



Vom Rheinland in alle Welt
RheinCargo und Mosolf bauen die Kooperation mit dem Sprinter-Werk in Düsseldorf aus

Seite 14

KJ-Sprinkleranlage

Platzvorteile im Flusskreuzfahrtschiff durch kleinere Komponenten

Seite 25



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



Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen

Signale und Regeln für die Berufs- und Sportschifffahrt

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

Und das finden Sie in dem Buch:



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

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

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

Schifffahrtszeichen auf See- und Binnenwasserstraßen

ISBN 978-3-9813124-3-0

Dr. Regina Winterberg, Friedbert Barg

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

Andere Länder zuzügl. € 3,45 Porto.

Friedbert Barg Verlag

Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Tel. 0211-383683 Fax 0211-383684

Bestellungen per E-Mail an: f.barg@schifffahrts-magazin.de





Friedbert Barg
Herausgeber

Mit einem Festakt auf Schloss Schengen würdigten die Verkehrsminister der Moselanrainerstaaten im Beisein des luxemburgischen Großherzogs Henri die Eröffnung der Großschiffahrtsstraße Mosel vor 50 Jahren

50 Jahre Mosel-Großschiffahrt

Wenn nicht für unsere Väter, so auf jeden Fall für unsere Großväter, wäre es am Anfang und im ersten Drittel des vorigen Jahrhunderts auch nur ansatzweise undenkbar gewesen, dass die Mosel eines Tages zu einer Großschiffahrtsstraße werden könnte, weder aus schiffischer Sicht - noch an Betrachtung des damaligen Verhältnisses zu den Nachbarstaaten.

Das ist jetzt gottlob anders. Mit einem Festakt auf Schloss Schengen und einer Reihe weiterer Veranstaltungen, darunter dem Wirtschaftskongress „Moselschiffahrt und Strukturwandel“ und einem Kolloquium zu den aktuellen Umweltherausforderungen, starteten Anfang Juni 2014 die Feierlichkeiten zu „50 Jahre Großschiffahrtsstraße Mosel“. „Damit soll nicht nur die Erinnerung an fünf Jahrzehnte Großschiffahrt gepflegt, sondern gerade die Aufmerksamkeit auf die Perspektiven der Binnenschiffahrt gelenkt werden“ sagte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt.

Und weiter: „Die Eröffnung der Großschiffahrtsstraße Mosel war nicht nur ein Meilenstein der friedlichen Nachkriegsgeschichte Europas - sie war zugleich das Fundament für den bis heute andauernden wirtschaftlichen Erfolg der Moselschiffahrt und der Moselregion insgesamt. Es ist mir wichtig, in eine innovative, nachhaltige Binnenschiffahrt zu investieren, damit die Binnenschiffahrt langfristig ein sicherer und wettbewerbsfähiger Verkehrsträger bleibt.“

„Die Jubiläumsveranstaltungen sind gute Signale für das zukunftsorientierte Herangehen an wichtige infrastrukturelle, ökonomische

und ökologische Fragen der Binnenschiffahrt. Die Erweiterung der Schleusen Trier, Zeltingen und Fankel und die Planungen für weiteren Ausbau zeigen, dass wir gemeinsam an der Fortsetzung der Erfolgsgeschichte Moselschiffahrt arbeiten“ führte der Minister weiter aus.

Im Mai 1964 wurde die Großschiffahrtsstraße Mosel feierlich dem Verkehr übergeben. In rund siebenjähriger Bauzeit waren zuvor auf einer Strecke von 270 Kilometern zwischen Thionville und Koblenz insgesamt 13 Staustufen und Schleusen errichtet worden. Nur elf Jahre nach dem Ende des 2. Weltkrieges hatten Deutschland, Frankreich und Luxemburg im Herbst 1956 mit dem Moselvertrag den Beginn jener Ausbauarbeiten besiegelt, die eine leistungsfähige Moselschiffahrt erst ermöglicht haben. Das Jahr 1964 markiert zugleich den Beginn eines einzigartigen Erfolges: Rechnete man ursprünglich mit 10 Millionen Gütertonnen pro Jahr an der Schleuse Koblenz, war diese Zahl bereits 1970 deutlich überschritten. Heute liegt das Güteraufkommen bei über 14 Millionen Tonnen. Die Personenschiffahrt mit ihrem reichhaltigen Angebot hat Anteil an diesem Erfolg.

Wir vom **Schiffahrts-Magazin** werden in unserer kommenden Ausgabe ausführlich über die Feierlichkeiten an und auf der Mosel berichten und dabei auch Unternehmen und Persönlichkeiten aus der Region zu Wort kommen lassen, denn sie sind es, deren Aufträge und Arbeiten die Schiffahrt auf der Mosel ermöglichen. ■

Anzeige

Sonderteil „50 Jahre Großschiffahrt auf der Mosel“

Schiffahrts-Magazin 07/2014

Zeitschrift für Schiffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Wenn Sie Ihr Unternehmen innerhalb des Sonderteils präsentieren und gleichzeitig zum Mosel-Jubiläum gratulieren möchten, - unsere Mediaberaterin Josi Kemmann informiert Sie gerne über die Möglichkeiten dazu. Tel. +49 (0)211 - 69 87 032 oder per E-Mail josikemmann@t-online.de

Schifffahrt

- BÖB-Arbeitsgemeinschaft
Dr. Arndt Glowacki führt HäfenNRW 6
- Für historische Stadtrundfahrten
Schüler-Guides auf den Stern-und-Kreis-Schiffen 6
- Schifffahrts-Magazin-Korrespondentin
Journalistenpreis für Gabi Böhm 7
- Umgang mit wassergefährdenden Stoffen^f
Verbesserung für KV-Anlagen 7
- Vom Autor Gerd Schuth
Schleppschifffahrt auf dem Mittelrhein 8
- Optimierung des Hochwasserschutzes
DWA legt neuen Themenband „Flutpolder“ vor 9
- Vertragsbestand nahezu unverändert geblieben
Schadenrückgänge führen zu gutem Ergebnis der VSV 10
- Führungswechsel
Detelef Kohlmeier neuer Vorstandsvorsitzender der VSV 11
- Frank Wittig: „Nachhaltigkeit ist gut, sie darf
aber den Wirtschaftsstandort nicht gefährden!“
Ökonomische Entscheidungen nützen oft auch der Ökologie 12
- RheinCargo und Mosolf: Kooperation mit Sprinter-Werk aus
Vom Rheinland in alle Welt 14
- Jahresausstellung im Stadtmuseum Simeonstift Trier
2000 Jahre Moselschifffahrt 15

