtrauchen - eine Passion von Johannes Zurnieden Phoenix Reisen zahlt Mitarbeitern monatlich € 200 fürs Nichtrauchen	20
■ Flottenzugang bei Phoenix Reisen MS Allegra neu im Phoenix Flussreisenprogramm 2015	20
■ Fox-Tours mit attraktiven Gruppenreisen Von der Rundreise bis zur Kreuzfahrt	21
■ Neues Team mit hoher Kreuzfahrtskompetenz Klaus Ebner jetzt Director Marketing für TransOcean Kreuzfahrten	21
■ MS Loire Princesse kommt 2015 CroisiEurope kreuzt im nächsten Jahr mit einem Schaufelradschiff auf der Loire	23
■ Die Metropole in Niederbayern hat zwar eine große Kultur, aber keine Schiffsanlegestelle Die Flusskreuzfahrtschiffe sollen Straubing nicht länger links liegenlassen	25

Schiffstechnik

■ Derzeit kein gesetzliches Regelwerk für LNG- angetriebene Schiffe Heiße Diskussion zu kaltem Antrieb	26
■ Lindenau Werft räumt auf Fokussierung auf Reparaturgeschäft	27
■ Kleinstmengen ab 1 Liter Wittig jetzt mit Farbmischmaschine	27

Rubriken

■ Editorial	3
■ Impressum	4

TITELBILD Die Schubboote Herkules II und IV fahren jetzt auf dem Rio Paraguay.

Foto: Imperial

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 - 38 36 83 · Fax +49 (0)211 - 38 36 84

Redaktion

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

Online-Redaktion

Sylvia Artt (sylvia-artt@schifffahrts-magazin.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht (Basel), Melanie Bäümel-Schachtner (Straubing/Donau), Peter Baumgartner (Österreich), Katharina Bergmeier (Niedersachsen), Gabi Böhm (Trier), Petra Grünendahl (Duisburg), Axel Kaminski (Sachsen + Sachsen-Anhalt), Volker Knopf (Karlsruhe/Oberrhein), Sabo Krebs (Schiffstechnik), Jenny May (Berlin), Dr. Carola Siedhoff (Hamburg).

Anzeigen

Josi Kemmann
Tel. +49 (0)211 - 69 87 032
josikemmann@t-online.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 9/2014 vom 01.01.2014

Tagesaktuelle Nachrichten im Internet auf www.schifffahrts-magazin.de + www.facebook.com/schifffahrts-magazin

Häfen und Wasserstraßen

- Neue Hafentreter in Nordrhein-Westfalen
Transportverlagerung von und zum Antwerpener Hafen
zugunsten Binnenschifffahrt und Bahn 28
- Logistikregion Unterelbe vertieft Kooperation
mit der Region Oberelbe
Transporte per Binnenschiff zwischen den sächsischen
Binnenhäfen, Hamburg und Brunsbüttel 30
- CHEP, Heinz und Samskip optimieren Logistikströme
Binnenschifffahrt senkt Logistikkosten 31
- Über eine halbe Milliarde Tonnen Güterumschlag
Metropole Shanghai – Zentrum des Wachstums 32
- Großer Bahnhof für Präsident Xi Jinping im Duisburger Hafen
Von Logistkdrehscheibe logport beeindruckt 34
- NYK / Yusen Logistics eröffnet neues Logistik-
zentrum im Duisburger Hafen 36
- Keine wesentlichen Änderungen zum Vorjahr
Mulhouse-Rhin arbeitet an der Zukunft 38
- Pläne zur Schleusenverlängerung für das 135-Meter-
Schiff auf dem Neckar vorgestellt
Kontroverse Diskussion um Neckarschleusen 40
- Mit 16 und 18 Tonnen Hublast
Hyster: Neue Generation von Schwerlaststaplern 42
- Mannheimer Häfen:
Wasserseitiger Güterumschlag stieg im Februar 42



Ende März besuchte der chinesische Staatspräsident Xi Jinping den Duisburger Hafen. Lesen Sie dazu den Bericht auf der Seite 30.

Kompetente Partner für Schifffahrt und Häfen

Kleinholz-Ruhrort

Gegr. 1877

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

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

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 Hafestraße 15
97080 Würzburg
www.MSGeG.de

Besuchen Sie auch unsere
Service-Station Würzburg
im Bunkergebäude im Neuen Hafen
Märkten 24/25

und unseren
MSG-Schiffmotoren und
Werftbetrieb
Dorfprozelten

Expertise seit über 95 Jahren

schwarz technik

Generalvertretung **SWISS RADAR**

Vom Autopiloten bis zum Radar – alles aus einer Hand!

STOLL SEAL SYSTEM

**Einfach zu handhabende
Dichtungssysteme
für die Binnenschifffahrt**

www.stoll-system.de

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

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

www.esa-allianz.de

c.dasbach Spedition Seit 8 Jahren erfolgreich in Duisburg

Ein Jubiläum feiert die c.dasbach Spedition GmbH in Duisburg in diesem April: Seit 8 Jahren ist das Unternehmen am Logistikstandort Nr. 1 in NRW erfolgreich tätig.

Als deutsche Tochtergesellschaft der Antwerpener c. dasbach Transportkantor BVBA steht man in der Tradition als Anbieter weltweiter individueller Transport- und Logistiklösungen.

Neben den jahrzehntelangen Kernkompetenzen Seeschifffahrt, Küstenmotorschifffahrt und Binnenschifffahrt, ist die deutsche Tochtergesellschaft auch in den Bereichen nationale-, internationale LKW-Verkehre, internationale Bahnverkehre, Schwer- und Spezialtransporte, Luftfracht sowie im Bereich kompletter, weltweiter Projekt- und Anlagentransporte tätig.

Das Duisburger Team ist inzwischen auf 5 Mitarbeiter gewachsen und arbeitet erfolgreich für die verschiedensten Unternehmen in den Bereichen Maschinen- und Anlagenbau, Chemie, Umwelttechnik sowie der Grossrohr- / Offshore Industrie. Die c.dasbach Spedition GmbH erfüllt als Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter / AEO alle Voraussetzungen als Glied der sicheren Lieferkette. ■



Michael Fuchs

Foto: HGK

Bisher Politikredakteur Michael Fuchs neuer Pressesprecher der Kölner Häfen

Michael Fuchs ist seit dem 1. April 2014 neuer Pressesprecher der Häfen und Güterverkehr Köln AG. In dieser Funktion folgt er auf Dr. Jan Zeese, der zum selben Datum neue Aufgaben bei den Rheinland-Raffinerien in Köln, einem Unternehmen der Shell AG, übernommen hat.

Der 47-Jährige wechselt aus der Lokalredaktion Köln der „Kölnischen Rundschau“ zum Unternehmen, zuvor war er viele Jahre als Redakteur in der Politik- und Wirtschaftsredaktion des Kölner „Express“ tätig. ■



Luisa Huppertz

Foto: KD

Köln-Düsseldorfer Luisa Huppertz neue KD-Verkaufsleiterin für das Ausland

Zum 1. April kam Luisa Huppertz als neue Verkaufsleiterin Ausland an Bord der renommierten Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG. Die 30-jährige Rheinländerin war zuvor mehr als 5 Jahre bei der Tourismus & Congress GmbH Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler beschäftigt. Ihr Diplom-Studium Freizeit- und Tourismusgeographie absolvierte sie an der Universität Trier.

Luisa Huppertz tritt die Nachfolge der bisherigen Verkaufsleiterin Karin Gerling an, die zu MSC Kreuzfahrten wechselt. ■

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

**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



Thomas Schreiber

Foto: Wittig



Josi Kemman

Foto: F. Barg



Horst Leonhardt

Foto: HTAG

Schiffsausrüstung Thomas Schreiber neuer Leiter bei Wittig in Wien

Das Auslieferungslager der Wittig GmbH am Handelskai in Wien steht seit Januar unter der Leitung von Thomas Schreiber (Foto), teilte das Duisburger Unternehmen jetzt mit. Der 44-jährige ist gelernter Binnenschiffer und seit 28 Jahren in der Binnenschifffahrt in unterschiedlichen Funktionen, sowohl an Bord, als auch im Büro verschiedener Reedereien in Europa beschäftigt. Zusammen mit seinem Team will Schreiber die Aktivitäten und den Service am Standort Wien mit hoher Fachkompetenz ausbauen. ■

Friedbert Barg Verlag Josi Kemmann neue Mediaberaterin für das Schifffahrts-Magazin

Josi Kemman ist neue Mediaberaterin für das Schifffahrts-Magazin. Josi Kemman arbeitete lange Jahre bei der Verlagsgruppe Handelsblatt, zuletzt und bis Mitte der 1990er Jahre als Projektleiterin für den Bereich Dienste und Sonderpublikationen. Anschließend unternahm sie einen Abstecher zu einer mittelständischen Druckerei, wo sie als Marketingleiterin und in Personalunion als Verlagsleiterin für einen hauseigenen Verlag tätig war. Seit dem Jahr 2000 arbeitet Josi Kemmann als selbstständige Verlagsberaterin in Düsseldorf. ■

Uwe Wedig ausgeschieden Horst Leonhardt neuer Aufsichtsrats- vorsitzender der HTAG

Horst Leonhardt, Sprecher des Vorstandes der HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG, wurde am 27.03.2014 vom Aufsichtsrat der HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg, zum neuen Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt. Er übernimmt das Amt von Uwe Wedig, Vorstandsmitglied der HGK, der nach einem Jahr als Mitglied des Gremiums den Vorsitz und das Mandat aus persönlichen Gründen niederlegte und aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden ist. Horst Leonhardt war bereits von Mai 2011 bis März 2013 Vorsitzender des Aufsichtsrates der HTAG. Die Hauptversammlung hat zuvor Rolf Küppers, Prokurist und Bereichsleiter Beteiligungsmanagement bei der HGK in Köln, als weiteres Mitglied in den Aufsichtsrat der HTAG gewählt. Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates der HTAG bleibt Michael Zimmermann, der zugleich Aufsichtsratsvorsitzender der HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG ist. ■

Wegen unterschiedlicher Auslegungen Vor der Donauseite Patente prüfen

Aufgrund unterschiedlicher Auslegungen in Österreich und Deutschland über die gegenseitige Anerkennung von Befähigungsausweisen zur Schiffsführung, kommt es aktuell auf der Donau zu unklaren Regelungen. Schiffsführer, die den Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen befahren wollen, sind angehalten, sich vor Reiseantritt darüber zu informieren, ob ihr Befähigungsausweis für den genannten Streckenabschnitt Gültigkeit hat. **PB** ■

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

MSG, Bavaria, Kühne + Nagel Euroshipping

Streik hat Binnenschifffahrt in Bayern hart getroffen

In einer gemeinsamen Presseerklärung zeigten sich die drei größten Unternehmen der bayerischen Binnenschifffahrt verärgert über den neuerlichen Verdi-Streik im März: „Für Bayerns Schifffahrt kommt der neuerliche Streik zur Unzeit. Ab dem 26.03.2014 werden Main, Main-Donau-Kanal und Donau bis zum 17.04.2014 für turnusmäßige Revisionsarbeiten der Schleusen gesperrt. Zum zweiten Mal in kurzer Abfolge ist Bayerns Schifffahrt als der ökologische und umweltfreundliche Verkehrsträger von Streikmaßnahmen der Gewerkschaft Verdi betroffen. Im letzten Jahr hatte die Branche im Sommer in ganz Deutschland unter einem wochenlangen Streik zu leiden, der als Protest gegen die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes von Verdi organisiert wurde.“

Und weiter: „Auf die alljährliche Schifffahrtssperre haben sich die Branche und die verladende Wirtschaft eingestellt. Wenn jedoch wenige Tage vorher die Schleusen für die Schifffahrt an verschiedenen Stellen blockiert werden, so bedeutet das, dass Schiffe im Extremfall über Wochen eingeschlossen wer-

den, Güter nicht termingerecht ankommen und über die Straße und Bahn umgeleitet werden müssen. Arbeitsgerichte haben in der Vergangenheit immer wieder an die Gewerkschaften appelliert, die Verhältnismäßigkeit zu wahren.“

„Speziell für eine Branche, die sich überwiegend aus klein- und mittelständischen Unternehmen zusammensetzt, nicht zuletzt hiervon viele kleine Familienbetriebe mit einem Schiff, können die Verdienstaufschläge existenzbedrohend sein. Es erscheint nicht nachvollziehbar, dass die Binnenschifffahrt, die verkehrspolitisch der Referenzverkehrsträger sein sollte, durch fehlende Unterstützung der Politik und das mangelnde öffentliche Interesse hier wieder einmal an den Rand gedrängt wird. Nicht zuletzt durch solche Behinderungen fällt es schwer, die nun mittlerweile langjährige Krise zu überwinden. Bereits im letzten Jahr hatte die Binnenschifffahrt nicht unerhebliche Ausfälle durch Streik und Hochwasser zu verzeichnen, gleichwohl ist es ihr in Deutschland im Gegensatz zum Straßengüterverkehr gelungen, ihr Jahrestransportvolumen von 223,2 Mio. t auf 226,9

Mio. t zu steigern. Dies unterstreicht bei allen Widrigkeiten die Leistungsfähigkeit des Gewerbes. Die derzeitigen Streikmaßnahmen betreffen überwiegend den bayerischen Raum und damit die Rhein-Main-Donau-Verbindung als wichtige Ost-West-Tangente. Sie verbindet letztlich die Nordsee mit dem Schwarzen Meer und ist Lebensader für die Wirtschaft in Mitteleuropa. Unter den maßgeblichen Wasserstraßen weist sie nachweislich die höchsten Verlagerungspotentiale auf.“, betonen die Unternehmen. Trotz gegenteiliger Meinungen im Gewerbe, geht die Branche davon aus, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die Wartungsintervalle den Sperrzeiten nicht in dem Maße anpassen kann, wie es vor dem Streik erforderlich wäre. „Daher müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass Verdi nicht nur die Nutzer der Wasserstraße schädigt, sondern auch den Bund als Arbeitgeber und damit alle Steuerzahler. Durch das Agieren von Verdi werden gewachsene, partnerschaftliche Strukturen zwischen Schifffahrt und den Bediensteten der WSV immer wieder in Frage gestellt und boykottiert.“, heißt es abschließend. ■

Messe Personal 2014 Nord

Trends im Human Resource Management

Für das Crewmanagement in der maritimen Wirtschaft gelten viele Besonderheiten – bedingt etwa durch strukturierte Karrierewege, arbeitsrechtliche und soziale Bedingungen. Gleichwohl können Personalverantwortliche aus dem Seewesen von einem Blick über den eigenen Teller rand profitieren. Die Messe Personal2014 Nord vom 6. bis 7. Mai im CCH Hamburg ist dazu eine ideale Gelegenheit: Sie präsentiert spezifische Brancheninformationen und allgemeine Trends im Human Resource Management.

Bereits zum vierten Mal dreht sich auf der Personal Nord alles um die Personalarbeit in Unternehmen und Organisationen: Die Veranstaltung punktet mit vielen Netzwerkmöglichkeiten für Personalfachleute wie etwa dem MeetingPoint. Ein Markenzeichen der Personal-Plattform ist die enge Verzahnung der Ausstellung zu den Themen HR-Software, Personaldienstleistungen und Weiterbildung mit einem umfassenden Begleitprogramm.

Neu ist in diesem Jahr die Themenreihe

„HR in maritimer Wirtschaft & Logistik“. Dr. Max Johns, Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder, berichtet als einer der Referenten über aktuelle Trends in der Branche und ihre Auswirkungen auf die Personalgewinnung und Ausbildung des Nachwuchses. Seit August 2013 gelten streng verbindliche Sozialstandards auf allen Schiffen weltweit. Die Schifffahrt ist damit die erste Branche, die im Sozialbereich global einheitlich geregelt ist. Diese Entwicklung macht eine Karriere in der maritimen Wirtschaft, die schon jungen Seeleuten hohe Verantwortung in internationalen Teams ermöglicht, noch attraktiver. Gleichwohl gilt es laut Dr. Johns noch immer viel Überzeugungsarbeit bei jungen Menschen zu leisten. In Sachen Karrieremanagement sieht er insbesondere beim Übergang der Fachkräfte von See an Land noch Verbesserungspotenzial. Gerade die Aussicht auf diesen Wechsel mache den Job in der Seefahrt für viele junge Menschen, denen Familie und Freunde wichtig sind, besonders interessant. Die Übergänge an Land seien aber

bisher sehr individuell und noch nicht so strukturiert wie die Ausbildung.

Personalentwicklung und Mitarbeiterbindung in stürmischen Zeiten

Trotz der aktuellen Krise der Branche sind die Jobaussichten für Seeleute sehr gut. Doch angesichts schwieriger Marktbedingungen wird das Thema Mitarbeiterbindung für Betriebe der maritimen Wirtschaft immer wichtiger. Die Personalmanagerinnen Katharina Struchholz und Mandy Kranich von der Rickmers Holding erklären in einem weiteren Vortrag der Themenreihe, wie Betriebe mithilfe von Personalentwicklungsinstrumenten Mitarbeiter langfristig binden können.

Stephan Bütje, Director Human Resources von SKF Blohm + Voss Industries, macht deutlich, worauf es im Umfeld einer Firmenübernahme ankommt. Der Schiffstechnikhersteller führte einen intensiven DNA-Abgleich von Mutter- und Tochterunternehmen durch, an dem alle Mitarbeiter beteiligt waren.

Weitere Informationen: www.personal-nord.com/maritim ■

Namensartikel zu neuen ZKR-Vorschriften

Verstärkung der Position der Binnenschifffahrt

Von **Betty de Boer**

Am 17. Oktober 1868 schlossen die sogenannten Rheinanliegerstaaten in Mannheim einen Vertrag zur Revision der (1831 vereinbarten) Rheinschiffahrtsakte, seitdem allgemein bekannt als "Mannheimer Akte". Die neue Akte garantiert eine sichere und freie Rheindurchfahrt, wodurch der Handel der beim Vertrag angeschlossenen Länder erblühen konnte. Damit wurde die Grundlage für einen freien und gemeinsamen Markt für Güterverkehr gebildet. Trotz der Kriege die seitdem geführt wurden, und an denen auch die Rheinanliegerstaaten beteiligt waren, hält der Vertrag schon mehr als 100 Jahre stand. Das ist an sich schon sehr bemerkenswert.

Der Vertrag ist auch im 21. Jahrhundert nach wie vor aktuell, schließlich befahren mehr als 10.000 Schiffe den Rhein und befördern Güter zwischen den Rheinanliegerstaaten. Diese Güter brauchen dadurch nicht (mehr) über Land transportiert zu werden. Die Binnenschifffahrt ist damit von großer Bedeutung für die engen Handelsbeziehungen zwischen Deutschland (besonders Nordrhein-Westfalen) und den Niederlanden. Außerdem schonen Binnenschiffe die Umwelt. Ihre Motoren werden immer sauberer. Das macht die Binnenschifffahrt zu einem nachhaltigen Transportsektor. Aufgrund ihrer Vorteile und ihres Potenzials für unseren Handel und unsere Umwelt müssen wir, die Rheinanliegerstaaten, uns weiterhin für die Binnenschifffahrt als nachhaltigen Sektor einsetzen. Während immer mehr Staus den Straßenverkehr lahmlegen, wächst die Binnenschifffahrt. Die Rheinanliegerstaaten müssen deshalb auch in Zukunft in die Infrastruktur der Flüsse investieren: in Schleusen, Schleusenbedienung, Ausbagerungstechniken und sonstige infrastrukturelle Wasserbauwerke.