Flusskreuzschifffahrt

- Optimal an die Wünsche der Reisenden angepasst
A-Rosa Flora: Elfter Neubau in Mainz getauft 16
- Hochsee- und Flussreisen erwarten weiterhin
große Wachstumsraten
Felix Eichhorn und Benjamin Krumpen leiten den DRV-Aus-
schluss Schiff 17

Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 4

Schiffstechnik

- Kritik aus dem Bundesrechnungshof:
Das Bundesumweltministerium hat das
System „Futura Carrier“ falsch bewertet 19
- Schon jetzt ausgebucht / Über 2000 Aussteller
2014 wird Rekordjahr für die SMM 23
- Kein Neustart nach aktuellen Updates erforderlich
Foruno-ECDIS kann von der Crew eingebaut werden 24
- Magnetrol
Eclipse 706 mit Foundation Fieldbus 24
- Wassernebel-Sprinkleranlage auf Flusskreuzfahrtschiffen
Platzvorteile durch kleinere Komponenten 25
- Wahl des Antriebs ist eine Optimierungsaufgabe
Breites MAN-Motorenangebot für die Arbeitsschifffahrt 26

Häfen und Wasserstraßen

- Der Gabelstapler zu den Anforderungen passen
Hyster präsentiert vollständiges Produktportfolio
für Hafenanwendungen 28
- Dortmunder Hafen AG
Guter Start in 2014 lässt hoffen 30
- 100 Jahre Hafen Gelsenkirchen
Immenser Wirtschaftsfaktor 31
- Einweihung der Sennebogen Akademie in Straubing
Erich Sennebogen: „Wer nichts verändert, wird auch
nichts besser machen.“ 32
- AG Häfen NRW und IG Häfen und Wasserstraßen:
Kritik am Hafenentwicklungsplan 35
- Häfen Karlsruhe und Ludwigshafen als Gastgeber
Networking bei der Karlsruher Hafenanliegerfahrt 36
- Investitionserfolg für DeltaPort: Erbbaurechtsvertrag
unterschrieben – Umschlagssteigerungen erwartet
Emmelsum: Contargo baut das Terminal aus 37
- 800000 Besucher feierten trotz Dauerregen
fröhlich das größte Hafenfest der Welt
Schiffe, Shantys, Schietwetter 38

TITELBILD TMS „Bayernland“ in der Talfahrt auf dem Rhein Höhe der Marksburg in Braubach.

Foto: Friedbert Barg

Impressum

Schifffahrts-Magazin

Zeitschrift für Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßen und Schiffstechnik

Gegründet 2008

als Schifffahrt-online

Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag

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

Schiffsbilder



Schiffsbetrieb auf dem Rhein.

Foto: Friedbert Barg

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 ...

MSG eG
der Marktschleher in der Bayerischen Binnenschifffahrt
Südliche Hafenstraße 15
97080 Würzburg
www.MSGeG.de

Besuchen Sie auch unsere Service-Station Würzburg für Bunkelbetrieb im Neuen Hafen Markt 24/2

und unseren MSG-Schiffmotoren und Werftbetrieb Dorfprozelten


Expertise seit über 95 Jahren

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

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

Vom Autopiloten bis zum Radar – alles aus einer Hand!

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

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

www.schifffahrts-magazin.de

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

esa EuroShip:
Kompetent. Flexibel. Innovativ.


www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der Allianz 

BÖB-Arbeitsgemeinschaft Dr. Arndt Glowacki führt HäfenNRW

Dr. Arndt Glowacki (Foto) ist neuer Vorsitzender der HäfenNRW. Er wurde einstimmig von der Arbeitsgemeinschaft des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) gewählt. Das teilte der BÖB mit. Nach seinem Studium begann er 1986 mit seiner Arbeit bei der Hüls AG in Marl. Seit 1998 ist Arndt Glowacki Leiter der Hafengebiete im Chemiepark Marl der Infracor GmbH, die 2013 in die Evonik Industries AG integriert wurde. Ralf Fink, Stadtwerke Essen AG, wurde als stellvertretender Vorsitzender wiedergewählt. Er übernahm nach dem plötzlichen Tod von Ulrich Schnake die Geschäfte der Arbeitsgemeinschaft HäfenNRW. Zukünftige Arbeitsschwerpunkte der HäfenNRW werden die Fortführung des Landesentwicklungsplans NRW (LEP) und das NRW-Hafenkonzept sein. ■



Für historische Stadtrundfahrten

Schüler-Guides auf den Stern-und-Kreis-Schiffen



Gruppenfoto an Bord eines Stern-und-Kreis-Schiffes.

Foto: Stern und Kreis

In diesem Jahr startet die preisgekrönte Kooperation zwischen der Merian-Oberschule und der Stern und Kreis vom 2. bis zum 6. Juni 2014. Ab den Anlegern Nikolaiviertel, Friedrichstraße und Alte Börse begleiten auf 7 Schiffen die Schüler-Guides die einstündigen „Historischen Stadtrundfahrten“ und

erklären ihre Stadt auf Deutsch, Englisch, Russisch und Französisch.

Das Projekt läuft bereits zum 8. Mal unter dem Motto „business meets education“ und gehört zu den aktiven Projekten, die die Stern und Kreis unter dem Leitmaxime „gesellschaftliche Verantwortung für die Jugend“ fördert.

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

Mit ihren blauem Merian-T-Shirt und dem Akkreditationslogo sind die Schüler auf den Schiffen leicht zu erkennen. Die Schüler haben seit Januar für ihre Einsätze gründlich gebüffelt. Es bleibt zu hoffen, dass auch in 2014 Touristen und Berliner das Engagement aller Beteiligten wieder mit offenen Augen und Ohren annehmen. Anerkennung bei Schülern der Schule, Lehrern, Eltern und Großeltern sind schon mal sicher. Kein Wunder, denn die Schüler-Guides erleben ihre Stadt im Wandel der Zeit immer wieder neu und lernen intensiv für ihre Zukunft.

In diesem Jahr gehört die Kooperation übrigens zum wichtigen Baustein für die Zertifizierung des Qualitätssiegels der Merian-Oberschule und gibt wertvolle Impulse beim Engagement zur Studien- und Berufsförderung. ■

Schifffahrts-Magazin-Korrespondentin Journalistenpreis für Gabi Böhm



Gute Nachricht für Schifffahrts-Magazin-Korrespondentin Gabi Böhm: (Foto). Das Niederländische Büro für Tourismus und Convention in Köln hat einen Artikel in dem von ihr herausgegebenen Familienmagazin www.trierkids.de mit dem Journalistenpreis „Wind und Wellen im Winter: Kopf lüften an

Hollands Küste“ ausgezeichnet. Ihr Beitrag „Expedition ins Nordreich“ „Online“ den ersten Platz. Eine Fachjury lobte den „hohen Nutzwert“ des Artikels. Er wurde am 23. Januar 2014 bei [Trierkids.de](http://www.trierkids.de) als Tipp für Winterferien veröffentlicht (Expedition ins Nordreich). [Trierkids.de](http://www.trierkids.de) ist seit Juni 2012 online und hat seit dem mehr als 160 000 Besucher erreicht, die sich über Freizeitthemen rund um Trier informieren.

In den Kategorien „Tageszeitung“ und „Magazine/Zeitschriften“ wurden René Hamann (*taz*, die Tageszeitung) und Holger Bloem (Ostfriesland Magazin) für ihre Artikel ausgezeichnet. Alle Preisträger erhalten jeweils 1000 Euro als Preisgeld.

Die Preisverleihung erfolgt am 30. Juni durch den Generalkonsul des Königreichs der Niederlande in Köln. Gabi Böhm aus Trier ist freiberufliche Journalistin und studierte Juristin.

Mit ihrer Familie spürte sie die schönsten Ausflugsziele rund um Trier auf und veröffentlichte sie in Büchern. 2012 gründete sie das Online-Portal www.trierkids.de. Darin gibt sie Freizeittipps aus der Region Eifel, Mosel, Hunsrück für die ganze Familie. Gabi Böhm ist begeisterte Holland-Urlauberin, Texel zählt zu ihrer „zweiten Heimat“.

■ Von dort ihren Beruf auszuüben, wäre die Erfüllung eines lang gehegten Traums. ■

Anzeige

Ausschreibung

Verpachtung eines Grundstücks am Erlanger Hafen zur Binnenhafennutzung



Nähere Informationen: Liegenschaftsamt Stadt Erlangen, Tel. 09131/86-2623 oder 2707, Exposé einsehbar unter www.erlangen.de/Ausschreibungen;

Angebote inkl. Nutzungskonzept sind bis zum 16.06.2014 einzureichen.

Umgang mit wassergefährdenden Stoffen‘ Verbesserung für KV-Anlagen

Der Bundesrat hat wesentliche Änderungen in Bezug auf die ‚Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen‘, kurz AwSV, vorgenommen. Diese wurden zuvor vom Bundeskabinett entworfen und im Bundesrat zur Abstimmung gebracht. In einem zweieinhalb Jahre währenden Abstimmungsprozess zwischen Bundesumweltministerium, Bundesverkehrs- und Wirtschaftsministerium sowie betroffenen Branchenvertretern, hatte die Bundesregierung eine Kompromissformel beschlossen, bei der für Anlagen des Kombinierten Verkehrs die bisherigen Länderregelungen fortbestehen sollten. Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) hatte an dieser Lösung mitgewirkt. Jetzt wurde diese Kompromisslösung vom Bundesrat gekippt und für Anlagen des Kombinierten Verkehrs das Anforderungsniveau an die Oberflächen mit Beton- und Asphaltbauweise definiert. Er blieb damit hinter den Forderungen der Umweltseite, die Flüssigkeitsundurchlässigkeit eingefordert hatte, zu-

rück. Die statistischen Daten belegen es, auf Millionen von umgeschlagenen Containern kommen im Jahr 15, bei denen der Austritt von wassergefährdenden Stoffen festzustellen ist. In all diesen Fällen wurde schnell gehandelt und ein Eintritt in den Boden verhindert. Das Sicherheitssystem in den Anlagen funktioniert. Eine höhere Anforderung an die Oberflächen ist unnötig. Mit der Bestandsschutzregelung zeigte sich BÖB-Geschäftsführer Boris Kluge weitgehend zufrieden: „Sicherlich hatten wir im Bundesrat die Chance, für den Kombinierten Verkehr eine bessere Bestandsschutzregelung zu erreichen. Aber die, wenn auch komplizierte, Bestandsschutzregelung der beschlossenen AwSV bietet genehmigten Anlagen Sicherheit. Die Bundesregierung muss nun abschließend prüfen, ob sie den vom Bundesrat beschlossenen Änderungen zustimmt. Wir fordern die Bundesregierung auf, zügig die AwSV in der vom Bundesrat geänderten Fassung in Kraft treten zu lassen und die entstandenen Unsicherheiten vor Ort zu beenden.“ ■

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“) | ✿ Radarpatent | ✿ ADN-Basislehrgänge inkl. |
| ✿ Elbepatent | ✿ Radarpatent für Fähren | Stabilitätsberechnung Tankschifffahrt |
| ✿ Patenterweiterungen | ✿ UBI-Sprechfunkzeugnis | ✿ ADN-Wiederholungskurse inkl. |
| ✿ Schifferpatent A + B + C1 + C2 | ✿ ADN-Aufbaukurse Chemie | Stabilitätsberechnung Tankschifffahrt |
| ✿ Behördenpatent D1 + D2 | ✿ ADN-Aufbaukurse Gas | ✿ Ersthelfer/Sachkundiger in der FGS |

Vom Autor Gerd Schuth

Neuer Bildband über die Schleppschifffahrt auf dem Mittelrhein

Rund 150 Jahre prägten Schleppdampfer den Güterverkehr auf dem Rhein. In diesem reich illustrierten Bildband führt Gerd Schuth den Leser auf eine spannende Fahrt auf dem Mittelrhein, von den Anfängen der dampfgetriebenen Schlepp-

schiffe um 1825 bis zum allmählichen Ende in den Sechzigerjahren. Aus seinem eigenen umfangreichen Archiv und den Sammlungen zahlreicher Schifffahrtsfreunde hat er die interessantesten, bisher weitgehend unveröffentlichten historischen Bilder ausgewählt.