Die Mannheimer Akte stellt damit weiterhin ihren Wert unter Beweis, aber mittlerweile ist ein Vorbehalt am Platz. Die Vorschriften der Akte hatten von alters her zum Ziel, eine sichere und freie Rheindurchfahrt zu gewährleisten. Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, die mit der Erstellung der Grundlagen und Regeln für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein beauftragt

ist, will die bestehenden Vorschriften nun verschärfen. Die neuen Vorschriften gehen jedoch teilweise bis ins kleinste Detail und halsen den Schiffen unnötige Kosten auf. Gewisse Vorschriften sind derart schwierig in die Praxis umzusetzen, dass sich insbesondere die kleineren Schiffer gezwungen sehen, ihre Fahrten einzustellen. Und das, obwohl gerade diese kleineren Schiffe imstande sind, auch die kleinsten Gewässer noch zu erreichen.

Soll das der Sinn von Vorschriften sein? Die Vorschläge dazu führen mittlerweile so weit, dass sie unter anderem festlegen wie hoch das Steuerhaus, wie dunkel die getönten Scheiben und wie groß die Schlafkabinen sein dürfen. Auch legen sie die Position der Betten und die Zahl der Personen fest, die in einer Kabine schlafen dürfen.

Der Niederländische Schifferverein (Algemeene Schippers Vereeniging) hat eine Li-

ste mit 140 Maßnahmen erstellt, die der sicheren und freien Durchfahrt auf dem Rhein, die durch die Mannheimer Akte schon seit 100 Jahren gewährleistet wird, nicht förderlich sind. Diese 140 Maßnahmen halsen den Schiffen unnötige Unkosten auf und basieren auf Anforderungen, die gerade für kleinere Binnenschiffahrtsschiffe unmöglich zu erfüllen sind. Es drängt sich ein Vergleich mit dem Denkmalschutz auf: denkmalgeschützte Gebäude reißen wir doch auch nicht ab, nur weil sie nicht den aktuellsten Bauvorschriften entsprechen?



Betty de Boer

Betty de Boer ist Mitglied der Fraktion der rechtsliberalen VVD im niederländischen Parlament. Als Sonderauftraggeberin des ständigen Verkehrs- und Umweltausschusses besuchte sie am 20. und 21. März Berlin zur Besprechung der Binnenschifffahrt und der ZKR-Vorschriften. ■

Anzeige

Wir haben die traurige Pflicht, den Tod einer Persönlichkeit bekannt zu geben, die die Geschichte der CFNR geprägt hat.



Herr Horst DUSZYNSKI,

ist am 18. März im Alter von 61 Jahren verstorben.

2010 hatten wir mit ihm seine 40 Jahre Betriebszugehörigkeit bei der CFNR, der französischen Reederei, gefeiert. Er hat für CFNR die Verantwortung der Niederlassung in Duisburg, bis zu deren Schließung im Juni 2013, getragen.

Er hat viele Schlachten gewonnen, auch die gegen den Krebs von 2012 bis 2013. Dieser letzte Kampf hat ihn jedoch zu viel Kraft gekostet.

Mit ihm verlieren wir:

- einen Pfeiler der Binnenschifffahrt und der CFNR
- einen hellsichtigen Beobachter der Entwicklung unseres Berufs
- einen Mann mit Überzeugungen und einem ausgeprägten Humor
- einen sehr wertvollen FREUND

Geschäftsleitung und Kollegen
CFNR Strasbourg
63 quai Jacoutot - 67015 Strasbourg Cedex

Die Karriere von Klaus Fuß begann mit einer Zeitungsannonce

„Klaus, das wär doch was für dich!“

Eigentlich hatte der damals 14-jährige Klaus Fuß noch gar keinen Berufswunsch - und an die Würzburger Mainschiffahrts-Genossenschaft e.G. hatte er bis dahin erst recht nie gedacht. Es war seine Mutter, die ihm am 16. August 1963 eine Annonce mit einem Stellenangebot der MSG zeigte: „Klaus, das wär doch was für dich!“ Also schwang sich der Schüler auf sein Fahrrad und radelte 20 Kilometer von Giebelstadt zum Büro der MSG direkt am Main im alten Hafen in Würzburg, um sich dort vorzustellen.

Ausgeschrieben war eine Stelle als kaufmännischer Lehrling und die sechs Jahre Volksschule und zwei Jahre Gymnasium, die Klaus Fuß vorweisen konnte, waren eine Grundlage für die folgende Ausbildung, denn er wurde angenommen. „Na gut, probieren wir's mal mit Ihnen!“, hatte der damalige MSG-Geschäftsführer Walter Dippert gesagt, erinnert sich Fuß heute.

Drei Jahre Lehrzeit lagen vor ihm. Drei Jahre, an die er sich gerne erinnert: „Es hat Spaß gemacht und ich habe viel gelernt.“ Das erste, was er gelernt hat, war „Ablage machen“. „Wir hatten da so einen alten Schreibtisch, der war voll mit Unterlagen, die in die Ablage mussten. Als ich das alles durch hatte, konnte ich Ablage und wusste viel über meine Firma.“ Von Anfang an war Klaus Fuß in der Disposition eingesetzt:

„Und da hat es mir besondere Freude gemacht, so viele unterschiedliche Menschen kennenzulernen und so viele Schiffe einsetzen zu können.“ Die Mainschiffahrts-Genossenschaft disponierte damals etwa 80 Schiffe ihrer Mitglieder, weiß sich Fuß zu erinnern. Das waren aus heutiger Sicht kleine Schiffe, so um die 350 Tonnen. Schiffe mit 500 Tonnen Tragfähigkeit galten damals auf dem Main schon als große Schiffe: „Vor allem waren es breit, kurze und flachgehende Schiffe.“ Die meisten, so weiß Fuß heute noch, hatten einen Tiefgang von etwa 1,80 m. Die Schiffe waren so gebaut worden, weil sie auch bei kleinem Wasser „noch echt was mitnehmen“ konnten.

Hauptsächlich sind die MSG-Schiffe damals zwischen den ARA-Häfen und Würzburg unterwegs gewesen. Die drei Raiffeisen-Kraftwerke im Bereich Würzburg gehörten zu den wichtigsten Kunden der Genossenschaft. Es gab aber auch natürlich weitere Kunden, die ihre Güter mit den Schiffen der MSG transportieren liessen. „Wir hatten die unterschiedlichsten Ladungen“, erinnert sich Fuß weiter, „und da zahlte sich aus, dass diese kleinen Schiffe bis zu sieben Laderäume hatten!“ Es handelte sich meist um Motorschiffe vom Typ Johann Welker, und mit ihnen wurden Futtermittel ebenso transportiert wie sperrige Decklasten, die mit Planen abgedeckt wurden. Zu der Zeit



Klaus Fuß.

Foto: F. Barg

wurde auch noch viel Grubenholz transportiert. Das Holz wurde im Spessart geladen und an die Ruhr oder nach Rotterdam transportiert. Nach dem Holz kam der Transport von neuen Baustoffen - „und davon haben wir mit unseren kleinen Schiffen wöchentlich bis zu 10.000 Tonnen gefahren.“

Die gute Auftragslage brachte es mit sich, dass nach und nach die Schiffe vergrößert wurden. Die 67-m-Schiffe wurden auf 80 m verlängert, andere auf 86 und 105 Meter. Auch die Mitgliederzahl der MSG wuchs. In den 1980ern - Klaus Fuß war zu der Zeit schon ein alter Hase im Geschäft - hatten sich bereits über 100 Partikuliere der MSG angeschlossen.

Über Jahre hinweg lag das Fahrtgebiet der MSG-Schiffe hauptsächlich im Bereich Rhein und Main. Der Endhafen nach oben hin war sozusagen Nürnberg, denn nur bis dahin ging der Main-Donau-Kanal (MDK), an dem seit den 1960er Jahren gebaut wurde. Weiter ging's nicht. Viel später erst, genau am 25.9.192, wurde das letzte Teilstück des Main-Donau-Kanals durch den damaligen bayerischen Ministerpräsidenten Max Streibl eröffnet - und eröffnete damit gleichzeitig auch neue Fahrtgebiete für die deutsche und europäische Binnenschifffahrt. Mit dem MDK war eine durchgehende Wasserstraßenverbindung zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer geschaffen.

Die MSG brauchte damit auch einen Disponenten, der sich auf die Donau spezialisieren wollte und konnte. Klaus Fuß konnte und

Anzeige



GERPOL
SITZSYSTEME

... Ihr Rücken wird es Ihnen danken!

Neue Generation Ruderhausstühle und Unterteile



WIDU Expert



WIDU Elegance



WIDU Sport



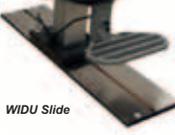
WIDU Exklusiv



WIDU Top



WIDU Slide



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

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

wollte: „Das war etwas Neues und das war eine Herausforderung!“ Mit dieser Entscheidung für die neue Position wurde die Donau zu seinem Hauptaufgabengebiet.

Fuß musste viel über die Donauschifffahrt lernen. Die ersten Reisen zur Donau waren für Schiffe und Besatzungen der MSG nicht immer einfach: „Wir mussten uns immer wieder den Kleinwasserproblemen an der Donau stellen. Es gab viele Engstellen. Dazu kamen unterhalb Deggendorf viele gefährliche Stellen, weil es dort Felsen im Wasser gab. Da mussten unsere Schiffsführer sehr aufpassen!“ Und damit die Streckenkenntnisse der Schiffsbesatzungen verbessert werden konnten, erhielt die MSG Unterstützung vom damaligen Bayerischen Lloyd.

Die ersten längeren Reisen unternahm die MSG-Schiffe dann mit Montangütern von Rotterdam nach Ober- und Niederösterreich. Die Rückladungen bestanden dann meist aus Agrargütern für Stationen an Donau oder Main. Zu der Zeit waren bereits überwiegend 105-m-Schiffe eingesetzt.

Die gesamte Strecke von Rotterdam bis Constanta hatte Fuß für „seine“ Schiffe nie ins Auge gefasst: „Wir haben einmal eine Versuchsfahrt gemacht - und dann nie wieder. Das war eine so gewaltige Strecke mit



Zur Verabschiedung ihres bisherigen Vorstandsmitglieds lud die Würzburger MSG mit einer künstlerisch gestalteten Karte ein.

so vielen Unwägbarkeiten, dass wir das Risiko zu der Zeit nicht eingehen wollten.“ Auch heute noch gehören im Zusammenhang mit Transporten auf der Donau hauptsächlich Österreich, die Slowakische Republik und Ungarn zu den Einsatzgebieten der MSG.

Mit den Jahren war der Disponent Klaus Fuß immer weiter innerhalb des Unternehmens aufgestiegen. Nach der Prokura wurde er 2009 in den Vorstand berufen. Ab dieser Zeit bestand der MSG-Vorstand aus zunächst

zwei, dann aus drei Mitgliedern. Manfred Mohr, Klaus Fuß und Martin Staats.

Rückblickend auf runde 50 Jahre in Diensten der Mainschiffahrts-Genossenschaft zieht Klaus eine Bilanz der Zufriedenheit: „Es war eine schöne Zeit, natürlich auch mit Tiefen, aber insgesamt gesehen, möchte ich keinen einzigen Tag missen.“

Was würde Klaus Fuß heute für die MSG anders machen? „Nichts. Es ist gut so, wie es ist.“

Friedbert Barg ■

— 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

Carsten Taucke, CEO der Imperial Reederei:

„Wir sind dabei, unsere Flotte permant zu erneuern“

Die in Duisburg-Ruhrort ansässige Imperial Shipping Holding GmbH ist mit insgesamt 24 Standorten und einer Gesamtflotte von mehr als 700 Binnenschiffen Europas größtes Schifffahrtsunternehmen. Besonders stark ist die Reederei in den Bereichen Trocken-, Tank-, Gas- und Küstenschifffahrt. Und das Unternehmen, welches zur südafrikanischen Imperial Holdings Ltd. gehört, wächst unaufhaltsam weiter. Zuletzt ist in Südamerika mit zwei Schubbooten und zwölf Leichtern vom Rhein die Imperial Shipping Paraguay S.A. in Asuncion gegründet worden. Schifffahrts-Magazin-Herausgeber Friedbert Barg hat Carsten Taucke, CEO und zugleich Mitglied der Geschäftsführung der Imperial Logistics International B.V. & Co.KG, zu den Zukunftsplänen des Unternehmens und zur aktuellen Situation befragt.

Herr Taucke, in der Ausgabe 03/2014 des Schifffahrts-Magazins konnten wir berichten, dass die Imperial Shipping Group gleich zwei neue Gastanker in Dienst gestellt hat. Wird es weitere Neubauten geben, - in Ihrer Tank- und/oder Frachtschifffahrt?

Ja. Das kann ich mit einem klaren Ja beantworten. Wir sind dabei, unsere Flotte permanent zu erneuern. Das gilt sowohl für

die Tank- als auch für die Trockenschifffahrt. Wir haben erst gerade jetzt an der Donau ein weiteres Schiff in unsere Flotte aufgenommen. Im letzten Jahr haben wir ungefähr 30 Ersatz- beziehungsweise Neuinvestitionen vorgenommen. Dazu haben wir noch zwei Küstenmotorschiffe in unsere Flotte integriert. Wir sind in allen Bereichen investiv unterwegs.

Was machen Sie mit den alten oder ausgetauschten Schiffen?

Da haben wir zwei Möglichkeiten. Entweder den Verkauf oder die Verschrottung des Schiffes. Das hängt immer vom Zustand des Schiffes und natürlich auch vom Interesse des Marktes ab.

Von welcher Möglichkeit haben Sie größeren Gebrauch gemacht?

Wir konnten zum Glück mehr verkaufen.

Wann kommen weitere Neubauten?

Das wird sukzessive passieren. Wir haben einen Investitionsplan, der an dem Alter und den Anforderungen der in Frage kommenden Schiffe festgemacht ist. Bei allen Entscheidungen, die wir in diesem Zusammenhang treffen, stehen die Qualität und die Sicherheit an allererster Stelle. Zum Beispiel planen wir für den Gasbereich einen



Carsten Taucke, CEO und zugleich Mitglied der Geschäftsführung der Imperial Logistics International B.V. & Co.KG

Tankerneubau pro Jahr. Es können auch mal zwei werden. Das hängt dann von der Altersstruktur des jeweiligen Teils der Flotte ab. Wir werden, um ein weiteres Beispiel zu nennen, innerhalb der nächsten acht Jahre von unseren derzeit 17 Gastankern voraussichtlich acht austauschen.

Wie viele Schiffe zählt die Imperial Shipping Group derzeit insgesamt?

Wir disponieren aktuell 700 bis 740 Schiffe. Davon sind etwas mehr als zweihundert unsere eigenen Schiffe. Bei den anderen handelt es sich um gemietete oder Charter-schiffe, aber auch um Partikuliere.



Im Simulator am Duisburg-Homberger Schiffer-Berufskolleg schult die Imperial Reederei ihre Schiffsführer.

Fotos: Imperial

Und wie viele Mitarbeiter an Land und an Bord gehören zu Ihrem Unternehmen?

Wir haben zur Zeit etwa 1100 Mitarbeiter. Rund 400 kaufmännische Mitarbeiter an Land und etwa 700 an Bord unserer Schiffe.

Bei der Taufe der beiden gerade angesprochenen Neubauten hat mir ein junger Schiffsführer aus Ihrem Haus gesagt, dass er sich nicht nur beruflich, sondern auch menschlich bei der Imperial Shipping Group gut aufgehoben fühlt. Das klingt sehr ehrlich und kam, so habe ich es empfunden, ganz von innen heraus. Wo sehen Sie den Grund für diese - so erfreuliche - Nähe zum Unternehmen?

Ich freue mich sehr darüber, dass ich auch so etwas hin und wieder erlebe. Es ist ein gutes Zeichen und es für uns sehr wichtig, zufriedene Mitarbeiter zu haben. Es liegt wohl auch daran, dass wir unseren Mitarbeitern Freiräume lassen, dass wir sie fair behandeln und dass wir ihnen gute Weiterbildungsmöglichkeiten bieten. Nicht nur unsere langjährigen Mitarbeiter sondern besonders auch die Kollegen, die sozusagen von außen neu zu uns kommen, wissen das zu schätzen. Meist kommen diese Mitarbeiter aus Unternehmen, an denen wir uns beteiligt haben oder die zu Tochterunternehmen geworden sind. Den neu hinzugekommenen Mitarbeitern gefällt die Atmosphäre in unserem Haus und wir tun alles, das auch so zu halten.

Die Imperial Shipping Group gehört zu den großen Reedereien, die regelmäßig Schiffsnachwuchs ausbilden. Ärgert es Sie, wenn Mitarbeiter, die bei Ihnen ausgebildet wurden, von anderen Unternehmen, die immer nur „fertige“ Mitarbeiter einstellen, sozusagen abgeworben werden?

Ja, das ist natürlich ärgerlich, aber es zeigt doch auch, dass wir unsere Mitarbeiter gut ausbilden. Unsere Mitarbeiter genießen intern und extern eine hervorragende Ausbildung. Ich glaube, dass wir in Sachen Ausbildung Vorreiter sind. Zwar kann man diese Abwerbungen als Kompliment an unsere Art auszubilden ansehen, aber dennoch sehen wir diesen Vorgang als eher unschön an. Auch wenn es nicht so oft passiert.

Wir haben im vorigen Jahr darüber berichtet, dass Sie Ihre Schiffsführer im Rahmen eines Talentmanagements auch am Fahrsimulator des Schiffer-Berufskollegs in Homberg aus- und weiterbilden. Welche Bedeutung hat diese Ausbildung für Ihr Unternehmen?

Eine sehr große. Die Imperial Shipping Group hat für die Schulungen innerhalb des neuen Talentmanagements gemeinsam mit der Reederei Veerhaven B.V. in den Simulator des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) investiert, um die Streckenmodellierung der für das Binnenschiffahrtsunternehmen nautisch anspruchsvollen Streckenabschnitte des Rheins und dem Mündungsdelta zu optimieren.

Wir schulen unsere Mitarbeiter an diesem Simulator gleichermaßen unter ökologischen wie ökonomischen Gesichtspunkten. Unsere Mitarbeiter lernen dort, die Schiffe unter Umwelt- und unter Kostenaspekten zu führen. Es geht dabei auch um wirtschaftliches Fahren, um Gasölsparen. Die Strömungs- und Fahrverhältnisse auf dem Rhein werden mit dem Simulator wunderbar nachgestellt, so dass sich erlernen lässt, wo mit Volllast und wo mit weniger Power gefahren werden muss. Das Training an dem Simulator hat uns in einigen Fällen bis zu 20, 25 Prozent Einsparung im Gasölverbrauch gebracht.

Wenn Sie bedenken, dass ein Schubverband pro Stunde durchaus um die 350 Liter Gasöl pro Stunde verbraucht, kommt da schon eine ganze Menge an Einsparung zusammen.

Wie sieht dieses modulare Talentmanagement im Detail aus?

Die Module sind in einen theoretischen und einen praktischen Abschnitt unterteilt. Im ersten Abschnitt geht es um eher theoretisches Wissen und reedereinterne Themen. Dazu gehört die Struktur der Reederei, Versicherungs- und Personalwesen, Qualitätsmanagement, das Thema Sicherheit, das Schiffsmanagement und die Zusammenarbeit mit den jeweiligen Fachabteilungen. Richtig spannend wird es dann im zweiten Teil der Schulung: Im 1:1 Radar/Fahrsimulator manövriert der Ausbildungskandidat virtuell einen Schubschiffverband durch verschiedene Binnengewässer mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden.

Welche Wünsche oder Forderungen haben Sie an die deutsche Verkehrspolitik, -bezogen auf Schifffahrt und Wasserstraßen?

Das Hauptthema ist eindeutig die Infrastruktur. Das geht es um Technologien, um Entwicklung und um Innovation. Letztendlich geht es dann für unseren Bereich um den Erhalt und den Ausbau der Wasserstraßen. Da kann ich nur bekräftigen und wiederholen, was andere auch sagen, nämlich, dass es für unser Land enorm wichtig ist, in die Wasserstraßen zu investieren, sonst werden wir hier noch unser blaues Wunder erleben. ■

Für Transporte zwischen Brasilien und Argentinien Herkules-Schubboote in Paraguay



Die bislang auf dem Rhein weithin und seit vielen Jahren bekannten Schubboote Herkules III und Herkules IV sind jetzt in der paraguayianischen Hauptstadt Asuncion registriert und transportieren - mit jeweils 12 Leichtern - verschiedene Rohstoffe über das Flusssystem Hidrovia Paraná von Brasilien nach Argentinien. Zur Abwicklung des Projekts beschäftigt die Imperial Shipping Paraguay S.A. zehn Mitarbeiter im administrativen Bereich und 40 Mann Besatzung an Bord. Quelle/Foto: Imperial Shipping



BÖB-Vizepräsident Roland Hörner, Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, BÖB-Geschäftsführer Boris Kluge (v.l.).

Foto: Peter-Paul Weiler
berlin-event-foto.de



Diskussionsrunde mit Georg Hötte, Gerd Deimel, Moderator Lutz Lauenroth, Enak Ferlemann und Roland Hörner.
Foto: F. Barg

BÖB-Presseinformation zum Parlamentarischen Abend am 20.3.2014 in Berlin

Binnenhäfen und Wasserstraßen haben einen festen Platz in Dobrindts Verkehrspolitik

Auf dem gemeinsamen Parlamentarischen Abend des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) mit dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) hat sich Verkehrsminister Alexander Dobrindt klar zur großen Bedeutung der deutschen Binnenhäfen und der Binnenschifffahrt bekannt.

In seiner Rede begrüßte Dobrindt auch die erneute Gründung der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt, für die mehr als 20 Abgeordnete ihre Mitarbeit angekündigt haben. Dies ist von Seiten der Parlamentarier ein deutliches Zeichen für das System Wasserstraße. Die Auffassung der Binnenhäfen, dass für eine leistungsfähige Volkswirtschaft ausreichend Entwicklungsmöglichkeiten für Industrieanlagen und den Transport der ent-

sprechenden Güter notwendig sind, unterstützt der Verkehrsminister. „Ich will dafür sorgen, dass wir die nötigen Mittel für die Infrastruktur bekommen, weiß aber auch, dass das nicht einfach werden wird und wir arbeiten daran, für jeden Verkehrsträger ein faires Verfahren zu finden.“ Der Minister ging auch auf die nicht verbauten Mittel in Höhe von 192 Mio. Euro ein, die der BÖB in seiner Pressemitteilung vom 17. Februar kritisiert hat. „Es gilt zukünftig zu vermeiden, dass so große Mittel aus dem Wasserstraßenetat, wie 2013, an den Bundeshaushalt zurückgegeben werden. Dies darf sich auf keinen Fall in den kommenden Jahren wiederholen.“ Dobrindt, der von inzwischen 250 Mio. nicht verbauter Mittel, sprach, teilt damit eindeutig die Auffassung des BÖB.

betonte in diesem Zusammenhang, dass eine maßvolle WSV-Strukturreform unverzichtbar ist. Die regionale Präsenz der Schifffahrtsverwaltung ist für Binnenhäfen und ihre Arbeit enorm wichtig. Minister Dobrindt griff in seiner Rede diesen Wunsch auf und sicherte zu, dass durch die WSV-Reform zukünftig ausreichend Ansprechpartner vor Ort zur Verfügung stehen.

Hoch erfreut zeigten sich die Binnenhäfen in Deutschland über das Bekenntnis des Verkehrsministers, die Förderung des kombinierten Verkehrs unverändert fortzuführen. Roland Hörner ging auf die Bedeutung von Häfen als Umschlagpunkte ökologischer, emissionsarmer und Arbeitsplätze schaffender Wirtschaftsstandorte ein. „Wir alle sitzen in einem Boot, sollten an einem Strang und gemeinsam in eine Richtung ziehen. Binnenhäfen sind das ‚Asset‘ für Kommunen und Städte“.

Der Minister hat sich nicht nur zum System Wasserstraße und dessen Weiterentwicklung bekannt, sondern auch gleichzeitig einen Appell an die Industrie und Verlagerer als Nutzer des Systems, mehr Güter auf die Wasserstraße zu verlagern, ausgesprochen. Abschließend sagte Roland Hörner: „Das System der Wasserstraßeninfrastruktur ist einzigartig und bietet Deutschland und der EU einen großen Wettbewerbsvorteil.“ ■



Die Botschaft der Niederlande in Berlin

Ursächlich für die nicht verbauten Mittel ist auch der Fachkräftemangel in der WSV-Verwaltung, den der Bundesverband schon frühzeitig problematisiert hat. Der Minister versprach, durch entsprechende Aufstockung von Ingenieursstellen das Problem zu lösen.

Roland Hörner, Vizepräsident des BÖB,

Lesen Sie zum Thema auch das Editorial auf der Seite 3 dieser Ausgabe



Der Festsaal in der Königlich-Niederländischen Botschaft im Berliner Regierungsviertel war bis auf den letzten Platz besetzt.
Foto: F. Barg



BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen, Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, BDB-Präsident Georg Hötte (v.l.).

Foto: Peter-Paul Weiler
berlin-event-foto.de

BDB-Presseinformation zum Parlamentarischen Abend am 20.3.2014 in Berlin

Dobrindt bekräftigt Zusage der Förderung des Binnenschifffahrtsgewerbes

Der 20. März 2014 war der Tag der Binnenschifffahrt in Berlin. Nachdem am Mittag zahlreiche Bundestagsabgeordnete im Paul-Löbe-Haus die Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt konstituiert hatten, fand am Abend in der niederländischen Botschaft der Parlamentarische Abend der Verbände BDB und BÖB zur „Schifffahrts- und Hafenpolitik in der 18. Legislaturperiode“ statt. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und dessen Staatssekretär Enak Ferlemann erklärten die Strategien der Bundesregierung, den Anteil des besonders umweltfreundlichen Verkehrsträgers Binnenschifffahrt am Güterverkehr zu steigern. Zugleich überbrachten die Regierungsvertreter erfreuliche Botschaften zur zukünftigen Gewerbeförderung. In seiner Ansprache zur Begrüßung der rund 200 Gäste brachte Georg Hötte, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), die Anliegen des Gewerbes auf den Punkt. Die Binnenschifffahrt befindet sich sowohl bei der transportierten Menge als auch bei der Verkehrsleistung im Aufwärtstrend. Damit dieser Trend anhält und die Schifffahrt ihre vorhandenen Potenziale optimal nutzen kann, muss der Bund jedoch in seine Wasserstraßen investieren: „Vorhandene Substanz muss erhalten und saniert werden, Lücken im Wasserstraßennetz müssen geschlossen und Engpässe beseitigt werden!“, so der Verbandspräsident.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt bestätigte in seiner Rede die Aussage von BDB-Präsident Georg Hötte, dass die Wasserstraßeninfrastruktur in Deutschland „auf Verschleiß“ gefahren wird: „Rund 30 Prozent der Schleusen befinden sich aufgrund ihres hohen Alters in einem nicht ausreichenden Zustand.“ Fehlende Investitionen in die Flüsse und Kanäle nannte auch der Minister als wesentlichen Grund dafür, dass die Binnenschifffahrt in Deutschland in der Vergangenheit Anteile am Güterverkehr verloren hat. „Im Jahr 2013 konnten rund 250 Mio. Euro aus dem Wasserstraßenetat aufgrund fehlender baureifer Projekte nicht investiert werden. Das darf sich nicht wiederholen!“, so der Minister. Dem Problem der fehlenden Planungskapazitäten im Bereich der Bundeswasserstraßen will Dobrindt nun energisch entgegen treten, nicht zuletzt durch die weitere Entwicklung der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Ziel sei die Schaffung von Kompetenzzentren in der Fläche, so der Minister. Staatssekretär Enak Ferlemann bestätigte, dass das Bundesverkehrsministerium gezielt an einer deutlichen Aufstockung des Planungspersonals arbeite und hierbei „eine dreistellige Zahl“ anstrebe. Ferlemann versprach den Anwesenden, dass die Binnenschifffahrt in dieser Legislaturperiode eine herausragende Bedeutung haben werde, z.B. bei der weiteren Entwicklung des zukünftigen Bundesverkehrswegeplans. Von den zusätz-

lichen fünf Milliarden Euro, die der Bund für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stellt, fließen 350 Mio. Euro in die Binnenwasserstraßen.

Erfreulich war die Botschaft des Bundesverkehrsministers, die Branche gezielt finanziell zu unterstützen. „Das in der Trägerschaft des BDB stehende Schulschiff ist eine einzigartige Einrichtung, mit der in Duisburg ein wichtiger Beitrag zur Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt geleistet wird. Bei der anstehenden, kostenintensiven Modernisierung dieser Einrichtung werden wir deshalb über die bereits getroffene Zusage hinaus zusätzliche finanzielle Unterstützung leisten“, so der Minister. Auch bei der Anschaffung abgasärmerer Motoren in der Binnenschifffahrt und bei der Förderung des Kombinierten Verkehrs (KV) werde das Bundesverkehrsministerium sein Engagement fortsetzen und intensivieren.

Der Tag der Binnenschifffahrt in Berlin endete mit einer weiteren positiven Botschaft: Die Arbeit des „Forums Binnenschifffahrt und Logistik“ wird auch zukünftig unter der Schirmherrschaft des Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium seine Arbeit fortsetzen. In dem branchenübergreifenden Gremium entwickeln die Binnenschifffahrtsverbände unter Beteiligung branchennaher Organisationen, insbesondere der verladenden Wirtschaft, Strategien zur Fortentwicklung der Binnenschifffahrt und zur Steigerung des Marktanteils dieses Verkehrsträgers. ■

**Wilson ASA und
Haeger & Schmidt**

Kooperations- vereinbarung

Die norwegische Unternehmen Wilson ASA und das Duisburger Unternehmen Haeger & Schmidt International GmbH bündeln ihre Shortsea-Aktivitäten und haben eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet. Ziel ist es, Mitte dieses Jahres ein gemeinsames Joint-Venture zu gründen. Unter dem Namen HSW Logistics GmbH werden sich die Kompetenzen von Wilson NRL Transport GmbH mit dem Geschäftsfeld Shortsea von Haeger & Schmidt International GmbH in Duisburg vereinen. Die Flotte von 115 Schiffen mit Kapazitäten von 1.500 tdw bis 8.500 tdw der Reederei Wilson ist eine sinnvolle Ergänzung zu den Unternehmensbereichen Warehousing und Binnenschifffahrt von Haeger & Schmidt International GmbH. Bestehende Shortsea-Dienste nach Norwegen und zu den britischen Inseln beider Unternehmen werden unverändert weitergeführt.

Wilson ASA ist mit einer Flotte von 115 Schiffen, davon 86 in Eigentum der Gruppe, eine der führenden Short Sea Unternehmen in Europa. Die Schiffe der Wilson-Gruppe transportieren mehr als 15 Millionen Tonnen im Jahr und verzeichnen etwa 11.000 Anläufe in europäischen Häfen. Wilson ASA ist somit ein bedeutender Partner der norwegischen und europäischen Industrie. Wilson ASA ist an der Oslo Stock Exchange gelistet und konnte 2013 einen Umsatz 268 Million Euro generieren.

Als Spezialist für Logistiklösungen an der Rheinschiene und auf allen bedeutenden europäischen Wasserstraßen bietet die Haeger & Schmidt International GmbH mit mehr als 100 Schiffen ein weites Spektrum an Logistikdienstleistungen über die Binnenschifffahrt und den Küstenseeverkehr hinaus. Neben den eigentlichen Transportdienstleistungen u.a. für Schwer- und Projektgüter gehören multimodale Dienste ebenso zum Portfolio wie warehousing logistics. ■

Niedersachsens Verkehrsminister Olaf Lies:

WSV-Reform nicht zu Lasten der Länderkompetenzen

Niedersachsens Verkehrsminister Olaf Lies fordert im Vorfeld der in Leipzig stattfindenden Verkehrsministerkonferenz, dass die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nicht zu Lasten der regionalen Fachkompetenzen der Länder gehen dürfe.

Dazu Verkehrsminister Olaf Lies: „Ich habe die Befürchtung, dass sich mit der begonnenen Einrichtung der Generaldirektion der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Bonn und dem weiteren Abbau der früheren Wasser- und Schifffahrdirektionen die regionale Fachkompetenz zum Nachteil der Länder deutlich verschlechtern wird. Die bewährte Einbindung der Verwaltung in die regional geprägten Entwicklungs- und Entscheidungsprozesse geht zunehmend verloren. Die Wasserstraßen sind ein essentieller Teil der Verkehrsinfrastruktur, an der Küste wie im Binnenland. Ich halte es daher für notwendig, dass die Bündelungsfunktion, die von den ehemaligen Wasser- und Schifffahrdirektionen mit unmittelbarem Bezug zu den jeweiligen Verkehrs- und Wirtschaftsregionen wahrgenommen wurde, auch künftig sichergestellt ist.“

Konkret schlägt Lies vor, drei regionale Kompetenzzentren einzurichten. Um dabei das gesamte Bundesgebiet abzudecken, könne ein Kompetenzzentrum Küste für die Nord- und Ostsee zuständig sein, für den Bereich Nord/Ost könne ein weiteres Kompetenzzentrum für die Wasserstraßen im norddeutschen Seehafenhinterland von Ems



Olaf Lies

bis Oder Anlaufstelle sein, das dritte Kompetenzzentrum müsse den Bereich Süd/West abdecken und könne für den Rhein und die Nebenflüsse zuständig sein.

„Die Kompetenzzentren könnten alle Aufgaben mit vorrangig regionalem Bezug bündeln, steuern und in die zentrale Verantwortung der Generaldirektion der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung einbinden. So wäre der Bezug zu Wirtschaft, Verwaltung und Politik aus den Regionen unmittelbar in der Generaldirektion verankert. Dieser Vorschlag verbindet die seitens des Bundes bereits eingeleitete Reform seiner Verwaltung mit den Interessen der Länder“, betont Lies. ■

Anfrage der Fraktion Die Linke im Bundestag

Acht Milliarden Euro für Hochwasserhilfe

Die Bundesregierung geht davon aus, dass nach Abschluss des beihilfe-rechtlichen Genehmigungsverfahrens durch die Europäische Kommission Ende 2013 nunmehr alle Geschädigten der Hochwasserkatastrophe vom Juni vergangenen Jahres zeitnah ihre berechtigten Ansprüche befriedigen können. Dies schreibt die Regie-

rung in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Die Linke. Insgesamt seien acht Milliarden Euro aus dem Bundeshaushalt für den Ausbauhilfefonds zur Beseitigung der Schäden bei Privathaushalten, Unternehmen sowie der Infrastruktur von Bund, Ländern und Kommunen bereitgestellt worden, heißt es weiter. ■

hib ■

Mit 164 bisher teils unveröffentlichten historischen Fotos

Die Dampfschiffahrtstradition auf Havel und Spree

Auf 96 reich illustrierten Seiten zeichnet Joachim Winde die Entwicklung der Dampfschiffahrt auf Havel und Spree nach. Mit 164 bisher weitgehend unveröffentlichten historischen Fotografien aus öffentlichen Beständen und seinem beeindruckendem Privatarchiv erinnert der Autor an die Hochzeit der Dampfschiffahrt von 1860 bis 1970 und schlägt den Bogen bis in die Gegenwart, in der die letzten dampfbetriebenen Schiffe im Raum Berlin zu Sonderfahrten einladen. Der Leser lernt die wichtigsten Werften und den Alltag der Binnenschiffer kennen. Technikfreunde geraten beim Anblick der Heckrad- und Schraubenschleppdampfer ins Schwärmen. Ebenso kundige wie kurzweilige Erläuterungen zu den Reedereien und 65 Schiffsporträts runden die Darstellung ab. Dieser Bildband ist ein Muss für alle Freunde der Dampfschiffahrt und der Havel und Spree.

Kenntnisreich berichtet Winde von der Schifffahrtsgeschichte auf der Havel. Historische Aufnahmen zeigen den Stadthafen Neustrelitz am Ziekrer See, die alte Zugbrücke in Zehdenick oder die Dampferanlegestelle in Fürstenberg. Einmalige Fotografien des Oder-Spree-Kanals oder der Schleuse Fürstenwalde dokumentieren den Schiffsverkehr auf Spree und Dahme. In Berlin schippert der Leser vorbei am Berliner Schloss, am Dom, dem Palast der Republik oder dem Kaiser-Friedrich-Museum. Spannende Bilder vom Güterumschlag im Osthafen, dem regen Betrieb an der mit Kränen bestückten Ladestraße Friedrich-Karl-Ufer oder den Werkshäfen vom Kraftwerk Berlin-Klingenberg oder vom KWO Kabelwerke Oberschöneweide erinnern an die Zeit, als Berlin der drittgrößte deutsche Binnenhafen war.

Historische Bilder traditionsreicher Werften wie der Dampfer-Bauwerft Gebr. Maas in Neustrelitz oder der Neubauschiffswerft Gebr. Wiemann in Brandenburg finden sich ebenso wie zahlreiche Porträts alt gedienter Schraubenschlepp-

dampfer wie des Hilfseisbrechers „Vorwärts“ oder des Schleppdampfers „Arkona“. Die Personenschiffahrt auf Havel und Spree dokumentieren einzigartige Aufnahmen von Stationen wie der Jannowitzbrücke und dem S-Bahnhof Treptower Park in Berlin oder bekannte Personendampfer wie die „Friedenswacht“ der DSU Berlin oder die „Caputh“ der Potsdamer Verkehrsbetriebe. Auch dem harten Arbeitsleben der Binnenschiffer spürt der Leser auf den Fotografien nach.

Joachim Winde, Jahrgang 1941, ist ein profund Kenner der Geschichte der Dampfschiffahrt auf Havel und Spree. Er war selbst fast vier Jahrzehnte als Verkehrskaufmann und Wirtschaftsingenieur im Bereich der Binnenschiffahrt tätig. Schon vor der Wende machte sich Winde als regelmäßiger Autor im „Jahrbuch der Schifffahrt“ und im „Urania-Universum“ einen Namen. Seit vielen Jahren schreibt er nun in „Köhlers Flottenkalender“. Im SuttonVerlag veröffentlichte er 2013 den erfolgreichen Bildband „Dampfschiffahrt auf der Elbe. Von Melnik bis Hamburg“.