219 teils farbige Fotografien dokumentieren die technische Entwicklung vom Rad- über den Seitenrad- zum Schraubenschlepper. Kundige Erklärungen und detailreiche Abbildungen begeistern jeden Schifffahrtsenthusiasten. Zugleich laden die Fotografien den Leser zu einer abwechslungsreichen Fahrt entlang der malerischen Ufer des Mittelrheintals.

Faszinierende Bilder verdeutlichen die Entwicklung der Schleppschifffahrt. Die 1846 gebaute „Paul“, eines der stärksten Schiffe der ersten Generation, brachte es bereits auf eine Leistung von 500 PS. 1880 kam der Schraubenantrieb auf und verdrängte weitgehend Seitenraddampfer. Immer stärkere Dampfmaschinen zogen in den Dreißigerjahren Schleppzüge, die bis zu einem Kilometer lang waren. Auf dem Höhepunkt transportierten knapp 2.000 Schleppdampfer Personen und Fracht jeder Art von Basel bis Rotterdam.

Sachkundig informiert Gerd Schuth über die zahlreichen Reedereien und deren Schiffe. Er würdigt besonders die Rolle der Kohlebarone Stinnes und Haniel, die ihr Grubengold unter eigener Flagge in alle Welt exportierten. Die Folgen des verlorenen Ersten Weltkriegs spiegeln sich in Aufnahmen von den 24 Radschleppdampfern wider, die jahrelang von der französischen Staatsreederei betrieben wurden. „Auf seltenen Farbfotografien entdeckt der Leser die unterschiedlichen Farbgebungen der Reedereien, wie das charakteristische Gelb-Rot-Gelb der Reederei Fendel.“

Die neue Technik der Schubschifffahrt verdrängte schließlich die letzten, in den Fünfzigern von Kohle auf Diesel umgerüsteten Dampfer vom Mittelrhein. 1960 waren nur noch drei Räderboote und eine knappe Handvoll Schraubenboote unterwegs. Ein spannender Zeitzeugenbericht von Walter Laué lässt die Zeit der Schleppdampfer noch einmal lebendig werden. Anschaulich schildert er seinen Alltag als Matrose und erzählt von den Arbeiten und der kargen Freizeit an Bord.

Gerd Schuth lebt seit seiner Geburt in Koblenz und arbeitet seit fast 40 Jahren als Redakteur und Journalist, davon viele Jahre für die „Rhein-Zeitung“. Schon seit Jahrzehnten befasst er sich mit der Schifffahrt auf dem Rhein und ihrer fotografischen Dokumentation. Im Sutton Verlag sind bereits die erfolgreichen Bildbände „Schubschifffahrt auf dem Mittelrhein“ und „100 Jahre ‚Goethe‘ auf dem Rhein“ erschienen.

ISBN 978-3-95400-336-5 • 19,99 €[D] • 128 S. • 219 teilw. farb. Abb. • gebunden • 16,5 x 23,5 cm • 520 g

Optimierung des Hochwasserschutzes

DWA legt neuen Themenband „Flutpolder“ vor

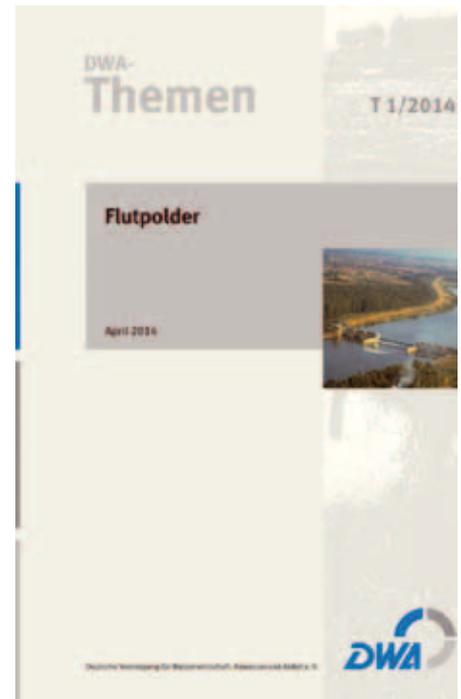
Die Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (DWA) hat einen neuen Themenband zum Hochwasserschutz veröffentlicht. „Flutpolder“ beschreibt, wie die zum Rückhalt von Flutwellen dienenden Speicherbecken beschaffen sein müssen, welche Bedingungen bei Planung, Bau und Unterhalt zu beachten sind und wie sie sich land- oder forstwirtschaftlich nutzen lassen. Außerdem werden Methoden zur Berechnung der Rückhalteräume vorgestellt. Der Themenband bietet damit eine umfassende Darstellung zum Hochwasserschutz durch Flutpolder, da die vorhandenen technischen Regeln dieses Thema bisher nur unzureichend behandeln und zudem je nach Bundesland unterschiedlich verfügbar sind.

Da durch Flutpolder das Rückhaltevermögen von eingedeichten Flächen genutzt wird, bie-

ten sie weitere Möglichkeiten als der übliche technische Hochwasserschutz durch Deiche und die zugehörige Gerinneertüchtigung. Mit dem Bau von Flutpoldern wird zugleich dem geänderten Wasserhaushaltgesetz und der neuen EG-Hochwasserrisikomanagementrichtlinie entsprochen, wonach Hochwasserschutz nicht mehr allein durch Ableitung erfolgen darf.

Insbesondere gesteuerte Flutpolder sind äußerst wirksame Instrumente des Hochwasserschutzes. Durch die Schaffung von Rückhalteräumen können Hochwasserspitzen gedämpft und die Hochwasserabflüsse vermindert werden. In den Flussgebieten Deutschlands sind bereits einige Polderbauwerke im Einsatz, die ältesten seit etwa Mitte des letzten Jahrhunderts.