ISBN 978-3-95400-352-5 • 19,99 €[D] • 96 S. • 164 Abb. • gebunden • 16,5 x 23,5 cm • 400 g. Erscheint am 14.4.2014. ■



PRISE im Hamburger Hafen Zu- und Ablaufsteuerung

Nach einjähriger Erprobungsphase fällt für PRISE, das Port River Information System Elbe, der offizielle Startschuss. In der neuen IT-Plattform werden alle Informationen zu Schiffsanläufen und -abgängen von den an der Abfertigung beteiligten Terminals, Lotsen, Reedern/Maklern, Schleppern, Festmachern und dem Oberhafenamt zusammengeführt. Im Hamburger Hafen und auf der Elbe müssen immer mehr Schiffe mit weiter zunehmenden Schiffsgrößen in kurzer Zeit abgefertigt werden. Um die steigende Komplexität bei der Planung und Durchführung bewältigen zu können, ist ein schnellerer Informationsaustausch zwischen allen Beteiligten erforderlich. Durch PRISE wird die Planbarkeit der Revierfahrt auf der Elbe sowie der Schiffsbewegungen im Hafen verbessert und damit der Verkehrsfluss beschleunigt.

PRISE wurde unter der Federführung des Hamburger Softwarehauses und Port Community Systems DAKOSY zusammen mit der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), EUROGATE, der Lotsenbrüderschaft Elbe, der Hafenslotsenbrüderschaft Hamburg und der Hamburg Port Authority (HPA) entwickelt. Initiiert und finanziert wurde die Plattform durch die beiden Terminalbetreiber HHLA und EUROGATE. „Der transparente Informationsaustausch nützt allen Beteiligten. Dank PRISE können wir den Zu- und Ablauf von Großcontainerschiffen effizienter steuern. Davon profitieren unsere Kunden und der gesamte Hafen“, bekräftigt Heinrich Goller, Geschäftsführer der HHLA Container Terminals, das Engagement der HHLA für die neue Plattform. Lob erfährt PRISE auch durch Peter Zielinski, Geschäftsführer des EUROGATE Container Terminals Hamburg: „Mit Hilfe der zentralen Informationsplattform können wir vorausschauender planen, schneller auf kurzfristige Änderungen reagieren und unsere Ressourcen effizienter einsetzen.“ ■

Trotz Streiks und Hochwasser weiter auf Erfolgskurs

Die Flusskreuzfahrt in Deutschland behauptet sich in schwierigem Umfeld



Pressekonferenz von DRV, CLIA und IG River Cruise zur Entwicklung des Kreuzfahrtenmarktes Deutschland 2013: Jürgen Büchy, Präsident, Deutscher Reiseverband e.V.; Robert Straubhaar, Präsident, IG RiverCruise; Michael Ungerer, Deutschland-Vorsitzender des Kreuzfahrtverbandes CLIA und Aida-Chef (v.l.n.r.)

Für die Flusskreuzfahrtbranche war das Jahr 2013 das zweite schwierige Jahr in Folge. Das Hochwasser und Streiks der Schleusenwärter in Deutschland sowie die politischen Unruhen in Ägypten wirkten sich negativ auf die Buchungslage aus. Die Anbieter von Flusskreuzfahrten mussten daher Rückgänge sowohl bei den Passagierzahlen als auch beim Ticketerlös verkraften. Trotz der Einbußen hat sich das deutsche Gesamtpassagieraufkommen 2013 mit einem Anstieg von 2,4 Prozent innerhalb des europäischen Fahrtgebietes gegenüber 2012 positiv entwickelt. Das ist das Ergebnis der gemeinsamen Studie „Der Fluss-Kreuzfahrtmarkt Deutschland 2013“ des Deutschen Reiseverbandes (DRV) und der IG RiverCruise, der Vereinigung der in Europa tätigen Flusskreuzfahrtreedereien, die im Rahmen einer gemeinsamen Pressekonferenz während der ITB Berlin präsentiert wurde.

Insgesamt wurden innerhalb des deutschen Quellmarktes im vergangenen Jahr 406.614 Flusskreuzfahrten verkauft. Das sind 6,9 Prozent weniger als im Jahr 2012 (436.628 Passagiere). Der Ticketerlös – die Summe der Erlöse aller verkauften Flussreisen an Reisende aus dem deutschen Quellmarkt – nahm um 38,682 Millionen Euro auf

416,805 Millionen Euro ab. Das entspricht einem Minus von 8,5 Prozent. Ein Vergleich der Ergebnisse mit den Vorjahreszahlen ist allerdings nur eingeschränkt möglich, da es seit diesem Jahr eine Umstellung bei der Datenerhebung gibt und für 2013 die Umsatzberechnungen ausschließlich die Ticketerlöse ab/bis zum jeweiligen Hafen umfassen. In den Vorjahren hingegen waren in den Umsatzerlösen die Kosten für die An- und Abreisen teilweise enthalten (vgl. DRV-Kreuzfahrtenmarktstudie Deutschland 1993 bis 2012). Vor diesem Hintergrund fällt der Rückgang der oben angegebenen Zahlen geringer aus.

Die durchschnittliche Tagesrate einer Flusskreuzfahrt stieg von 139,50 Euro (2012) leicht an auf 141,96 Euro. Der durchschnittliche Preis für eine Flusskreuzfahrt hingegen sank von 1.043 Euro (2012) auf 1.025 Euro. Auch hierbei gilt, dass ein Vergleich der Ergebnisse mit den Vorjahreszahlen nur eingeschränkt möglich ist, da in den Umsatzerlösen der Vorjahre die Kosten für die An- und Abreisen teilweise enthalten waren.

Zu den Ursachen für den Rückgang im Flusskreuzfahrtengeschäft zählte das Hochwasser Ende Mai bis Anfang Juni 2013, von dem fast alle Flüsse und Fahrt-

gebiete gleichzeitig betroffen waren. Hinzu kam ein deutschlandweiter Streik der Beschäftigten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in der Zeit von Juli bis September. Beide Ereignisse führten mehrere Wochen zu massiven Reiseausfällen und Mehraufwendungen in Folge von erforderlich werdenden Umroutungen der Schiffe, ungeplanten Passagiertransporten und Störungen der Logistikketten.

Den größten Anteil am Rückgang der Passagierzahlen hatte allerdings die weiterhin instabile politische Lage in Ägypten, die erhebliche Auswirkungen auf die Nachfrage von Nilkreuzfahrten hatte. Die Anbieter verzeichneten für Flusskreuzfahrten in dem arabischen Land einen Rückgang von mehr als 40 Prozent des Passagieraufkommens aus Deutschland. „Werden die drei genannten Ereignisse, die alle singulären Charakter und damit keinen strukturellen Einfluss haben,

Die europäische Flusskreuzfahrtbranche trägt in erheblichem Maß zur Wertschöpfung der Binnenschifffahrt bei. Sie produziert pro Jahr ein Volumen von über 850.000 Flusskreuzfahrten, sichert dabei direkt 9.700 Arbeitsplätze auf den Schiffen und weitere 3.000 bei Reedereien an Land.

außer Acht gelassen, so zeigt sich, dass das Gesamtpassagieraufkommen aus Deutschland innerhalb des europäischen Fahrtgebietes von Flusskreuzfahrtschiffen auch 2013 gewachsen ist“, macht Robert Straubhaar, Präsident IG RiverCruise, deutlich.

Betrachtet man allein das europäische Fahrtgebiet, so verzeichnete die Flusskreuzfahrt

hier einen Anstieg von 2,4 Prozent gegenüber dem Jahr 2012 und eine Zunahme von rund 0,7 Prozent gegenüber dem bisherigen Rekordjahr 2011“, ergänzt Helge Grammerstorff, Geschäftsführer der IG RiverCruise, und weist darauf hin, dass man im Hinblick darauf berechtigt von einem positiven Trend in der Flusskreuzfahrt 2013 sprechen könne. Im Übrigen verzeichneten die außereuropäischen Quellmärkte für Flusskreuzfahrten auf europäischen Flüssen in 2013 erneut erfreulich hohe Zuwächse.

Die Donau, der Rhein und der Nil waren im Jahr 2013 die bei Deutschen beliebtesten Fahrtgebiete. Das Ranking blieb damit im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Die durchschnittliche Reisedauer einer Flusskreuzfahrt lag mit 7,2 Nächten nur geringfügig unter dem Vorjahrswert von 7,5 Nächten. Innerhalb des europäischen Fahrtgebietes wurden durch den deutschen Quellmarkt die meisten Flusskreuzfahrten realisiert, gefolgt von den USA und Kanada. Die stetig steigende Nachfrage nach Flusskreuzfahrtreisen aus dem nordamerikanischen Quellmarkt spiegelt sich auch im Orderbuch der geplanten Neubauten für 2014 wider. Mehr als die Hälfte der 39 für 2014 geplanten Neubauten mit einer Bettenkapazität von 5.654 wurden von US-Reiseveranstaltern und -Reedereien zum Einsatz im europäischen Fahrtgebiet ausschließlich für den amerikanischen Quellmarkt in Auftrag gegeben.

Die europäische Flusskreuzfahrtbranche trägt in erheblichem Maß zur Wertschöpfung der Binnenschifffahrt bei. Sie produziert pro Jahr ein Volumen von über 850.000 Flusskreuzfahrten, sichert dabei direkt 9.700 Arbeitsplätze auf den Schiffen und weitere 3.000 bei Reedereien an Land. Hinzu kommen circa 9.300 indirekt von der Flusskreuzfahrt abhängige Arbeitsplätze bei Zulieferern und Serviceanbietern an Land. Nicht zuletzt nahm die deutsche Flusskreuzfahrt im vergangenen Jahr 22 neue Schiffe mit einem Investitionsvolumen von ca. 500 Millionen Euro von europäischen Werften ab.

Vor diesem Hintergrund wurden die Teilnehmer der Befragung nach ihrer persönlichen Erwartung zur künftigen Entwicklung der Flusskreuzfahrt gefragt. Dabei bewerteten 65 Prozent der 30 befragten Unternehmen die Aussichten als positiv.

Die Studie von DRV und IG RiverCruise kann für 95 Euro zuzüglich Mehrwertsteuer und Versandkosten bestellt werden unter info@igrivercruise.com.



A-ROSA Flussschiff Entdeckerwochen 2014

Zahlreiche Vorteile für Endkunden und Vertriebspartner

Yvonne Catterfeld, Markenbotschafterin der A-ROSA Flussschiff GmbH, hat ihren Traumurlaub entdeckt – nun profitieren auch die Vertriebspartner und Endkunden. Ab sofort startet die erste Welle der Werbekampagne mit traumhaften Motiven von Yvonne Catterfeld und A-ROSA: Die A-ROSA Entdeckerwochen.

Alle potentiellen Gäste erhalten die Möglichkeit, ihren Traumurlaub zu entdecken. Die eigens dafür entwickelte Entdecker-Prämie in Höhe von 100,- Euro pro Person und Reise gilt für alle A-ROSA Kreuzfahrten bis Ende September 2014 und für alle SELECT Premium alles inklusive Buchungen, die im Zeitraum März bis einschließlich April 2014 getätigt werden.

Die Entdecker-Prämie mit Yvonne Catterfeld ist eine weitere Maßnahme, Flusskreuzfahrten noch attraktiver zu gestalten, zusätzliche Zielgruppen anzusprechen und die Einführung des Tarifs SELECT Premium

alles inklusive kommunikativ zu begleiten. Dieser Tarif bereitet Urlaubsfreuden für sorgloses Reisen: Vollpension, hochwertige Getränke, 30% auf alle SPA-Anwendungen, 1-2 Ausflüge, Concierge-Service und viele weitere Leistungen sind bereits inkludiert.

Neben großen Anzeigenstrecken in reichweitenstarken Werbeformaten wird eine Vielzahl von Maßnahmen im B2B-, B2C- und on- und offline-Bereich ergriffen. So wird es u.a. ein attraktives Gewinnspiel für alle Vertriebspartner geben, die im Aktionszeitraum mindestens eine Buchung tätigen können. Als Hauptpreis winken 100 Tickets für ein Meet & Greet mit Yvonne Catterfeld auf einem A-ROSA Schiff und viele weitere Überraschungen.

Zwei eigene Webseiten für B2C unter www.a-rosa.de/traumurlaub und B2B unter www.a-rosa.de/entdecken sowie die integrierte Einbindung in Social Media Kanäle, runden die Maßnahmen ab. ■



■ **Kompetente Reiseberatung gab es am A-Rosa-Stand während der ITB. Foto: Sylvia Arlt**

Flusskreuzschifffahrt

Nichtrauchen - eine Passion von Johannes Zurnieden

Phoenix Reisen zahlt Mitarbeitern monatlich € 200 fürs Nichtrauchen

Alltours hat mit dem Märzgehalt eine Sonderzahlung in Höhe von € 250,- für Mitarbeiter ausschüttet, die während der Arbeitszeit aufs Rauchen verzichten.

Phoenix Reisen Geschäftsführer Johannes Zurnieden freut sich über diese Aktion. "Die Gesunderhaltung unserer Kolleginnen und Kollegen zu unterstützen ist eine hervorragende Idee - wir bei Phoenix Reisen machen dies seit Jahren und sind stolz, dass fast all unsere rauchenden Bonner Mitar-

beiter in den letzten Jahren den Konsum eingeschränkt bzw. sogar gänzlich aufgegeben haben."

Phoenix Reisen zahlt seit April 2006 jeden Monat des Jahres an alle nichtrauchenden Kollegen eine Prämie in Höhe von € 200,- zusätzlich zum Gehalt. Hierbei wird kein Unterschied zwischen „geborenen“ und „gewordenen“ Nichtrauchern gemacht.

„Der Verzicht auf Zigaretten und Co. wird von uns und mir persönlich unterstützt, mir ist wichtig, dass es meinen Kolleginnen und



Phoenix-Geschäftsführer Johannes Zurnieden

Kollegen gut geht und sie gesund bleiben!", bekräftigt Zurnieden, „Da machen wir gern mit und hoffen auf viele Nachahmer“. ■

Flottenzugang bei Phoenix Reisen

MS Allegra neu im Phoenix Flussreisenprogramm 2015



Ab der Flussreisensaison 2015 fährt das Kreuzfahrtschiff Allegra für den Bonner Reiseveranstalter Phoenix Reisen. Das Schiff für gehobene Ansprüche (4,5 Phoenixe) der Reederei Premicon, momentan bei TUI als TUI Allegra unter Vertrag, wurde 2011 gebaut und beherbergt auf einer Länge von 135 Metern in 89 Außenkabinen 180 Passagiere. Auf zwei Decks sind die Kabinen zusätzlich mit französischem Balkon ausgestattet. Auf dem Flusskreuzer, der auf der Donau und auf deutschen Flüs-

sen im Einsatz sein wird, werden die Gäste kulinarisch durch das professionelle Team von SeaChefs verwöhnt – der selbe Caterer, der seit Jahren auch erfolgreich die gastronomische Verantwortung auf dem Phoenix-Flaggschiff Amadea trägt.

Benjamin Krumpen, Geschäftsführer von Phoenix Reisen: „Wir freuen uns sehr über den Neuzugang in unserer Flussflotte. Die Allegra ist eine Bereicherung für unser Programm und wir sind sicher, dass sie unsere Gäste begeistern wird.“ ■



Am TransOcean-Stand auf der ITB 2014 in Berlin berieten Regina Schudrowitz und Stefen Thiele die Besucher.
Foto Sylvia Artl

Fox-Tours mit attraktiven Gruppenreisen

Von der Rundreise bis zur Kreuzfahrt

Fox-Tours präsentierte sich auf der Berliner ITB als Spezialist für innovative Gruppen- und Sonderreisen innerhalb der World of TUI. Fox-Tours bietet Pauschalreisen in viele Destinationen an. Von der Rundreise über Kreuzfahrten bis zu attraktiven Angeboten mit eigener Anreise hat

das Unternehmen Reisen zu weltweiten Reisezielen im Programm.

Die Reisen werden über eigene und additive Vertriebskanäle (Reisebüros, Leserreisen, Reisen für Firmen, Verbände und Organisationen) angeboten.



Bei Fox-Tours informierten Vertriebsleiter Aleksandar Marinkovic (links am Geländer lehndend) und Tanja Krier (nicht auf dem Foto) zusammen mit ihren Kollegen über Gruppen- und Sonderreisen.
Foto Sylvia Artl

Neues Team mit hoher Kreuzfahrtskompetenz Klaus Ebner jetzt Director Marketing für TransOcean Kreuzfahrten

Klaus Ebner ist neuer Director Marketing & Sales für TransOcean Kreuzfahrten. Gemeinsam mit vier Mitarbeitern seines bisherigen Teams von Passat Kreuzfahrten verantwortet er seit dem 1. April 2014 vom Standort Offenbach aus den Vertrieb der „Astor“ und der vier Flussschiffe im Auftrag von Cruise & Maritime Voyages (CMV). CMV hatte im Rahmen der Übernahme der Veranstaltertätigkeit für TransOcean diesen Ausbau des Teams in Deutschland angekündigt. Ziel ist die optimale Betreuung der Agenturen und Vertriebspartner sowie ein ausgefeiltes Marketing für das deutsche Kreuzfahrtpublikum.

„Mit Klaus Ebner und seinen Mitarbeitern holen wir uns ein eingespieltes Team an Bord, das sehr hohe Kompetenz und Erfahrung im deutschen Kreuzfahrtenmarkt mitbringt“, freut sich Christian Verhounig, Geschäftsführer TransOcean Kreuzfahrten über diesen personellen Zuwachs.

Mittelfristig plant CMV den Ausbau der Marke durch mindestens ein weiteres Hochseeschiff

Die Marke TransOcean Kreuzfahrten blickt auf sechs Jahrzehnte erfolgreicher Hochsee- und Flusskreuzfahrten. Die Flotte setzt sich aus anspruchsvollen Flusskreuzfahrtschiffen im 4-Sterne-Segment sowie dem klassischen und aufwändig modernisierten Hochseekreuzfahrtschiff „Astor“ zusammen. TransOcean steht für eine sehr persönliche, serviceorientierte und zugleich hoch komfortable Art des Reisens zu Schiff. TransOcean Kreuzfahrten wurde 2009 als hundertprozentige Tochter der Premicon AG, München, einem Dienstleister für Tourismusunternehmen und Investor für Kapitalanleger, neu gegründet. Anfang 2014 wurde die Veranstaltertätigkeit an das britische Unternehmen Cruise & Maritime Voyages übertragen, das die Marke und ihre Produktphilosophie eins zu eins fortführt.

Informationen über das Unternehmen und das vielseitige Reiseangebot im Internet unter www.transocean.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.binnenschifffahrtmuseum.de

MS Loire Princesse kommt 2015

CroisiEurope kreuzt im nächsten Jahr mit einem Schaufelradschiff

Die französische Reederei CroisiEurope kreuzt ab April 2015 mit einem Schaufelradschiff auf der Loire und hat damit einen neuen Fluss für ihre Kabinenkreuzfahrtschiffe erschlossen.

Die MS Loire Princesse wird von einem einzigartigen Schaufelantrieb angetrieben und einen sehr geringen Tiefgang haben. Das Kreuzfahrtschiff wird in der Werft STX France in St. Nazaire gebaut und 48 Kabinen verteilt auf 2 Passagierdecks haben. Die Kabinen auf dem Oberdeck werden jeweils mit einem eigenen Balkon ausgestattet sein (ca. 4 Quadratmeter). Alle Kabinen haben eine Grundfläche von 15 Quadratmetern und sind modern und hochwertig ausgestattet (individuell regulierbare Klimatisierung, Dusche/WC, Flachbildschirme, SAT-TV, Radio, Safe, Minibar und Wi-Fi).