Der Themenband richtet sich an die Un-



terhaltungspflichtigen und Betreiber der Anlagen, Aufsichtsbehörden sowie Wasserwirtschaftsverbände, Hochwasserschutz-Zweckverbände und Ingenieurbüros, aber auch an Hochschulen und Weiterbildungseinrichtungen. ■

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

Vertragsbestand nahezu unverändert geblieben

Schadenrückgänge führen zu gutem Ergebnis der VSV

Am 03. Mai 2014, so vermerkt die in Hannover ansässige Vereinigte Schiffs-Versicherung V.a.G. (VSV) in ihrem Tagebuch, fand die ordentliche Mitgliederversammlung der am Bodensee statt: „Schon am Tag zuvor hatten sich weit über 100 Mitglieder und Gäste in Lochau im Seehotel am Kaiserstrand eingefunden und sich bei angeregten Gesprächen, begleitet von gutem Essen und Getränken, durch den Abend führen lassen. Aber nicht nur um das leibliche Wohl wurde sich gekümmert. In Anbetracht der teilweise längeren Anreise und Anstrengungen beim Essen und Trinken, hatte die VSV keine Kosten und Mühen gescheut und mit Lüder Wohlenberg auch gleich noch einen Arzt zur Betreuung der Mitglieder engagiert. Dessen ursprüngliche Profession wurde jedoch nicht benötigt und so konnte dieser seinem Zweitberuf als Kabarettist nachgehen. In seiner Rolle als „Propatient“ berichtete er nahezu eine Stunde aus seinem reichhaltigen Erfahrungsschatz der deutschen Gesundheitsvorsorge. Unter anderem mit dem Hinweis, dass durch die Kosteneinsparungen bei unserem Gesundheitssystem Patienten neuerdings „englisch=blutig“ aus den Krankenhäusern entlassen würden. Auch seine Hinweise zu Sofortmaßnahmen am Unfallort: Herzdruckmassage nach der Musik „highway to hell“ fanden ein aufmerksames Publikum. Gefahr bestand also nur für die Bauchmuskulatur der Gäste, die sich anschließend noch teilweise bis zum frühen Morgen unterhielten. Gestärkt durch ein gutes Frühstück, begaben sich die Mitglieder dann am Samstag-

morgen auf das FGS „Stadt Bregenz“, das in unmittelbarer Nähe des Hotels angelegt hatte. Nach kurzer Fahrt wurde der Hafen von Lindau erreicht, wo die Mitgliederversammlung abgehalten wurde. Das eine oder andere Mitglied hatte sicherlich ein leichtes Schlafdefizit, doch alle Anwesenden bemühten sich nach Kräften, die Tagesordnung abzuarbeiten. Der Aufsichtsratsvorsitzende Klaus-Erich Reinhard begrüßte hierzu die Anwesenden, während der Vorstandsvorsitzende Rudolf Stegmann zunächst über die allgemeine Lage der Binnenschifffahrt im Jahr 2013 berichtete. Er führte u.a. aus, dass die Frachtraten sich weiterhin auf einem niedrigen Niveau bewegten und sich auch die Fahrgastschifffahrt über ein Mehr an Passagieren gefreut hätte. Zum Geschäftsverlauf der VSV konnte er mit großer Freude bekanntgeben, dass 2013 überaus erfolgreich verlaufen sei. Die vorsichtige Fahrweise der Mitglieder und das konsequent verfolgte Schadenmanagement haben zu einem weiteren Rückgang bei Schäden und Schadenaufwendungen geführt, während Vertragsbestand und Gesamtversicherungssumme nahezu unverändert geblieben sind. Die VSV konnte so mit ihrem besten Jahresergebnis abschließen und damit ihre führende Position als spezieller Binnenschiffversicherer weiter behaupten. Rudolf Stegmann kündigte auf Grund dessen wieder eine Zuführung zur Beitragsrückerstattung für die Mitglieder an, so dass auch in 2015 wieder fünf Prozent zur Ausschüttung vorgesehen sind. Die von Vorstand Detlef Kohlmeier vorge-

tragenen Erwartungen für das Jahr 2014 sind ebenfalls positiv. Durch Neuzugänge zu Beginn des Jahres ist der Gesamtbestand leicht angewachsen. Auch im Bereich Schaden ist die Entwicklung erfreulich. Sofern sich diese Tendenzen im Jahresverlauf bestätigen, wird auch in 2014 wieder mit einem guten Ergebnis gerechnet. Die Vorschläge zu Bedingungsänderungen und -erweiterungen wurden von den Mitgliedern einstimmig angenommen. Die VSV gehört damit zu den wenigen Versicherern auf dem Markt, welche ihren Kunden ein Komplettpaket an Versicherungen, bestehend u.a. aus Kasko-, Maschinen-, Ausfall- und Elektronikversicherung aus einer Hand anbieten können. Zum Abschluss des offiziellen Teiles verabschiedete der Aufsichtsratsvorsitzende zunächst das langjährige Vorstandsmitglied Rudolf Stegmann in den am 01.06.2014 beginnenden Ruhestand. Nach nahezu 32 Jahren an Bord der VSV verlässt damit sicher ein „Urgestein“ der Binnenschifffahrt die Kommando- und übergibt die Verantwortung an die jüngere Generation. Mit der Vorstellung des neuen Vorstandsmitgliedes, Olaf Gneipel, endete die Versammlung, nicht aber die Veranstaltung. Gestärkt durch einen kleinen Imbiss wurde die Fahrt Richtung Insel Mainau fortgesetzt. Dort ging es in Gruppen oder auch einzeln, mit und ohne Führer, zu den einzelnen Attraktionen, wie dem Palmen- oder Schmetterlingshaus, Barockschloss und Schlosskirche. Am späten Nachmittag wurde dann die Rückreise mit dem Schiff angetreten, auf dem bereits die Vorbereitungen für das Abendessen getroffen wurden. Hierdurch ausreichend gestärkt, wurde der Tag dann im Hotel beschlossen. Trotz des mäßigen Wetters stieß die Veranstaltung bei allen Teilnehmern auf große Zustimmung und es wurden schon die ersten Vorschläge für den nächsten Versammlungsort diskutiert.“ ■



Ein Gruppenfoto zum Abschied und zum Führungswechsel in der VSV.

Foto: privat



Olaf Gneipel



Detlef Kohlmeier



Rudolf Stegmann

Führungswechsel in der Vereinigten Schiffs-Versicherung a.G.