Die MS Loire Princesse wird ab/bis Nantes das Loire-Tal der Schlösser befahren. Im ersten Jahr werden Touren von 6 oder 8 Tagen angeboten.

CroisiEurope ist auf dem deutschsprachigen Markt seit 19 Jahren durch den Saarbrücker Reiseveranstalter Anton Götten Reisen vertreten. Dass der zukünftige Heimathafen der MS Loire Princesse auch gleichzeitig die Partnerstadt von Saarbrücken ist, freut das Erfolgsteam CroisiEurope und Anton Götten Reisen sehr.

Neu ab der Saison 2014:

- die schon seit Jahren bewährte Leistung VPplus (alle Getränke während den Hauptmahlzeiten) wird nochmals erweitert. So sind ab der Saison 2014 auch alle Bargetränke inklusive

- des weiteren steht bei den Ausflügen ohne Zusatzkosten das Audio-Kommunikationssystem zur Verfügung
- Treibstoffgarantie bis \$ 142 / Barrel
- Neue Kreuzfahrt auf dem Rhein-Marne-Kanal mit der Peniche MS Jeannine

- Neue Kreuzfahrt von der Spree bis zur Elbe
- Neue 4-Fluss-Kreuzfahrt von Frankfurt nach Merzig
- Neue Kreuzfahrt ab/bis Zypern
- Viele Termine ohne Einzelkabinenzuschlag
- Ausbau der Wander- und Radtermine mit e-bike

Das Konzept des durch den Saarbrücker Traditionsveranstalter vertretenen französischen Marktführers geht auf.

Die deutschsprachigen Kreuzfahrten, die fast immer im Reisepreis inkludierten Ausflüge, die homogene Flotte von immerhin 27 Prestigeklasse-Schiffen und die zu den Mahlzeiten und an der Bar inkludierten Getränke kommen bestens bei den Kunden an. ■



Wegen des meist niedrigen Wasserstandes der Loire wird die Loire Princesse mit Schaufelrädern angetrieben

Signale der Binnenschifffahrt für Berufs- und Sportschiffer

Eine neue und überarbeitete Auflage der zuletzt 1996 im Binnenschifffahrts-Verlag erschienenen „Signale der Binnenschifffahrt“ hat der Düsseldorfer Friedbert Barg Verlag herausgebracht. Zum Inhalt gehören u.a.



- 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

Eben alles, was Schiffs- und Bootsführer zum sicheren und vorschriftsmäßigen Betrieb ihres Wasserfahrzeugs wissen sollten.

Das Büchlein, das wegen seines A6-Formates in die Brusttasche eines Hemdes und in jede Handtasche passt, basiert teilweise auf den Arbeiten von Franz Marzeion, der die beiden vorangegangenen Ausgaben von „Signale der Binnenschifffahrt“ mitgestaltet hat. Autoren der aktuellen Ausgabe sind Dr. Regina Winterberg, Lehrerin für Verkehrsrecht am Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg-Homberg, und der Düsseldorfer Schifffahrtsjournalist Friedbert Barg.

Der Preis beträgt € 9,50 pro Exemplar inkl. MwSt. und Versand innerhalb Deutschlands.
Andere Länder zuzüglich € 3,45 Porto.

Bestellungen per E-Mail an: signale@barg-verlag.de

Signale der Binnenschifffahrt
für Berufs- und Sportschiffer
ISBN 978-3-9813124-2-3

Dr. Regina Winterberg, Friedbert Barg

Friedbert Barg
Fachverlag für Schifffahrt und Wasserstraßen
Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf
Tel. 0211-383683 Fax 0211-383684

Die Metropole in Niederbayern hat zwar eine große Kultur, aber keine Schiffsanlegestelle

Die Flusskreuzfahrtschiffe sollen Straubing nicht länger links liegenlassen

Von **Melanie Bäuml-Schachtner**

Kreuzfahrttourismus boomt. Egal, ob im Mittelmeerraum, Richtung Nordkap oder auf der Donau - die Deutschen gehen gern an Bord. Mehr als sechs Millionen europäische Kreuzfahrtgäste gab es im Jahr 2013 - neuer Rekord. An Straubing jedoch schippern diese Gäste, die viel Kaufkraft in eine Stadt bringen, regelmäßig vorbei. Als eine der ganz wenigen Donaustädte hat die 43.000-Einwohner-Metropole in Niederbayern zwar eine große Kultur, aber keine Schiffsanlegestelle. Das soll sich nach dem Willen von Oberbürgermeister Markus Pannermayr und Berufsmäßigen Stadtrat Alois Lermer ganz schnell ändern.

Straubing hat viel zu bieten. Einen schmutzigen Stadtplatz mit Patrizierhäusern, attraktiven Geschäften und, als Markenzeichen, den Stadtturm. Es hat Kirchen, Klöster, den historischen Friedhof Sankt Peter, das Gäubodenmuseum, den Tierpark und die Trabrennbahn vorzuweisen. Die Touristen lieben Straubing. Nur, wenn sie auf dem Wasserweg nach Straubing unterwegs sind, dann bekommen sie all diese Sehenswürdigkeiten nicht zu Gesicht. Denn die Kreuzfahrtschiffe lassen Straubing links liegen. „Tag für Tag schwimmt da eine Menge Geld an uns vorbei“, sagt Oberbürgermeister Markus Pannermayr, der in Städten wie Regensburg und Passau sieht, wie die Kreuzfahrttour-

isten Andenken kaufen, sich mit T-Shirts und Shorts eindecken oder die Gastronomie in der Stadt bevölkern.

Doch Straubing hat keine Schiffsanlegestelle für die 280-Meter-Schiffe. Deshalb sind die Verantwortlichen gerade intensiv dabei, das zu ändern, wie Berufsmäßiger Stadtrat Alois Lermer sagt. Beinahe wäre es heuer schon soweit gewesen. Doch bei einem Investor ergab sich ein interner Wechsel, die Gespräche laufen jedoch weiter, „doch das hat uns jetzt um ein Jahr zurückgeworfen“, bedauert Lermer.

Über 500.000 Euro müssten für eine passende Anlegestelle investiert werden, beziffert der Berufsmäßige Stadtrat. Es ist ein Anlegesteg für lange Schiffe notwendig, der so gebaut ist, dass ihn die Passagiere und die Crew auch bei höherem Wasserstand betreten können. Außerdem sind Anlegepoller notwendig. Der Bedarf an Anlegestellen wäre da. „Die Liegeplätze an der Donau sind ohnehin ziemlich knapp“, weiß Lermer. „Und der Flusskreuzfahrttourismus boomt. In Regensburg und Passau sollen jetzt zusätzliche Stege geschaffen werden.“ Die Verantwortlichen seien in Straubing intensiv dabei, das Manko einer fehlenden Anlegestelle zu beseitigen. Die Donaukreuzfahrt ist eine der beliebtesten Flussreisen überhaupt – und zwar aus vielen Gründen. Zum einen liegt die Donau praktisch direkt vor der Haustür. Passagiere müssen also keine lange An-

reise in Kauf nehmen. Zum anderen führt der Fluss durch einige der interessantesten Gegenden Europas, bis sie schließlich im Schwarzen Meer mündet. Die Donau ist mit einer Gesamtlänge von 2857 Kilometern nach der Wolga der zweitgrößte und zweitlängste Fluss in Europa. Der Strom entwässert weite Teile Mittel- und Südosteuropas. Er durchfließt dabei zehn Länder – so viele wie kein anderer Fluss auf der Erde.

Während die Gespräche laufen, werden die äußeren Voraussetzungen für eine Anlegestelle geschaffen, so Lermer. Die Donau solle stärker an die Stadt angebunden werden. Ein Teil der Promenade bei einer großen Adlerstatue wurde neu gestaltet, und auch das Areal bis zum Neubau des Hochschulgeländes solle ausgebaut werden. „Zu einem Anlegesteg gehört auch Infrastruktur“, erklärt Lermer. Es gehöre eine freundliche Umgebung zur Aufnahme der Gäste dazu mit einem Pavillon, außerdem sei auch eine Bushaltestelle nötig. „Das wäre alles schon geplant gewesen. Aber jetzt hängen wir in der Luft!“

Die Grundvoraussetzung für Reedereien, in einer Stadt die Anker zu werfen, erfüllt Straubing schon einmal: Es ist ein Vier-Sterne-Hotel vorhanden, in dem die Passagiere vor und nach der Flusskreuzfahrt übernachten können. Jetzt fehlen nur noch die Flusstouristen. ■



Foto links: Kleine Schiffe können in Straubing den Anker werfen. Nicht aber große. Foto rechts: Die Donaupromenade an der großen Donaubrücke beim Herzogsschloss soll attraktiver gestaltet werden. Fotos: M. Bäuml-Schachtner



Teilnehmer der des LNG-Workshops in Leer

Derzeit kein gesetzliches Regelwerk für LNG-angetriebene Schiffe

Heiße Diskussion zu kaltem Antrieb

Auf Einladung der MARIKO GmbH aus Leer trafen sich die Partner der LNG-Initiative Nordwest, um die rechtlichen Rahmenbedingungen der Nutzung des umweltfreundlichen Treibstoffs LNG zu diskutieren.

Mehr als 40 Akteure der maritimen Wirtschaft (Reedereien, Werften, Hafeninstanzen) und

der maritimen Wissen- und Forschungseinrichtungen aus der Region kamen ins Maritime Kompetenzzentrum, um politische und gesetzgeberische Prozesse im Hinblick auf die Nutzung von LNG in der Schifffahrt zu diskutieren. Als erster Nutzer von LNG im deutschen Fährschiffverkehr wird im Herbst die AG EMS ihre Borkumfähre „MS Ostfriesland“ in Fahrt bringen.

Hinderlich für eine zügigere Verbreitung der Nutzung von LNG als Treibstoff stellt sich der Sachverhalt dar, dass es derzeit kein gesetzliches Regelwerk für LNG-angetriebene Schiffe existiert; bisherige Pilotschiffe z.B. in den Niederlanden fahren mit Ausnahmegenehmigungen. Die fehlenden gesetzlichen Rahmenbedingungen fungieren nach Ansicht der Experten momentan als Investi-

tionshindernis für die maritime Wirtschaft. Derzeit finden über verschiedene Instanzen Vorbereitungen statt, einen Rechtsrahmen zu schaffen, diese Entwicklungen sind jedoch für die maritime Wirtschaft nur bedingt transparent. Der Workshop für die Netzwerkpartner der Initiative hatte zum Ziel, politische und gesetzgeberische Prozesse zu präsentieren und Handlungsbedarfe bzw. Steuerungspotenziale zu diskutieren. Einleitend gab Kapt. Dipl.-Wirtsch.-Ing. Wolfgang Hintzsche vom Verband Deutscher Reeder (VDR) einen Überblick über die internationalen Entwicklungen der LNG-Gesetzgebung und künftige umweltpolitische Anforderungen an die Reederei.

Im Anschluss daran zeigte Dr. Tobias Eckardt (Ahlers & Vogel Rechtsanwälte) insbesondere die privatrechtlichen Herausforderungen in Deutschland auf. Er stellte dar, dass sich z.B. die Lieferverträge für LNG maßgeblich zu herkömmlichen Bunkerbestellungen unterscheiden und hier eine Annäherung wünschenswert wäre.

Abschließend berichtete Emil Verheul von Dorhout Advocaten, wie auf niederländischer Seite der Prozess der Gesetzgebung vorangetrieben wird. Dies erfolgt unter anderem im Zuge der Entwicklung „Publikationsreihe Gefahrstoffe“ (PGS), im Rahmen derer Normen für die Anwendung potenzieller Gefahrstoffe durch Marktpartner und Behörden ausgearbeitet werden. ■

Anzeige

WERNZ GMBH

Generatoren-Motoren-Stromerzeuger

Wir sind Ihr Lieferant für Stromaggregate in der Schifffahrt.

Auch bei Sonderanfertigungen
oder Hydraulikaggregaten

können Sie uns gerne ansprechen!

Egal für welche Anwendung, Sie bekommen
fast alle Motoren von uns,

die den aktuellen Abgasrichtlinien entsprechen.

Reparaturen an Bord, sei es mechanisch oder elektrisch,
führen wir mit unserer langjährigen Erfahrung fachgerecht durch.

Besuchen sie uns doch mal auf unserer Homepage.

Haben Sie noch Fragen?

Dann nehmen Sie doch einfach Kontakt zu uns auf!

Sperlingweg 10

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73

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

Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik)

68623 Lampertheim

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

E-Mail: Wernz@Wernz-GmbH.de

www.Wernz-GmbH.de

Lindenau Werft räumt auf Fokussierung auf Reparaturgeschäft

Seit über einem Jahr wird die Lindenau Werft GmbH erfolgreich als weiterer Reparaturstandort in dem Werftenverbund nebst den Schwesterbetrieben ADM Kiel GmbH und Nobiskrug GmbH integriert. Durch den stetigen Ausbau von Lindenau als Reparaturwerft ist nun ein weiterer Meilenstein erreicht: Nachdem die alte Helling stillgelegt und weitere, bereits baufällige Anlagen für den ehemaligen Schiffsneubau abgebaut wurden, beginnt nun die Demontage der drei großen Krane an der Helling, die bereits zu Neuauflagen vor nunmehr 5 Jahren aufgrund ihres Alters und Zustandes kaum noch einsetzbar waren.

Die verbleibenden Krane für den Pier- und Dockbetrieb sowie ein weiterer Turmdrehkran zur Beschickung der Hallen über die verfahrbaren Dächer sind in gutem Zustand und uneingeschränkt einsatzbereit. Zur gezielten Neuausrichtung der renommierten Traditionswerft in Kiel-Friedrichsort führt Bernd Wittorf, Leiter des Reparaturgeschäftes der Werften Lindenau, Nobiskrug und



Die Lindenau Werft räumt weiter auf.
Foto: Lindenau GmbH

ADM Kiel aus: „Die Lindenau Werft mit ihrer fantastischen Lage in der Kieler Förde und damit an der freien See sowie auch am Eingang des Kiel-Canals ist eine hervorragende Erhöhung unserer Reparaturkapazität!“

Im Verbund mit den Schwesterbetrieben Nobiskrug und ADM Kiel kann die Lindenau Werft zu jeder Zeit flexibel auf Reparaturaufträge reagieren. Die erfahrene Stammmannschaft sichert einen Service 24/7 bei Problemen aller Art.

Nach Bedarf kann das Team durch qualifizierte Mitarbeiter aus dem Werftenverbund jederzeit signifikant verstärkt werden. Ebenso verfügen alle drei Standorte über komplementäre Werftanlagen. ■



Die neue Farbmischmaschine des Duisburger Schiffsaurüsters. Foto: Wittig GmbH

Kleinstmengen ab 1 Liter

Wittig jetzt mit Farbmischmaschine

Der Duisburger Schiffsaurüster, Wittig GmbH, erweitert sein Leistungsportfolio und hat Mitte März 2014 eine neue, hochmoderne Farbmischmaschine in Betrieb genommen.

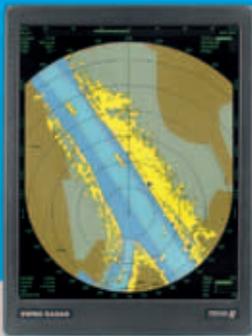
Die neue Farbmischmaschine ermöglicht es, die Farbtöne aller gängigen Farbskalen (RAL / NCS etc.) und Hersteller darzustellen

und sowohl in 1-Komponenten, als auch 2-Komponenten Lackqualitäten anzubieten. Auch Kleinstmengen ab 1 Liter sind möglich. „Wir reduzieren einen Teil unserer Lagerhaltung auf die Basisfarben und können auf Kundenwünsche sofort und sehr individuell reagieren“ so Ralf Wittig, Geschäftsführer der Wittig GmbH. ■

Anzeige



SWISS RADAR



Der neue Precision Navigator II

Vereint Radar, Inland AIS und ECDIS Karte in Perfektion

Das multifunktionale Navigationssystem, das keine Wünsche offen lässt

In drei attraktiven Versionen verfügbar





schwarz technik

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

Mit neuen Hafenvertretern in Nordrhein-Westfalen festigt der Antwerpener Hafen seine Position in Deutschland

Transportverlagerung von und zum Antwerpener Hafen zugunsten Binnenschifffahrt und Bahn

Der Antwerpener Hafen erweitert seine Vertretung in Nordrhein-Westfalen mit zwei weiteren Hafenvertretern: Robert Giraud und Hans Königs. Sie machen zusammen mit Dr. Dieter Lindenblatt das Team der deutschen Vertreter Antwerpens komplett. Der Hafenbetrieb unterstreicht mit diesen neuen Hafenvertretern die Bedeutung Nordrhein-Westfalens für Antwerpen. Die Region befindet sich im natürlichen Hinterland des Scheldehafens und wird dadurch zu einem strategischen Handelspartner des Hafens Antwerpen.