Detlef Kohlmeier neuer Vorstandsvorsitzender

Rudolf Stegmann beendet seine Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender und geht nach rund 32 Jahren im Dienste der VSV in den wohlverdienten Ruhestand. Über Jahrzehnte hat er die Entwicklung der Vereinigten Schiffs-Versicherung maßgeblich mitgestaltet. Mit seinen profunden Kenntnissen der Binnenschifffahrt und des Versicherungsgeschäftes war und ist er sowohl bei Kunden als auch bei Geschäfts-

partnern stets ein kompetenter Ansprechpartner und Ratgeber.

Olaf Gneipel wird zum 01.06.2014 Mitglied des Vorstandes der VSV und tritt damit die Nachfolge von Rudolf Stegmann an. Gneipel hat die Schifffahrt von der Pike auf gelernt. Er ist im Besitz von Rhein- und Radarpatent und vervollständigte seine Qualifikation durch ein Studium des allgemeinen

Maschinenbaus. Seit 1998 ist Gneipel als Sachverständiger für die Gesellschaft tätig und wird auch in Zukunft insbesondere für die Schadenbearbeitung und -regulierung zuständig sein.

Die Funktion als Vorsitzender des Vorstandes wird ab Juni Detlef Kohlmeier einnehmen. Kohlmeier ist gelernter Versicherungskaufmann und Jurist und bereits seit 1992 im Vorstand der VSV vertreten. ■

Anzeige

Ihr Magazin
für alle
Schifffahrtsthemen.

Jeden Monat neu.

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

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

www.schifffahrts-magazin.de

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

Frank Wittig; Vizepräsident der IHK Duisburg-Niederrhein: „Nachhaltigkeit ist gut, sie darf aber den Wirtschaftsstandort nicht gefährden!“

Ökonomische Entscheidungen nützen oft auch der Ökologie

Von Petra Grünendahl

Nachhaltigkeit ist gut, sie darf aber den Wirtschaftsstandort nicht gefährden“, erklärte Frank Wittig, Vizepräsident der ausrichtenden IHK Duisburg-Niederrhein, in seiner Begrüßung. Sind Ökonomie und Ökologie grundsätzlich Gegensätze, für die es Kompromisse zu finden gilt? Oder ergänzen sie sich nicht mitunter, folgt gar ein Mehr an Umweltschutz aus rein wirtschaftlichen Überlegungen?

Bereits zum sechsten Mal richtete der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW (VVWL) das Branchenforum SchifffahrtHafenLogistik aus. Zum Thema „Die Maritime Logistik stärken – Erfolgsfaktor Nachhaltigkeit?“ hatten VVWL-Hauptgeschäftsführer Dr. Christopher Kösters und sein Team ein interessantes Podium zusammengestellt. Experten-Vorträge und Diskussionsrunden lockten Fachbesucher aus Wirtschaft, Logistik, Politik und Verwaltung zur Niederrheinischen IHK nach Duisburg.

Johannes Remmel, Umweltminister von Nordrhein-Westfalen, gab an der Mercatorstraße mit dem Hauptvortrag zum ersten Mal seine Visitenkarte ab. Mit seinem Thema „Nachhaltigkeit, Klimaschutzpolitik und der Hafen- und Schifffahrtsstandort NRW“ schlug er eine Brücke von der Ökologie zur Ökonomie: „Ein nachhaltiger Umgang mit Natur und Umwelt nutzt auch der Wirtschaft“, und er stellte klar: „Ich bekenne mich zum Industriestandort NRW!“ Der grüne Umweltminister setzt auf Kompromisse, um notwendige Ziele zu erreichen, die dem Wirtschaftsstandort nutzen: „Die Ausweisung von Gewerbeflächen für Industrie und Logistik ist wichtig, aber nicht Flächen für den x-ten Baumarkt oder Discounter.“ Umweltschutz sei notwendig, so der Minister, aber möglicherweise ein Interessenkonflikt. Er verteidigte Ziele beim Klimaschutz: „In NRW produzieren wir 30 Prozent des bundesweiten CO₂-Ausstoßes.“ Ursächlich seien Stromerzeugung und Industrie. In den letzten Jahren hätte die Industrie dank Optimierung ihrer Prozesse und Einbau

von Filteranlagen schon gute 40 Prozent CO₂ eingespart. Dies reiche aber noch nicht aus: „Lösungen für die CO₂-Reduktion müssen wir in NRW finden. Wenn es hier nicht klappt, funktioniert es nirgends“, machte er die Vorreiterrolle NRWs klar. Zu einer weiteren CO₂-Reduktion müssen auch Verkehrskonzepte optimiert werden: „Wir müssen Binnenschifffahrtsstandorte besser anbinden, um diesen umweltfreundlichen Verkehrsträger optimal nutzen zu können. Am Wachstum im Güterverkehr muss auch die Binnenschifffahrt beteiligt werden.“

Perspektiven für den Wirtschaftsstandort NRW

In seinem Impulsreferat „2020 Plus – Einschätzungen und Perspektiven“ fasste Dr. Torsten Schmitt vom Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirtschaftsforschung (RWI) zusammen, was aus Sicht der Wirtschaft den Wirtschaftsstandort zukunftsicher macht. Neben dem Arbeitsangebot (Fachkräfte), Kapitalversorgung und technischem Fortschritt seien dies vor allem



Johannes Remmel (2. v. l.), nordrhein-westfälischer Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz, trug sich bei seinem „Antrittsbesuch“ ins Goldene Buch der IHK ein. Frank Wittig (l.), Vizepräsident der IHK Niederrhein, Ocke Hamann (2. v. r.), Geschäftsbereichsleiter Gesamt- und Regionalwirtschaft, Industrie, Verkehr und Logistik, und Dr. Christopher Kösters (r.), Hauptgeschäftsführer des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e. V. (VVWL) und Clustermanager Logistik NRW.

bezahlbare Energie und eine intakte Infrastruktur. „Schon seit über 20 Jahren gehen die Investitionen in die Infrastruktur zurück“, so Schmitt. Es reiche nicht einmal für den Erhalt: „Investitionslücken sollten verringert werden. Investitionen in die Infrastruktur haben positive Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum.“