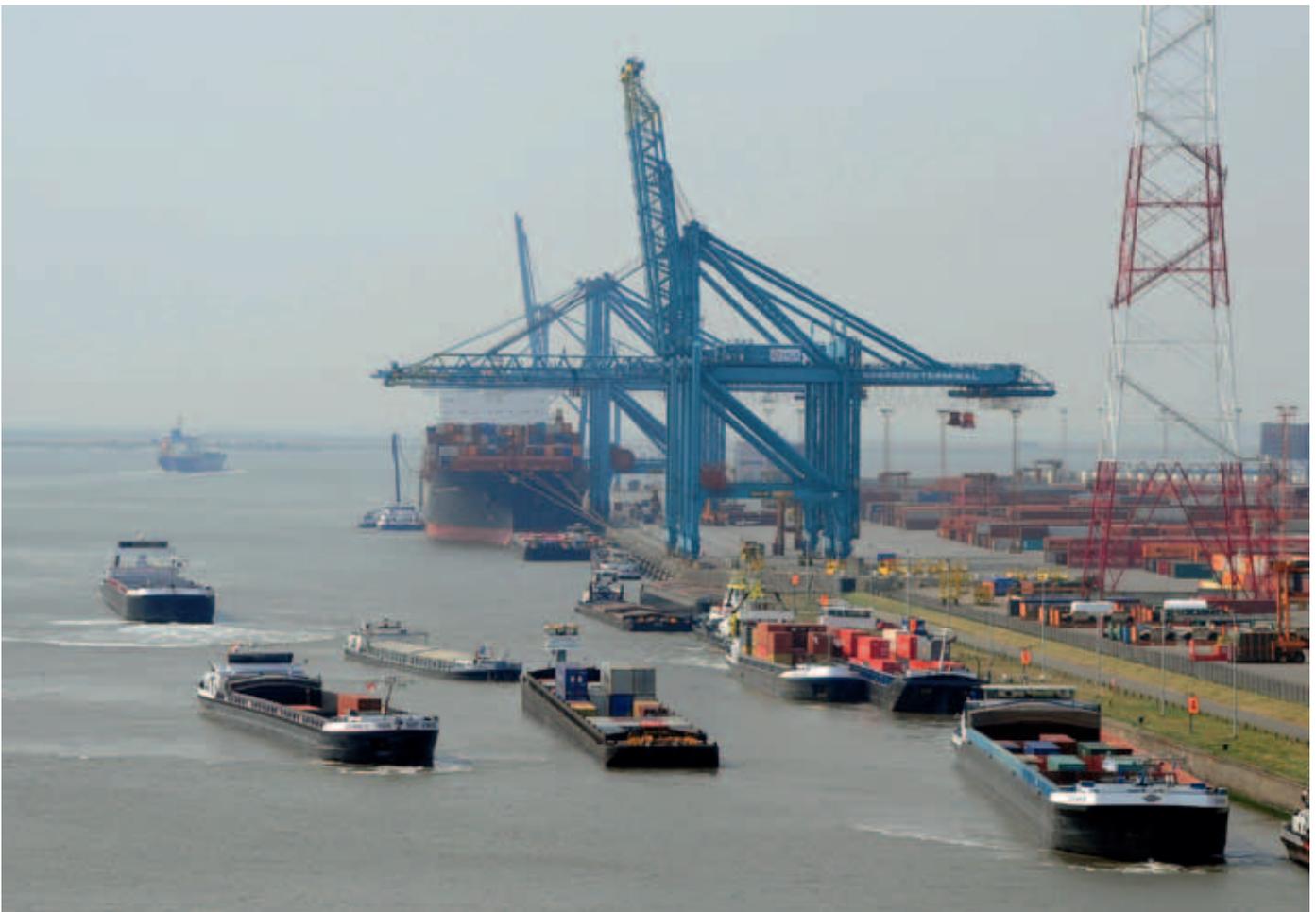
Robert Giraud wird sich in Form einer one-to-one Kundenbetreuung den Bedürfnissen der deutschen Unternehmen widmen und nach kundengerechten Lösungen suchen. Er begann seine Laufbahn bei verschiede-

nen Transportunternehmen und Spediteuren unter anderem auch im Antwerpener Hafen. In den vergangenen 12 Jahren war er als Wirtschaftsvertreter Flanderns in Chicago, Budapest und Köln tätig. Hans Königs wird für die strategischen Dossiers und die politischen Kontakte im Bezug auf die Binnenschifffahrt, die Bahn und den Ausbau der Infrastruktur zwischen den beiden Regionen zuständig sein. Seine Erfahrung mit allgemeinen Infrastrukturprojekten, die sich mit der Beförderung von Gütern und Personen und grenzüberschreitenden Bahntrajekten wie dem Eisernen Rhein, der Brabantroute und der Betuwelinie befassen, macht auch ihn zu einem perfekten Hafenvertreter.

Intermodaler Transport zwischen Antwerpen und Nordrhein-Westfalen

Ungefähr dreiviertel der Güter zwischen Antwerpen und NRW werden per Binnenschiff, über die Rhein-Scheldeverbindung, transportiert. Zur Förderung einer schnellen Abfertigung der Binnenschiffe hat der Hafenbetrieb in den vergangenen Jahren in performante Planungssysteme wie das Barge Traffic System (BTS3) investiert. Der Hafenbetrieb untersucht, ob das BTS3 auch in deutschen Binnenhäfen eingesetzt werden kann.

Die Bahn bietet noch viele Wachstumsmöglichkeiten. Deshalb hat der Antwerpener Hafen zusammen mit den nordrheinwestfälischen Industrie- und Handelskammern einen Stufenplan ausgearbeitet, um die Investitionsprioritäten in Bezug auf die Bahninfrastruktur zwischen den Westhäfen



See- und Binnenschiffsverkehr im Hafen von Antwerpen.

Foto: Hafen Antwerpen

und Nordrhein-Westfalen neu zu definieren. Ausgangspunkt dabei ist eine Kapazitätssteigerung auf den Bahnlinien zwischen Aachen und Mönchengladbach einerseits und Aachen und Düren andererseits. Die maximale Kapazität wird dort wohl im Jahr 2015 erreicht sein.

Die Häfen von Antwerpen und Duisburg haben im vergangenen Jahr in einer Absichtserklärung (Memorandum of Understanding MOU) ihre früher bereits getroffenen Vereinbarungen hinsichtlich einer Intensivierung des intermodalen Transports zwischen den beiden Regionen bestätigt. Der Hafenbetrieb hat eine Minderheitsbeteiligung von 15% an der intermodalen Bahnverbindung zwischen Duisburg und Antwerpen übernommen. Beide Häfen werden auch gemeinsam an der Bahnverbindung Antwerpen-Duisburg-Wien arbeiten.

Langfristig hat die Reaktivierung des Eisernen Rheins Priorität. Der Hafenbetrieb hofft auf schnelle Fortschritte in dieser Angelegenheit. Inzwischen kann der Antwerpener Hafen große Fortschritte beim Bau des neuen Eisenbahntunnels „Liefkenshoek“ verzeichnen. Alle Bauarbeiten am Tunnel sind abgeschlossen, zurzeit werden die Gleise und die Oberleitung montiert und die Signaltechnik installiert. Der Tunnel wird ab September 2014 mit einer Kapazität von 109 Zügen pro Tag eine zweite Bahnverbin-



Die Vertreter des Antwerpener Hafens in Deutschland (v.l.): Robert Giraud, Dr. Dieter Lindenblatt, Hans Königs.
Foto: Hafen Antwerpen

dung zwischen dem linken und dem rechten Scheldeufer bieten.

Mit diesen Initiativen strebt der Hafenbetrieb eine Verlagerung der Transportströme von und zum Antwerpener Hafen zugunsten der Binnenschifffahrt und der Bahn an, um so auf eine zuverlässige und nachhaltige Weise Anschluss an das Hinterland zu finden.

Antwerpen, ein Seehafen für Nordrhein-Westfalen

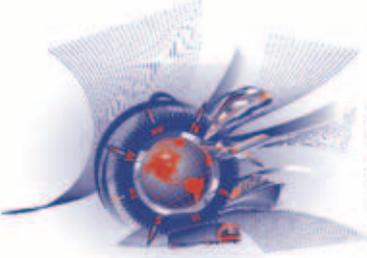
Mit einem Gesamtumschlag von 190,8 Millionen Tonnen Gütern, wovon 102 Millionen

Tonnen auf Container entfallen (2013), ist Antwerpen der zweitgrößte Hafen Europas. Die Hälfte des deutschen Containerverkehrs in Richtung Antwerpen stammt aus Nordrhein-Westfalen. Der Antwerpener Hafen ist deshalb auch ein echter „Rheinhafen“. Neben den Containern sind Stahl und Chemie die wichtigsten Produkte, das beweist die Anwesenheit zahlreicher petrochemischer multinationaler Unternehmen im Antwerpener Hafen. 2013 kündeten einige deutsche Chemieriesen – darunter auch BASF, Evonik Degussa und Lanxess – Investitionen in Millionenhöhe an. ■



Betrieb im Albertkanal

Anzeige



c.dasbach 
Freight Forwarding Professionals

<p>c. dasbach SPEDITION GmbH Bismarckstrasse 120 47057 Duisburg Tel: 0203-306-4290 Fax: 0203-306-4299 E-Mail: info@cdasbach.de</p>	<p>c. dasbach TRANSPORTKANTOOR BVBA St.-Pietersvliet 3 (Bus 7) B-2000 Antwerpen Tel: +32 3 2313003 Fax: +32 3 2328342 E-Mail: dasb@dasbach.be</p>
--	---

Logistikregion Unterelbe vertieft Kooperation mit der Region Oberelbe

Transporte per Binnenschiff zwischen den sächsischen Binnenhäfen, Hamburg und Brunsbüttel

Die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) und die Brunsbüttel Ports GmbH unterzeichneten heute anlässlich eines Arbeitstreffens in Hamburg eine neue Kooperationsvereinbarung. Die Elbe verbindet als Wasserstraße die Oberelberegion mit der Unterelberegion. Per Binnenschiff erfolgen Gütertransporte zwischen den sächsischen Binnenhäfen, dem Hamburger Hafen und dem Hafen Brunsbüttel. Für die stetig wachsenden Gütermengen im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens bietet das Binnenschiff für den Transport von Massen- und Stückgut große Entwicklungspotenziale. Die Unterelbe-Oberelbe Hafenkooperation hat sich das Ziel gesetzt, den Anteil der Binnenschifftransporte zu steigern und gemeinsame Transport- und Logistikkonzepte gegenüber der Industrie und Verladern zu vermarkten.

Hafen Hamburg Marketing e.V. unterstützt als Marketingorganisation des Hamburger Hafens die Mitgliedsunternehmen Brunsbüttel Ports und Sächsische Binnenhäfen Oberelbe bei ihren Vorhaben. Das Binnenschiff stärker in multimodalen Trans-

port- und Logistikketten einzusetzen bringt mehr Ladung und Beschäftigung an den Hafestandorten an Unter- und Oberelbe. Beide Regionen sind auf Grund ihrer guten Infrastruktur bestens für Umschlag- und Logistikleistungen aufgestellt. Angesichts des enormen Potentials dieser Regionen sollen durch die Hafenkooperation die Verbindungen zur verladenden Wirtschaft noch enger verzahnt werden und die seit 2009 bestehende Vereinbarung zwischen Unter- und Oberelbehäfen erweitert werden.

„Die Binnenhäfen an der Oberelbe sind ein wichtiger Standortfaktor für Industrie und Handel in unserer Region. Die Elbe verbindet unsere Region zum einen mit dem Hafen Hamburg, unserem Tor zur Welt, und andererseits mit unserem Kooperationspartner Brunsbüttel Ports an der Unterelbe. Hier bieten sich vor allem für Spezialsegmente, z.B. für den Windenergieanlagen-Bereich, gute Entwicklungsperspektiven“, betont Dipl.-Ing. Heiko Loroff, Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH und Geschäftsführer der Cesko-sake pristavy s.r.o., und ergänzt: „In diesem Zusammenhang fordern wir auch die nachhaltige

Unterhaltung der Wasserstraßen zwischen der Region Unterelbe/Hamburg und der mitteldeutschen Kernregion, um die Potentiale der prosperierenden Wirtschaftsräume entlang der Elbe mit einer bedarfsgerechten Infrastruktur zu stärken. Das Binnenschiff sollte als umweltfreundlicher Verkehrsträger einen größeren Anteil am Gesamt-Transportvolumen einnehmen.“

Frank Schnabel, Geschäftsführer Brunsbüttel Ports bestätigt: „Die beiden Wirtschaftsregionen Unter- und Oberelbe haben in Kombination mit der direkten Anbindung an den Überseehafen Hamburg mit seinen weltweiten Linienvverbindungen beste Voraussetzungen zur Umsetzung eigener Transport- und Logistikkonzepte. Wir freuen uns über die Fortsetzung der Kooperation mit der SBO und werden unsere guten Geschäftsbeziehungen in diese Region im Rahmen der neuen Kooperationsvereinbarung intensivieren und ausbauen.“

Die Logistikregion an der Oberelbe spielt aufgrund der verkehrsträgerübergreifenden Anbindung an das Wasser-, Schienen- und



Massenguttransport per Binnenschiff auf der Elbe.

Foto: HHM/Hasenpusch

Straßennetz eine bedeutende Rolle im Hinterland des Hamburger Hafens. Binnenschiffe mit Stückgut, Anlagenkomponenten und Massengütern auf der Elbe, tägliche Güterzugverbindungen aus Dresden und Riesa sowie das gut ausgebaute Autobahn- und Fernstraßennetz verbinden die Region schnell und zuverlässig mit Hamburg und der Unterelbe-Region. Wichtigster Verkehrsträger im Containerverkehr ist die Bahn. Allein zwischen den Inlandsterminals in Sachsen und dem Hamburger Hafen verkehren wöchentlich nahezu 60 Containerzüge. Aus der Oberelbe-Region werden vor allem Waren aus dem Bereich chemische Industrie, Maschinenbau und Automotive nach Hamburg transportiert. In umgekehrter Richtung spielen Verbrauchsgüter die größte Rolle.

An der Unterelbe ist vor allem der Elbehafen Brunsbüttel mit seiner strategisch günstigen Lage an der Elbmündung und dem Eingang zum Nord-Ostsee-Kanal mit Umschlaganlagen sowohl für Massengut als auch für Projektladung von großer Bedeutung. Jährlich werden in den Brunsbütteler Häfen deutlich über 10 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Der Elbehafen Brunsbüttel ist ein hochflexibler Universalhafen mit einem Tiefgang von bis zu 14,80 m. Durch den trimodalen Terminalanschluss werden optimale Transportverbindungen mit den Verkehrsträgern LKW, Bahn, Seeschiff und Binnenschiff gewährleistet. Die Brunsbüttel Ports ist Teil der SCHRAMM group, die unter anderem auch eigene Binnenschiffe betreibt.

Um die Zusammenarbeit zwischen den beiden Hafenregionen an der Unterelbe und Oberelbe weiter zu entwickeln, wurde jetzt im Rahmen eines Arbeitstreffens in Hamburg die Fortsetzung der 2009 begonnenen Zusammenarbeit vereinbart. Neben Projektladungen aus der Region Oberelbe, die per Binnenschiff nach Brunsbüttel transportiert werden, sind für die Elbe-Partner auch weitere Transport- und Logistikprojekte denkbar. Zu den Binnenhäfen der SBO-Gruppe gehören die Häfen Roßlau, Torgau, Riesa und Dresden sowie Decin und Lovosice in Tschechien. Die erfolgreiche Kooperation ist u.a. das Ergebnis einer intensiven Netzwerktätigkeit von Mitgliedern des Hafens Hamburg Marketing e.V. und wurde durch den Verein unterstützt und begleitet.

„Für die Häfen an der Elbe ergibt sich durch die Zusammenarbeit eine ganze Reihe von Vorteilen. Vor allem können sie Synergien nutzen und gegenüber der Wirtschaft gemeinsame Transportketten und Logistikprojekte anbieten“, sagt Stefan Kunze, Leiter der Hafens Hamburg Marketing e.V. Repräsentanz in Dresden und zweiter Vorsitzender der Elbe Allianz e.V. Hafens Hamburg Marketing pflegt in der Region die Kontakte zu nahezu allen Unternehmen, die seeseitigen Außenhandel betreiben oder entsprechende Transportketten organisieren und steuern, zu Verbänden, Institutionen und Behörden und engagiert sich in Interessenverbänden zur Förderung der Binnenschifffahrt auf der Elbe, wie z.B. der Elbe Allianz e.V. ■



Präsentieren ihren Kooperationsvertrag (v.l.): Frank Schnabel, Geschäftsführer Brunsbüttel Ports und Heiko Loroff, Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH und Geschäftsführer der Cesko-sake pristavy s.r.o. Foto: HHM



Der Großteil der Container wird mit dem Binnenschiff transportiert. Foto: Samskip

CHEP, Heinz und Samskip optimieren Logistikströme

Binnenschifffahrt senkt Logistikkosten

CHEP, einer der weltweit führenden Anbieter für Pooling von Paletten und Behältern versorgt die britischen Werke des Ketchup-Produzenten H. J. Heinz Company mit Equipment. Durch eine neue Vereinbarung konnten die Unternehmen zusammen mit Samskip alle Palettenpositionierungen durch die Verbindung mit den Mengen aus dem Werk im niederländischen Elst (Provinz Gelderland) effizienter und nachhaltiger gestaltet werden. Das teilte das Bonner SPC mit.

Die drei Partner positionieren die überzähligen Leerraumpaletten aus dem CHEP-Netzwerk von UK zum niederländischen Werk von Heinz Ketchup in Elst. Dabei wird auf im Rahmen des 'Lean and Green barge' Projektes initiierte Routen zurückgegriffen, in diesem Falle auf eine Binnenschifffahrtslinie zwischen Rotterdam und Cuijk. Olivier Legendre, Country General Manager von CHEP Benelux: „Wir betrachten dies als eine hervorragende Möglichkeit, die Logistik noch nachhaltiger zu gestalten.“

Heinz hat im vergangenen Jahr etwa 4.500 Container zwischen dem niederländischen Cuijk in den Rotterdamer Hafen transportieren lassen. Der Großteil der Container wird mit dem Binnenschiff transportiert. Tom Tillemans, European Head of Logistics Excellence von Heinz äußert sich überaus positiv zur Kooperation: "Durch die Zusammenarbeit mit CHEP und Samskip konnten wir unsere Logistikprozesse optimieren, Kosten senken und außerdem unsere Ökobilanz verbessern.“ ■

Über eine halbe Milliarde Tonnen Güterumschlag

Metropole Shanghai – Zentrum des Wachstums

Von Sabo Krebs
z.Zt. Shanghai

Im Jahre 2006 erklärte die chinesische Regierung im elften Fünfjahresplan den weiteren Ausbau der gesamten Verkehrs- und Logistik-Infrastruktur zum Projekt mit höchster Priorität. Teil dessen ist vor allem auch der Ausbau der Häfen und Wasserstraßen bzw. die Schaffung neuer umschlagsstarker Tiefwasserhäfen im Süden der insgesamt 14.500 km langen Küste Chinas. Im Jahr 2009 hat die chinesische Regierung die konkreteren Pläne für den Ausbau der Häfen sowie den Ausbau Shanghais zum weltweiten Finanz- und Schifffahrtszentrum bis 2020 bekannt gegeben. Shanghai ist in vielerlei Hinsicht das Zentrum der Superlative. Als glänzende Metropole am Meer mit diversen Hafenstandorten und Anbindung an das Binnenstraßennetz über Huangpu und Yangtze ist Shanghai in Umschlagszahlen gemessen der leistungstärkste Hafen der Welt. Dem Ausbau des Hafenstandortes Yangshan vor der Küste Shanghais kommt dabei eine besondere Schlüsselfunktion zu. Seitdem schreiten die Entwicklungen, wie auch die Außenhandelszahlen, mit großen Schritten voran. Teil dieser Pläne ist ebenso die Schaffung sowie der weitere Ausbau der Sonderwirtschaftszonen inklusive Tiefwasserhäfen (meist Küsten-

regionen südlich Shanghais) für den Handel mit ausländischen Geschäftspartnern. Shanghai-Pudong wurde 1990 als erste Sonderwirtschaftszone geschaffen und gilt als Musterbeispiel, 2013 wurde diese Zone stark erweitert. Derzeit sind 130 der 2.000 chinesischen Häfen (darunter 1.300 Binnenhäfen) für ausländische Schiffe geöffnet. Neben der Lage Shanghais spielen auch die historischen Besonderheiten der Stadt eine wichtige Rolle, die die Stadt bis heute prägen. Im Jahr 1842 erzwang Großbritannien nach dem ersten Opiumkrieg die Öffnung des Hafens Shanghai für den ausländischen Handel. Es wurden ausländische Konzessionen geschaffen, in denen sich besonders der Handel von Tee und Seide entwickelte. Auch die Franzosen, Japaner und Amerikaner zogen nach und genossen in den eigens geschaffenen Konzessionen Freizügigkeit und Immunität. Um die Jahrhundertwende blühte Shanghai zur Weltstadt auf. Neben den älteren Hafenteilen Shanghais, welche direkt am Huangpu liegen, und den Häfen 1,2,3,4 und 5 in Pudong, beeindruckt heute vor allem der neue Tiefwasserhafen Yangshan. Dieser liegt in der Hangzhou-Bucht auf den Inseln Xiao Yang Shan und Da Yang Shan, etwa 90 km südlich von Shanghai. Über die 32,5 km lange Donghai-Daio-Brücke ist der Hafen mit dem Festland verbunden, auf dieser befindet sich eine

sechsspurige Schnellstraße, welche mit dem äußeren Stadtring Shanghais verbunden ist. Die komplette Logistik wird über Lkws und Feederschiffe abgefertigt, einen Eisenbahnanschluss gibt es über die Brücke nicht. Im Ranking der Häfen mit den weltweit höchsten Umschlagszahlen liegen mittlerweile 15 der Top-20-Häfen in Asien, davon neun in China. Neben den Häfen HongKong, Shenzhen, Qingdao, Ningbo, Tianjin, Guangzhou und Xiamen steht Shanghai als Nummer Eins mit 33,7 Millionen TEU im Jahr 2013 weltweit an der Spitze. Somit hat Shanghai auch im Jahr 2013, wie bereits in den Jahren zuvor, den Hafen Singapur in den Schatten gestellt. Bemerkenswert ist dabei auch die Geschwindigkeit der Entwicklungen: wurden im Jahr 1999 in den Shanghai Hafenteilen insgesamt 186 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen, waren es im Jahr 2005 bereits 443 Millionen Tonnen und im Jahr 2006 537 Millionen Tonnen. Auch wenn die jährlichen Wachstumsraten mittlerweile schmaler ausfallen, sind sie dennoch deutlich im positiven Bereich so dass der stetige Wachstum weiter voranschreitet. Bis 2020 sollen am neuen Hafenstandort in Yangshan insgesamt 5,6 km Kaimauer mit 16 Piers zur Verfügung stehen, Schiffe können dort bei jedem Wetter anlegen. Große Herausforderungen sind dabei nach wie vor die Hinterlandlogistik sowie qualifiziertes Fachpersonal z.B. für die Ladungssicherung. Ausschlaggebend für den Bau des großen Tiefwasserhafens vor der Küste waren vor allem auch die Trends in der Containerschifffahrt zu sehr großen Abmaßen. Auch Schiffe der Triple-E-Klasse können die großen chinesischen Tiefwasserhäfen problemlos anlaufen. Als Teil des Wandels ging aus der ehemaligen Shanghai Port Authority die neue Shanghai International Port Group (SIPG) hervor. Neben den voll automatisierten, hochmodernen Hafenanlagen betreibt diese auch eine riesige Lagerfläche von insgesamt 4,7 Millionen m² sowie 300.000 m² Hallenstellfläche. Durch einen 92,2 km langen Kanal von 12,5 m Wassertiefe wurde der ältere Shanghai Hafenteil in Waigaoqiao mit dem ostchinesischen Meer verbunden. Nach der kompletten Fertigstellung des neuen Hafens in Yangshan soll dieser jährlich allein bis zu 25 Millionen TEU umschlagen können. Allerdings ändern sich nicht nur die Mengen, auch die Handelsrelationen und umgeschlagenen Güter verändern sich dabei. Im aktuellen Fünfjahresplan (2011-2015) setzt die Regierung vermehrt auf den Import von Rohstoffen, Autos und westlichen Luxusgütern. Durch diese Neuausrichtung befindet sich ein Großteil der maritimen Branche im Umbruch.



Shanghai im Smog

Neben dem Ausbau der Infrastruktur steht auch die Ausweitung der Dienstleistungen rund um den Hafen, bzw. der Ausbau des Finanzsektors. So sollen über Steuervorteile, Marktliberalisierungen und die Konvertierbarkeit der chinesischen Währung Renminbi Yuan in andere Währungen bis 2020 ausländische Banken und Firmen angelockt werden. Schiffskredite, Schiffsleasing-Transaktionen sowie weitere Finanzierungsdienstleistungen und Schiffsversicherungen sollen dann vermehrt in Shanghai möglich sein und dazu beitragen, Shanghai als weltweite maritime Metropole voranzutreiben. Einer der größten Konkurrenten liegt dabei im eigenen Land: Hongkong verfügt aktuell über weit mehr Schifffahrtsunternehmen, ausländische Banken sowie Fachkräfte der maritimen Branche.

Von besonderer Bedeutung ist in China und vor allem auch in der Hinterlandlogistik der Shanghaier Hafenstandorte die Binnenschifffahrt. Von den insgesamt 123.964 km schiffbaren Wasserstraßen in China spielt vor allem der Yangtze als Verbindung von Mittel- und Südwestchina mit der Hafenstadt Shanghai eine wichtige Rolle. Mit 6.380 km ist er der längste Fluss Asiens, etwa 2.800 km davon sind für Schiffe über 50 m Länge schiffbar. Rund 80 % des gesamten Binnenschifffahrtsverkehrs werden über den Yangtze abgewickelt, im Jahr 2003 wurden 795 Millionen Tonnen Güter transportiert, darunter 3 Millionen TEU. Besonders die

weiteren Hafenstandorte im Yangtze-Flussdelta sollen als Teil der Hinterlandlogistik eine wichtige Rolle spielen. Der Yangtze mündet ins ostchinesische Meer, dort liegen ältere Teile der Hafenanlagen von Shanghai. Von der Regierung als Yangtze-Strategie bezeichnet, soll vor allem die Anzahl an Containerschiffen die im Yangtze-Delta abgefertigt werden, steigen. Um die Kapazitäten steigern zu können, werden die Binnenhäfen Nanjing, Wuhan und Chongqing flussaufwärts weiter ausgebaut. Etwas ein Drittel der chinesischen Bevölkerung lebt in der Nähe des großen Flusses. Er ist die weltweit am stärksten frequentierte Wasserstraße, viele Fabriken westlicher Firmen liegen an den Ufern. Die Hauptgüter, die über den Yangtze verschifft werden, sind Industrieprodukte, Eisenerz, Erdöl und Kohle.

Ein weiteres Mammut-Projekt der Superlative ist der 40 km flussaufwärts in der Provinz Hubei gelegene Drei-Schluchten-Damm. Dort wurde eine riesige Stauanlage, ein Schiffshebewerk, eine Schleusenanlage (mit fünf Schleusenstufen) sowie ein Wasserwerk erbaut. Letzteres ist mit einer installierten Generatorleistung von 18,2 Gigawatt das Größte der Erde. Über 26 Francis-Turbinen werden jährlich 84 TWh Strom produziert (in etwa 1/7 des deutschen Stromverbrauchs im Jahr 2004). Darüber werden große Teile Mittel-, Ost- und Südchinas bis zu einer Entfernung von 1.000 km mit Strom versorgt. Der Stausee erstreckt sich über 600

km durch die berühmten drei Schluchten bis nach Chongqing. Mit dem Großprojekt sollten vorrangig drei Ziele erreicht werden: die Nutzung der Wasserkraft durch das Wasserwerk, die Schiffbarkeit des Yangtze in diesem Abschnitt sowie der Hochwasserschutz. Regelmäßig hatten in den letzten Jahrzehnten schwere Hochwasserkatastrophen riesige Areale überschwemmt und Millionen Menschen das Leben gekostet. Kritik an dem Bau kommt vor allem auch von Seiten der Umweltbewegung, der einst so berühmte Flussdelfin ist schon länger ausgestorben. Insgesamt wurden für das Projekt ca. 1,3 Millionen Menschen umgesiedelt.

Parallel zu den steigenden Umschlagszahlen steigen auch die Zahlen der Schiffbaubranche seit Jahren an. Im Jahr 2011 waren es insgesamt 952 größere Werften, 416 Standorte für Schiffsreparaturen sowie 795 Ausrüstungsfirmen. Diese beschäftigen insgesamt rund 775.000 ArbeitnehmerInnen, die Tendenz ist auch hier steigend.

Neben der Marintec China, die jährlich stattfindet, ist die transport logistic China eine der wichtigsten maritimen Messen Shanghais. Die transport logistic China ist verkehrsträgerübergreifend ausgerichtet, Schwerpunkt liegt auf den multimodalen Transportketten, die sich durch den aktuellen Wandel in der Metropole und der Hinterlandlogistik neu ausbilden. ■



Ein Binnenschiff auf dem Huangpu vor Shanghai.

Fotos (2): Sabo Krebs

Großer Bahnhof für Präsident Xi Jinping im Duisburger Hafen

Chinesischer Staatspräsident von der Logistkdrehscheibe logport beeindruckt

Etwa 250 Ehrengäste begleiteten den Staatsbesuch des chinesischen Präsidenten Xi Jinping am heutigen Samstag auf dem Logistikareal logport im Duisburger Hafen. Gemeinsam mit Vizekanzler Sigmar Gabriel und NRW-Ministerpräsidentin Hannelore Kraft nahm Erich Staake, der Vorsitzende des Vorstands der Duisburger Hafen AG, den Präsidenten in Empfang. Im Mittelpunkt stand die Einfahrt des „Yuxinou“-Zuges, der die Städte Chongqing in Zentralchina und Duisburg in nur 16 Tagen miteinander verbindet. Der hochrangige Besuch unterstreicht die Bedeutung des Industrie- und Logistikstandorts NRW.

NRW-Ministerpräsidentin Hannelore Kraft:

„Diese Verbindung ist mehr als ein Logistikprojekt. Es ist ein starkes Symbol mit einem historischen Hintergrund. Die neue Seidenstraße ist ein eindrucksvolles Beispiel für die Dynamik der Handelsbeziehungen zwischen unseren beiden Ländern“.

Im Rahmen der Europareise des chinesischen Staatspräsidenten ist der Besuch im Duisburger Hafen der einzige Unternehmensbesuch. Hintergrund für den Besuch ist der Yuxinou-Zug, eine durchgehende Zugverbindung zwischen Chongqing und Duisburg, die auf dem logport Areal ihren Start- und Zielpunkt hat. Für die chinesische Regierung steht der Yuxinou-Zug symbolisch für die neue Seidenstraße. Der chinesische Handelsminister Gao, der aus Anlass

des Besuchs eine kurze Festrede hielt, betonte die gute Zusammenarbeit zwischen China und Deutschland: „Der Duisburger Hafen spielt als Start- und Endpunkt dieses Zuges eine unersetzliche Rolle im Warenverkehr zwischen Deutschland und China. Wir werden diese Verbindung mit unseren deutschen Partnern weiter ausbauen.“

Für Erich Staake ist dieser Besuch auch ein Hinweis auf die wachsende Bedeutung deutsch-chinesischer Handelsbeziehungen: „Im Augenblick ist der Duisburger Hafen der einzige Hafen in Europa, der mehrere transkontinentale Zugverbindungen nach China anbietet. Mit Chongqing und Duisburg sind zwei der bedeutendsten Logistkdrehscheiben Chinas und Zentraleuropas miteinander



Innerhalb von 16 Tagen legt der Yuxinou-Zug eine Strecke von fast 11.000 km zurück. Die Duisburger Hafen AG war am Zustandekommen dieser Verbindung maßgeblich beteiligt. Der Yuxinou-Zug ist mit bis zu drei Abfahrten pro Woche inzwischen eine interkontinentale Erfolgsgeschichte geworden. Im September des vergangenen Jahres wurde der 1. Zug aus Chongqing feierlich in Duisburg begrüßt.

Foto (Archiv): duisport / Rolf Köppen

Xi Jinping, Staatspräsident der Volksrepublik China; Sigmar Gabriel, Bundesminister für Wirtschaft und Energie; Hannelore Kraft, Ministerpräsidentin des Landes NRW; Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG.

Foto: duisport / Rolf Köppen



der auf dem Landweg verbunden. Dass der chinesische Staatspräsident für seine Europareise diesen Start- und Zielpunkt des Zuges ausgewählt hat, unterstreicht, welche Bedeutung China dem Wirtschafts- und Logistikstandort NRW beimisst“, so Staake. Mit dem Yuxinou-Zug ist eine Verbindung

zwischen zwei Nationen entstanden, die weltweit für Aufmerksamkeit gesorgt hat. Der Besuch des Staatspräsidenten wurde im chinesischen Fernsehen live übertragen. Der Generalkonsul der Volksrepublik China sprach von rund 100 Millionen Fernsehzu-

schauern für dieses Ereignis in China. „China ist für Duisburg zu einem strategischen Markt geworden. Der Yuxinou-Zug ist mehr als ein Zugsystem, er ist ein Symbol für eine neue Qualität in der Handelspartnerschaft unserer Länder“, so Erich Staake abschließend. ■

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



transport logisticChina

including



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

Japanischer Logistikdienstleister ist zweitgrößter Kunde der duisport-Gruppe

NYK / Yusen Logistics eröffnet neues Logistikzentrum im Duisburger Hafen

Die Yusen Logistics (Deutschland) GmbH hat die vierte Erweiterungsstufe im Duisburger Hafen realisiert. Der 26.000m² große Logistikkomplex wurde in knapp neun Monaten auf einem der letzten verfügbaren Grundstücke des logport I-Areals durch die duisport-Gruppe errich-

tet. Der weltweit tätige Logistikdienstleister Yusen Logistics erweitert seine Kapazitäten am Standort auf nunmehr rund 70.000m² Hallenfläche.

„Die neue Logistikanlage ist bereits die vierte Erweiterung von NYK / Yusen Logi-

stics auf logport I und zeigt die strategische Bedeutung, die der Logistikdienstleister dem Standort Duisburg beimisst“, sagte Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG. In den Neubau hat die duisport-Gruppe rund 16 Millionen Euro investiert und ihn termingerecht an Yusen Logistics übergeben.

„Die Erweiterung angrenzend an unsere bestehenden Logistikanlagen ist für uns ein wichtiger Schritt, der uns neue Servicemöglichkeiten und Logistikangebote für unsere Kunden in Deutschland und Europa ermöglicht“, hob Seiji Yuzen, Managing Director der Yusen Logistics GmbH, die strategische Bedeutung des Neubaus hervor. So verfügt das neue Logistikzentrum über ein 6.000m² großes Gefahrgutlager.

Mit den neuen Hallenkapazitäten hält Yusen Logistics zudem weitere 10.000m² Regallagerflächen sowie 10.000m² große



Foto oben: Öffneten ein Sake-Fass nach japanischer Tradition (v.l.): Seiji Yuzen, Managing Director of Yusen Logistics Germany; Hiromitsu Kuramoto, President of Yusen Logistics; Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG; und Kunihiko Miyoshi, Managing Director of Yusen Logistics Europe. Foto unten: Einen gewaltigen akustischen Eindruck von der alten japanischen Kunst des Trommeln gab dieses Trio während der Eröffnungsfeier des Yusen-Logistikzentrums. Fotos: Friedbert Barg

Crossdock-Flächen bereit, die speziell der Automobil- und Zuliefererindustrie die Konsolidierung von Komponenten und Just-in-time-Belieferung der Produktionswerke in ganz Europa und Übersee ermöglichen. In den Crossdock-Komplex sind darüber hinaus zentrale Büroräume integriert.

Insgesamt entstehen durch das neue Logistikzentrum rund 100 neue Arbeitsplätze – zusätzlich zu den ca. 300 Mitarbeitern, die Yusen Logistics bisher vor Ort beschäftigt.

Von logport als Logistikstandort ist Yusen Logistics von Beginn an überzeugt. Bereits 1999, damals noch unter der alten Firmierung New Wave, war der japanische Logistikdienstleister der erste Ansiedlungskunde auf dem logport I-Gelände.

Zu den Hauptkunden von Yusen im Duisburger Hafen zählen heute namhafte Hersteller für Konsum- und Produktionsgüter, darunter auch japanische Weltkonzerne und Automobilhersteller.

„logport bietet alle logistischen Voraussetzungen für unsere Kunden und ist auch aufgrund der unmittelbaren Anbindung an das Containerterminal strategisch bedeutsam“, so Yusen-Vertreter Seiji Yuzen.

Yusen Logistics ist Teil der börsennotierten NYK Gruppe, der größten japanischen Reederei mit einem Umsatz von rund 20 Mrd. US-Dollar (2012). Mit knapp 48.000 Mitarbeitern an über 300 internationalen Standorten zählt die NYK Gruppe zu den weltweit führenden Logistikunternehmen.

Über die NYK Line ist die NYK Gruppe auch Mitgesellschafter des auf logport I angesiedelten Containerterminals D3T. Über das D3T werden insbesondere die Import- und Exportströme über die Seehäfen Antwerpen und Rotterdam per Bahn und Binnenschiff abgewickelt.

„Die Erweiterung der Aktivitäten von Yusen Logistics unterstreicht die Bedeutung des Standorts als internationale Drehscheibe für weltweit agierende Logistikunternehmen“, so Erich Staake. „Durch unsere integrierten Dienstleistungen sind wir in der Lage, die steigenden Anforderungen unserer Kunden an Flexibilität und Leistungsfähigkeit zu erfüllen und so neue Wertschöpfung zu generieren.“

Welchen Anteil die Binnenschifffahrt an den zu erwartenden Transporten lässt sich noch nicht genau sagen, geschätzt werden es aber „einige Tausend TEU“ sein. **fb ■**



Foto oben. Als freundlicher Gastgeber zeigte sich Hafenchef Erich Staake, indem er Yusen-Präsident Hiromitsu Kuramoto ein Glas Wasser einschenkte. **Foto unten.** Das eigens für die Yusen-Eröffnungszelt im Rheinhausener Logport war mit geladenen Gästen bis auf den letzten Platz gefüllt. **Fotos: Friedbert Barg**

Keine wesentlichen Änderungen zum Vorjahr

Mulhouse-Rhin arbeitet an der Zukunft

Von John C. Albrecht

Die Häfen Mulhouse-Rhin haben ihre Zahlen für das Geschäftsjahr 2013 bekannt gegeben. Es sind in der umgeschlagenen Tonnage keine wesentlichen Änderungen zum Vorjahr 2012 festzustellen. Im Containerverkehr sind jedoch gewisse Verkehre eingebrochen. Der PSA (Peugeot Citroen) Verkehr nach dem Iran ist weggefallen. Die Automobilteil-Verkehre nach dem russischen Kaluga stagnieren. Hingegen haben chemische Produkte, Steinen, Erden und Baustoffen zugelegt. Um die Hafendisposition zwischen den Häfen am Oberrhein zu verbessern, wird mit Hochdruck an einem gemeinsamen EDV-Programm gearbeitet dessen Einführung 2016 erfolgen soll. Der "go no-go" Entscheid zur Verlängerung der Betriebskonzession der Häfen muss durch den französischen Staat bis Ende im März 2016 erfolgen.

In Ottmarsheim hat der wasserseitige Verkehr mit einem Volumen von 3,360,000 t eine Steigerung von 2,5 % erzielt. Die Zunahme bei chemischen Produkten (plus 119 000 t), Steinen, Erden und Baustoffen (plus 67'000 t) hat den Rückgang von landwirtschaftlichen Erzeugnissen (minus 112'000 t) und Industriegütern (minus 43'000 t) gut wettgemacht. Auf der Ille Napoléon, mit einem Umschlag von 1'068'000, konnte hauptsächlich der Umschlag von Erdölprodukten um beachtliche 15 % gesteigert werden.

Der Umschlag in Hüningen hingegen ist we-

gen rückläufigem Erdölprodukteumschlag von 671'00 t auf 600'000 t gefallen.