Speziell in der Chemie sieht Lanxess-Vizepräsident Gerd Deimel, früher lange Jahre Logistik-Chef des Unternehmens, das Binnenschiff als den idealen Verkehrsträger. Probleme sieht er allerdings in Niedrigwasserzuschlägen, die die Fracht verteuern, sowie Reparaturen oder Streiks an Schleusen, die gerade im vergangenen Jahr der Binnenschifffahrt zu schaffen machten. Neben einer Ausweitung von Entladezeiten in die Nacht forderte den Ausbau des westdeutschen Kanalnetzes in Form von Brückenanhebungen, die Wirtschaftlichkeit des Transportes verbessern. „Wir stehen zum Binnenschiff“, so Deimel, der Investitionen in die Infrastruktur für unumgänglich hält: „Wir sägen sonst an dem Ast, auf dem wir sitzen.“

Auch Jörg Becker, Supply Operations Manager der BP Europa SE, wies auf die Bedeutung einer funktionierenden Infrastruktur hin. Den Sanierungsbedarf dürfe man nicht auf die leichte Schulter nehmen: „Die Infrastruktur ist ein zentraler Faktor, um die Versorgung der Industrie sicherzustellen.“ Den Westhäfen und der Binnenschifffahrt misst Becker für die Zukunft eine wachsende Bedeutung zu.

„Wir sind in Deutschland in die Fläche gegangen mit Regionallagern, von denen aus wir unseren Einzelhandel beliefern“, erzählte Marcus Jenner, Leiter Beschaffungslogistik der Deichmann SE. Die Entscheidung, über Regionallager kleinere Umkreise zu beliefern, sei eine rein ökonomische gewesen: „Wir wollten die Fahrtkosten vom Lager hin zu den Geschäften senken.“ Dass dadurch Lkw-Kilometer im siebenstelligen Bereich eingespart werden und damit die Umwelt weniger belastet werde, sei lediglich „Folge“ der ökonomischen Entscheidung gewesen – allerdings mit positiven Auswirkungen auf die Ökologie. Deichmann setzt zwischen den Seehäfen, wo die Waren ankommen, und den über ganz Deutschland verteilten Lagern überwiegend auf die Schiene. „Die Ware sucht sich den idealen Weg“, erklärte Jenner, der als Entscheidungsgründe eine Mischkalkulation aus Kosten, Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit nannte.

In der anschließenden Diskussionsrunde bestätigten die Logistik-Experten, dass die Binnenschifffahrt noch weiteres Potenzial



Podiumsdiskussion mit (v. l.) Georg Hötte, Geschäftsführer Rhenus PartnerShip und Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt, Moderator Lutz Lauenroth, Florian Braun, Leiter Strategische Seefrachtentwicklung der Schenker Deutschland AG, und Dr. Peter Langenbach, Geschäftsführer der Hülskens GmbH & Co. KG und Vorstandsmitglied des Deutschen Seeeverladerkomitees DSVK. Fotos: P.G.

habe, wenn man ihre Möglichkeiten besser ausschöpfen könne. „Lkw stehen in NRW mehr als sie fahren“, machte Becker deutlich, dass hier die Kapazitäten erschöpft sind. Ebenso an den Kapazitätsgrenzen arbeite man bei der Bahn. Zudem schiebe diese einen Sanierungsstau vor sich her, der künftig sogar zu Einschränkungen führen könne: weniger Ladung, langsames Tempo der Güterzüge. „Der Kunde bezahlt nicht für einen ökologischeren Transport, also müssen wir vor allem interessiert sein, unsere Kosten zu senken“, lautete das einhellige Fazit. Nachhaltigkeit bedeute auch nachhaltige Ökonomie. „Ökonomie und Ökologie schließen sich nicht aus“, so Becker. Maritime Logistik könne da mit Umweltfreundlichkeit und niedrigen Kosten punkten, allerdings müssten Rahmenbedingungen und Infrastruktur verbessert werden. „Wir wollen im Ruhrgebiet mehr Transporte auf das Binnenschiff verlagern, aber die Infrastruktur setzt uns da Grenzen“, schloss Chemie-Logistiker Gerd Deimel die Runde.

Nachhaltige Märkte und Strategien in der maritimen Logistik

„Wir unterliegen einem Preisdruck. Transporte müssen effizient sein“, erklärte Florian Braun, Leiter Strategische Seefrachtentwicklung der Schenker Deutschland AG, zum Einstieg in die Podiumsdiskussion. „Neue, größere Schiffe sind effizienter und umweltfreundlicher“, ergänzte Georg Hötte, Geschäftsführer von Rhenus PartnerShip und Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt. „Die kurzfristig höheren Kosten durch neue Schiffe machen sich langfristig bezahlt“, fand auch Dr. Peter Langenbach, Geschäftsführer der Hülskens GmbH & Co. KG und Vorstandsmitglied des Deutschen Seeeverladerkomitees DSVK.

„Unverhältnismäßige Umweltauflagen erhöhen jedoch unnötig die Kosten“, mahnte

Langenbach. „Da muss ich mit gegebenenfalls fragen, ob ich hier noch richtig bin“, warnte Langenbach vor möglichen Standortverlagerungen. Florian Braun schlug in die gleiche Kerbe: „Umweltauflagen müssen für alle gelten, damit es keine Wettbewerbsnachteile gibt.“ Das gilt zum einen über alle Verkehrsträger hinweg, aber auch inner-europäisch über Landesgrenzen, denn wo die deutsche Logistikbranche ausgebremst wird, profitieren andere.

Die Binnenschifffahrt als sicheren, kostengünstigen und umweltfreundlichen Verkehrsträger schätzen auch die Verantwortlichen in den Westhäfen. „Wir wollen, dass die Güter per Binnenschiff und per Bahn zu uns in den Hafen kommen“, äußerte ein Vertreter des Hafens Antwerpen im Publikum. „Auch für den Hinterland-Transport nutzen wir lieber den Wasser- oder Schienenweg.“ Dass die Holländer auf den Industriestandort NRW setzen, machte ein zweiter Antwerpener Hafenvertreter klar: „Hier sitzt die Kompetenz und das Know-how!“ – „Binnenschifffahrt ist nachhaltig“, schloss BDB-Präsident Hötte, allerdings bremsten fehlende Flächen in und um Binnenhafenstandorte die wirtschaftliche Entwicklung aus.