Lichtblick im Hafen von Hüningen ist ein neuer „grüner“ Verkehr, der erstmals im März 2013 mit einer Ladung von 4'100 t Komposterde für Dachbegrünungen eingetroffen ist. In der Folge sind bis Ende Jahr weitere 9'000 t umgeschlagen worden. "Ein Verkehr der nicht nur für unsere Hafenstatistik gut ist, sondern unserer städtischen Umwelt willkommene Begrünung bringt!", bemerkt Brahim Mecharbat, zuständig für den Hüningerhafen. Das Endprodukt, ein Ziegel aus einem Gemisch von Komposterde und zermalmten, hochwertigen Lavasteinen wird durch Landschaftsgärtner und auch Dachdecker in Frankreich und der Schweiz eingesetzt. Ein hauptsächlicher Abnehmer aber ist Deutschland, wo sich die Nachfrage nach begrünten Dächern enorm gesteigert hat. Dieser Trend wird durch steuerliche Vorteile bei der Wiederaufbereitung von gesammeltem Wasser begünstigt.

Ende des Jahres hat Ottmarsheim für den ostfranzösischen Markt die erste Schiffsladung von Holzpellets in Big-Bags empfangen. Auch sieben (7) Schwergutcolis mit einem Transformer von 180 t sind dort für die EDF (Electricité de France) umgeschlagen worden. Leider besteht für solche Sendungen noch immer die Problematik einer gängigen Hafenzufahrt. Dringend müssen Lösungen gefunden werden um oft tagelange Straßensperrungen zu eliminieren. Ende 2012 ist der Containerverkehr der PSA (Peugeot

Citroen) nach dem Iran eingestellt worden. Ebenso hat der Traffic zu den PSA und Mitsubishi Werken im russischen Kaluga stagniert. Zudem ist die Verbindung der OFE (Ottmarsheim-Flandern Express) mangels genügenden Zuspruchs im Dezember 2013 zum Erliegen gekommen. Mit 800'000 t ist der Bahnverkehr einigermassen stabil geblieben.

Für eine leistungsfähigere Zukunft wird zusammen mit den Rhein-Ports Häfen, Rheinhäfen Schweiz in Basel und der Hafengesellschaft Weil am Rhein mit Hochdruck am EDV-Projekt einer effizienten Hafendisposition am Oberrhein gearbeitet. Die Problematik stellt sich mit den regelmässigen Verkehrsspitzen gegen das Wochenende.

Es entstehen fast unüberwindliche Engpässe, zusätzliche und unnötige Wartezeiten, welche eine effiziente Planung verunmöglichen. Verschiedene unliebsame Betriebsstörungen sind die Folge. Eine intelligente Steuerung der Abläufe ist deshalb unumgänglich. In einer ersten Phase werden nun Workshops mit allen beteiligten Akteuren durchgeführt: Terminalbetreiber, Bargeoperatoren, Schifffahrtsgesellschaften, Zollverwaltungen (Deutschland, Frankreich, Schweiz), Spediteuren. Es sollen alle Anforderungen, Einschränkungen und Verpflichtungen der Beteiligten erfasst werden. Die Ausschreibung zur Wahl eines Leistungserbringers, welcher die vorgesehene Plattform realisieren wird ist für September 2014 vorgesehen. Die Einführung des Programms soll im Januar 2016 erfolgen.

Verkehrsstatistik	2013	2012	Abweichung zum Vorjahr	
			in Tonnen	in %
wasserseitiger Umschlag	5'111'000 t	4'960'000 t	plus 151'000 t	plus 3 %
Bahn	796'000 t	810'000 t	minus 14'000 t	min. 2 %
Strasse	3'063'000 t	3'140'000 t	minus 77'000 t	min. 2 %

Mit 5.1 Millionen Tonnen und einer Zunahme von 3 % konnte der Schüttgutverkehr wasserseitig neue Märkte erschliessen

Container in TEU	2013	2012	Abweichung zum Vorjahr	
			in TEU	in %
wasserseitiger Umschlag	29'100	37'600	- 8'500	minus 23 %
Bahn	13'300	16'000	- 2'700	minus 17 %
Strasse	53'300	61'100	- 7'800	minus 13 %
Total	95'700	114'700	- 19'000	minus 17 %



Vulkanerdeumschlag in Mulhouse

Eine letzte offene Frage betrifft die Erneuerung der Betriebskonzessionen für die Häfen Mulhouse-Rhin. Eigentümer der durch die Häfen Mulhouse-Rhin betriebenen drei Betriebsgrundstücke ist der französische Staat, welcher deren Verwaltung der „Voies Navigables de France (VNF)“ übertragen hat. Die Neuvergabe der drei Betriebskonzessi-

onen, gegenwärtig durch die CCI Mulhouse (Handelskammer) ausgeübt, muss gemäß gesetzlicher Regelung bis spätestens zum Konzessions-Ende im März 2016 erfolgen. Ursprünglich war ein Eigentumsübertrag der Hafenanlagen an eine regionale Körperschaft (Région Alsace, oder Département) angedacht.

Dazu müsste ein neues Gesetz für Binnenhäfen eingebracht werden, wie es für die großen See- und Flughäfen bereits existiert.

Seit Dezember 2013 wird ein "go no-go" Entscheid durch den französischen Staat erwartet - eine Vorhersage lässt sich jedoch nicht ausmachen. ■

Anzeige

Ihr Magazin für alle Schifffahrtsthemen. Jeden Monat neu.

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Das Abonnement der Printausgabe kostet € 49,- jährlich.

www.schifffahrts-magazin.de

Pläne zur Schleusenverlängerung für das 135-Meter-Schiff auf dem Neckar vorgestellt

Kontroverse Diskussion um Neckarschleusen

Von Volker Knopf

Zu einer Informationsveranstaltung lud kürzlich das Amt für Neckarausbau Heidelberg (ANH) nach Heilbronn. Die Einrichtung ist eine Dienststelle der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und ist für die Umsetzung der großen verkehrswasserbaulichen Maßnahmen an der Bundeswasserstraße Neckar verantwortlich. Bei der Info-Veranstaltung Mitte März im voll besetzten Saal der Volksbank in Heilbronn stand vornehmlich die Schaffung von Voraussetzungen für das 135 Meter lange Binnenschiff auf dem Neckar sowie eine entsprechende Schleusenverlängerung im Zentrum des Info-Tages. Und es wurde durchaus kontrovers diskutiert in der Käthchenstadt. Landes- und Bundespolitiker, Vertreter aus Kommunen und Industrie sowie Hafenbetreiber und Binnenschiffer informierten sich bei der Veranstaltung des ANH. Vornehmlich Binnenschiffer aus der Praxis kritisierten die Planungen für die

Bundeswasserstraße Neckar, während das Amt für Neckarausbau grundsätzlich an den Plänen festhielt. Auch kommunale Vertreter der verschiedenen Neckar-Städte monierten einige der geplanten Maßnahmen, während Vertreter der Ministerien das wirtschaftliche Potential eines Ausbaus begrüßten. Eines machte ANH-Baudirektor Klaus Michels jedoch bei der Versammlung deutlich: „Es ist und muss unser Ziel sein, den Neckar weiter zukunftsfähig zu gestalten. Der Neckar hat noch deutliche Kapazitäten und wir müssen versuchen die transportierten Güter stärker auf das Wasser zu verlegen. Das Binnenschiff ist nun mal die kostengünstigste, umweltfreundlichste und sicherste Variante. Das 135-Meter-Schiff hilft uns bei diesem Unterfangen. Und entsprechend müssen wir die Voraussetzungen auf dem Neckar schaffen, was unter anderem die Verlängerung der Schleusen betrifft.“ Eigentlich war geplant, die Schleusen zwischen Mannheim und Plochingen für das 135-Meter-Schiff zu verlängern. Bei der Sitzung wurde jedoch

verkündet, dass das ANH die Schleusen lediglich von Heilbronn bis Mannheim auszubauen intendiert, da hier das größte Verkehrsaufkommen zu verzeichnen sei. Konkret ist geplant: die Verlängerung einer Schleusenammer pro Staustufe, die Grundinstandsetzung der vorhandenen Bausubstanz der zu verlängernden Schleusen mit dem Entfernen der Vouten, der Bau von Wendestellen, die Anpassung enger Fahrinnenabschnitte sowie der Neubau von Fischtreppen als Kompensationsmaßnahme. Als Verfechter eines Ausbaus des Neckars für das 135-Meter-Schiff zeigte sich Heilbronn Oberbürgermeister Helmut Himmelsbach. In seinem Vortrag „Die Bedeutung des 135-Meter-Schiffs für die Region am Neckar“ plädierte er für einen grundsätzlichen Ausbau des Neckars, um die Wirtschaftskraft der Region zu stärken. Sämtliche Schleusen sollten aus seiner Sicht auf entsprechende Länge umgearbeitet werden. Die Wasserstraßen böten reichlich Kapazitäten und hätten noch etliches Potential, welches durch größere Schiffe abgerufen werden könnten. Entsprechend zeigte sich der Rathauschef nicht überzeugt von der Konzeption, dass lediglich die Schleusen zwischen Mannheim und Heilbronn für das neue Großschiff verlängert werden sollen. „Ich halte diesen Ansatz nicht für richtig. Es wäre besser alle Schleusen en bloc auszubauen“, so der Heilbronner Oberbürgermeister. Die



Voll besetzt war der Saal der Volksbank Heilbronn bei der Info-Veranstaltung des Amtes für Neckarausbau Heidelberg



ANH-Chef Klaus Michels machte seinen Standpunkt für den Ausbau zu Gunsten des 135-Meter-Schiffs deutlich. Fotos (2): Volker Knopf

135-Meter-Schiffe können bis zu 40 Prozent mehr Ladung aufnehmen. Ein deutliches Argument für Himmelsbach. Ökonomisch und ökologisch wäre der Ausbau des Neckars für das 135-Meter-Schiff eine sinnvolle Maßnahme, statt Autobahnen auszubauen und weiter Landschaft zu verbrauchen. Über die technischen Möglichkeiten der Befahrbarkeit des Neckars für das neue Großschiff referierte Professor Bernhard Söhnngen von der Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe. In seinem Institut hat der Ingenieur aus der Fächerstadt Simultanfahrten mit dem Großschiff getestet und eine fahrdynamische

Analyse erstellt. Aus seiner Sicht seien die meisten Engstellen am Neckar oberhalb von Heilbronn auszumachen, während unterhalb des Stroms nur minimale bauliche Maßnahmen an den Engstellen erforderlich wären. Die Schiffe auf dem Neckar müssten mit starken Bugstahlrudern ausgerüstet werden. Bei einer Fahrt ohne Bugstahlruder wären Kurvenmanöver nur schwer möglich, der Sicherheitsabstand wäre zu gering. Je tiefer der Tiefgang desto mehr Platz hätte man bei einer Kurvenfahrt. Entscheidend wäre auch: „Bei Begegnungen müssen Schiffsführer zwingend kooperieren. Sonst funktioniert es

nicht. Auch den menschlichen Faktor muss man natürlich berücksichtigen“, so Söhnngen. Der Experte empfahl dem ANH zudem diverse Brücken am Neckar auszutauschen. Auch verschiedene Vorhäfen wären zu optimieren. Die Fahrdynamik bei der Einfahrt in die Schleusen, die am Neckar in der Regel aus Zwillingsschleusen bestehen, sei ebenfalls zu beachten. Perspektivisch seien „die großen Schiffe ein entsprechender Wirtschaftsfaktor“, sagte Professor Bernhard Söhnngen. Heftige Kritik am geplanten Ausbau zugunsten des 135-Meter-Schiffs und dem erstellten Gutachten kam von Binnenschiffern, die den Neckar bereits seit Jahrzehnten befahren. Es gebe keinen Bedarf für ein derartiges Grossschiff, hieß es. Man habe auch so genügend Kapazitäten. Zudem wurde die Schleusenverlängerung kritisiert und eine Einfahrt mit dem neuen Schiff in der Praxis als problematisch dargestellt. Auch technische Berechnungen zur Fahrdynamik wurden moniert, was jedoch von den Funktionären auf dem Podium bestritten wurde.

Nichtsdestotrotz: Die Konzeption schreitet voran. Das ANH plant mit dem Schleusenausbau in Feudenheim ab 2015 zu starten. Die Ausschreibungen sollen noch 2014 fertig gestellt sein. Bis 2017 soll sie auf 135 Meter verlängert und weitere neue Schleusenhäupter bekommen. In Ladenburg wird künftig eine Wendestelle installiert. Im Uferbereich sollen dort Spundwände gesetzt werden.

Zu den weiteren Maßnahmen zählt unter anderem beim Wehr in Wieblingen ab 2019 eine Fischtreppe beim Kraftwerk zu schaffen. Hinzu kommen weitere Maßnahmen wie beispielsweise eine Schleusenverlängerung in Gundelsheim sowie eine Neugestaltung diverser Vorhäfen bis 2031. ■



Neckarfrachter an der Schleuse Guttenbach.

Foto (Archiv): WSA Heidelberg

Mit 16 und 18 Tonnen Hublast

Hyster: Neue Generation von Schwerlaststaplern

Hyster hat jetzt vier neue Schwerlaststapler mit 16 und 18 Tonnen Hublast bei einem Lastschwerpunkt von 900 bzw. 1.200 Millimetern entwickelt. Die leistungsstarken Modelle der neuesten Generation verbrauchen bis zu 20 Prozent weniger Kraftstoff als ihre Vorgänger. Sie werden vor allem in der Holz-, Beton-, Stahl- und Schwerindustrie sowie für den Transport von Rohren und Stückgut eingesetzt.

Mit den neuen Staplern setzt Hyster auf neueste Technologien und erzielt mit effizienteren Motoren eine höhere Leistung. So kommen bei den H16XM-9 und H16XM-12 sowie H18XM-7.5 und H18XM-9 sparsame Cummins-Motoren der Stufe Tier 4i / IIIB mit kompakter Katalysatoreinheit zum Einsatz, die keine Nachbehandlung per Harnstoff (AdBlue) und Dieselpartikelfilter benötigen. „Wir haben die Schwerlaststapler komplett neu konstruiert und die Produktivität und Effizienz erheblich gesteigert“, sagt Dominik Vierkotten, Area Business Direct Central Europe bei Hyster in Neu-Isenburg. „So konnten zum Beispiel die gesamten Betriebskosten reduziert und die Wartungsintervalle deutlich verlängert werden.“ Hinzu komme, dass die neuen Stapler bedeutend kompakter und wendiger sind als ihre Vorgänger. Hydraulikpumpen: Leistung nach Bedarf

Zwei verschiedene Betriebsarten HiP und Eco-eLo sorgen dafür, dass die Stapler je nach Anforderung optimal eingesetzt werden können. Der Eco-eLo Modus verspricht zum Beispiel eine Kraftstoffeinsparung von mindestens fünf Prozent bei gleicher Leistung und einer vergleichsweise schnelleren Hubgeschwindigkeit.

Im HiP-Modus steht jederzeit die maximale Leistung zur Verfügung. Zudem passen sich die Axialkolbenpumpen dem aktuellen Bedarf an. Im Gegensatz zu Zahnradpumpen, die immer eine konstante Förderleistung vorhalten, setzt Hyster bei den neuen Modellen auf eine flexible Steuerung. So erzeugen die Hydraulikpumpen quasi auf Abruf nur die jeweils benötigte Leistung. „Dadurch verlängert sich die Lebensdauer der Komponenten und Ölfilter, Dichtungen und Schläuche müssen seltener ersetzt werden“, sagt Vierkotten. „Ebenso kann die Kühlleistung reduziert werden, wodurch der Kraftstoffverbrauch weiter sinkt.“

Der H16XM-12 hebt 16 Tonnen bei einem Lastschwerpunkt von 1.200 Millimetern bis zu einer Höhe von 5,4 Metern. Für Lasten mit geringerem Schwerpunkt, z. B. 750 oder 900 Millimeter, eignen sich die Modelle H18XM-7.5 und H18XM-9 mit einer Tragfähigkeit von 18 Tonnen. ■

Zwei verschiedene Betriebsarten, HiP und Eco-eLo, sorgen dafür, dass die Stapler je nach Anforderung optimal eingesetzt werden können.
Foto: Hyster



Mannheimer Häfen Wasserseitiger Güterumschlag stieg im Februar um 5,33 Prozent

In den Mannheimer Häfen wurden im Februar 2014 insgesamt 727.345 Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen. Der Umschlag stieg von 690.548 Tonnen um 36.797 Tonnen. Das entspricht einem Zuwachs von 5,33 Prozent.

Gegenüber Januar 2013 wurde in der Gütergruppe Land-, Forstwirtschaftliche und andere Erzeugnisse der höchste prozentuale Zuwachs erzielt. Hier stieg der Umschlag um 14.233 Tonnen (61,53 Prozent). Der höchste Anstieg in der Tonnage war mit 21.638 Tonnen (15,74 Prozent) in der Gütergruppe Andere Nahrungs- und Futtermittel festzustellen. Auch in der Gütergruppe Steine und Erden erhöhte sich der Umschlag um 17.483 Tonnen (37,10 Prozent).

In den Gütergruppe Eisen, Stahl und NE - Metalle (- 7.453 Tonnen, -32,71 Prozent), Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase (-14.192 Tonnen, -28,26 Prozent) und Erz und Metallabfälle (-8.580 Tonnen, -23,66 Prozent) ist ein Rückgang zu verzeichnen.

Der wasserseitige Containerverkehr stieg in den Stückzahlen von 10.797 TEU im Januar 2013 um 557 TEU auf eine Gesamtstückzahl von 11.354 TEU (5,16 Prozent). Die Tonnage entwickelte sich von 100.695 Tonnen auf 104.189 Tonnen (3,47 Prozent).

Insgesamt haben im Februar 2014 573 Schiffe die Mannheimer Häfen angesteuert, um dort Waren zu laden und zu löschen.

Der durchschnittliche Wasserstand lag im Monat Februar 2014 bei Rheinpegel Mannheim 2,87 Meter und somit um 1,26 Meter unter dem Durchschnittspegel im Vorjahresmonat mit 4,13 Meter. ■

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Nur € 49,- jährlich!

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

Friedbert Barg Verlag, Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Ja, ich möchte das Schifffahrts-Magazin als Printausgabe im Jahresabonnement zum Preis von € 49,- inkl. MwSt. und Versand (Ausland € 69,- inkl. Versand) beziehen. Ich kann das Abonnement bis 6 Wochen vor dem Ende des Berechnungszeitraumes abbestellen.

Firma/Name, Vorname _____

Straße, Nr. / Postfach _____

PLZ, Ort, Land _____

E-Mail _____

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

Ich bezahle per Rechnung. Ich bezahle über PayPal an f.barg@schifffahrts-magazin.de

Datum, Unterschrift _____

Unser Thema ist die Schifffahrt, ..



.. da wissen wir, worüber wir schreiben.

Deutschland bekommt wieder eine Fachmesse für die Binnenschifffahrt

SHIPPING - TECHNICS - LOGISTICS - KALKAR 2014



**30. September
und
1. Oktober 2014**

Am 30. September und 1. Oktober 2014 präsentiert das Messe- und Kongresszentrum Kalkar zum ersten Mal die grenzüberschreitende Fachmesse SHIPPING - TECHNICS - LOGISTICS - KALKAR 2014. Deutsche und niederländische Unternehmen bringen einem interessierten Fachpublikum die neuesten Produkte, Trends, Innovationen und Dienstleistungen der kompletten MARITIMEN BRANCHE auf einer Gesamtfläche von rund 9.000 m² näher.

Weitere Informationen für Aussteller und Besucher unter: www.messekalkar.de

Kontaktperson: Leon Westerhof
leon.westerhof@messekalkar.de
Tel. (+49) (0) 2824-910 149