Fazit

Ökonomie und Ökologie stehen in keinem Gegensatz. Oft nutzen wirtschaftlich begründete Entscheidungen – zum Beispiel Fahrkilometer mit dem Lkw einzusparen und damit Kosten – auch der Umwelt. Umweltauflagen müssen alle Verkehrsträger gleich treffen, um keine Wettbewerbsnachteile hervorzurufen. Eine einseitige Belastung gerade von umweltfreundlichen Verkehrsträgern hat Verschiebungen zur Folge, die der Umwelt eher schaden. Nachhaltigkeit auch in der Logistik muss wirtschaftlich sein: Dann sichert sie Arbeitsplätze! ■



MS Terra im Hafen Düsseldorf.

Foto: RheinCargo

RheinCargo und Mosolf bauen Kooperation mit Sprinter-Werk aus

Vom Rheinland in alle Welt

Mehr Fracht umweltfreundlich per Binnenschiff transportieren – dieses Ziel setzen die Daimler AG, der Logistik-Dienstleister RheinCargo und das Logistik-Unternehmen Mosolf am Standort Düsseldorf gemeinsam um. Dank der steigenden internationalen Nachfrage nach Lieferfahrzeugen aus dem nahegelegenen Sprinter-Werk wurden die Kapazitäten für den Schiffstransport über den Rhein nach Rotterdam und Antwerpen kräftig aufgestockt. Mosolf hat am 9. Mai mit der „Terra II“ ein neues RoRo-Schiff übernommen, das gleich nach der Schiffstaufe mit 185 Mercedes-Benz Sprintern beladen wurde und bereits am nächsten Tag in Antwerpen eintraf. Das von der niederländischen Reederei F. Elbert B. V. in Dienst gestellte Schiff verfügt über einen effizienten Diesel-Hybrid-Antrieb und fährt künftig zweimal pro Woche im Schubverband mit dem Schwesterschiff „Terra“ bis zu 330 Sprinter zu den Seehäfen. Rund 27.000 Sprinter pro Jahr sollen so von Düsseldorf nach Rotterdam und Antwerpen transportiert werden.

„Für RheinCargo ist die Automobilindustrie ein wichtiges Standbein“, erläutert Geschäftsführer Rainer Schäfer. In den Häfen in Neuss, Düsseldorf und Köln werden jedes Jahr rund 130.000 Fahrzeuge auf Binnen-

schiffe verladen. „Außerdem transportiert unser eigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen weitere rund 170.000 Autos pro Jahr auf der Schiene.“ Neben regionalen Kunden wie dem Sprinter-Werk und den Kölner Ford-Werken vertrauen auch andere Autohersteller und deren Dienstleister beim Transport von Neufahrzeugen auf das internationale Logistik-Netzwerk des rheinischen Unternehmens.

RheinCargo wurde im Jahr 2012 als Joint Venture der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH (NDH) und der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) gegründet. Aufbauend auf der jahrzehntelangen Erfahrung der Muttergesellschaften im Hafenumschlag und Eisenbahngüterverkehr nimmt RheinCargo heute eine bedeutende Position am Markt ein. Mit seinen sieben Häfen am Rhein (Neuss, Düsseldorf, Düsseldorf-Reisholz, Köln-Niehl I, Köln-Niehl II, Köln-Deutz und Köln-Godorf) und einem wasserseitigen Hafenumschlag von 19,3 Millionen Tonnen im Jahr 2013 ist der RheinCargo-Verbund einer der größten europäischen Binnenhafenstandorte. Die rund 100 unternehmenseigenen Lokomotiven und mehr als 1000 Güterwagen transportierten im vergangenen Jahr 24 Millionen Tonnen Fracht – das macht

RheinCargo zur größten privaten Gütereisenbahn Deutschlands.

Die Züge fahren nicht nur quer durch die Bundesrepublik, sondern auch mit eigenen Lizenzen in den Niederlanden und in der Schweiz, wobei Mineralöl- und Kohle-Transporte mehr als die Hälfte der Verkehre ausmachen. Im Hafengeschäft profitiert das Unternehmen von seiner breiten Aufstellung. Umgeschlagen wird praktisch alles: Container, Stückgut und Schüttgüter wie Kohle, Koks, Erze, Schrott, Baustoffe, Getreide und Futtermittel. Aber auch Gase und Flüssiggüter für die chemische Industrie. Der Hafen in Köln-Godorf ist mit einem Jahresumschlag von mehr als fünf Millionen Tonnen Flüssiggütern der größte Chemie-Binnenhafen Europas. Hinzu kommt, dass Köln und Düsseldorf die beiden größten Industriestädte in Nordrhein-Westfalen sind – mit vielen prosperierenden Unternehmen, die in alle Welt exportieren. Angesichts der zunehmenden Verkehrsbelastung auf der Straße wolle RheinCargo dazu beitragen, dass in Zukunft mehr Güter umweltfreundlich per Binnenschiff und Bahn transportiert werden, betont Geschäftsführer Horst Leonhardt. „Wir wollen mit intelligenten Logistik-Konzepten und maßgeschneiderten Lösungen für unsere Kunden weiter wachsen.“ ■

Jahresausstellung im Stadtmuseum Simeonstift Trier

2000 Jahre Moselschifffahrt

Von Gabi Böhm

Vor 50 Jahren wurde die Mosel als größter Nebenfluss des Rheins nach nur sechsjähriger Rekordbauzeit als staugeregelte Großschifffahrtsstraße von Metz bis Koblenz eröffnet. Sie ist heute eine der meist befahrenen Wasserstraßen Europas. Das Städtische Museum in Trier nimmt das Jubiläum zum Anlass, bis 1. März 2015 der 2 000-jährigen Geschichte der Moselschifffahrt und ihrer wirtschaftlichen und politischen Bedeutung eine große Jahresausstellung zu widmen.

Als sich vor rund 2 000 Jahren die Römer an der Mosel niederließen, erkannten sie das fruchtbare und milde Moseltal, nahe Sandsteinbrüche für Baumaterial sowie den Fluss als Transportweg als ideale Voraussetzungen für die Gründung von Trier. Die Stadt gilt als die älteste von Deutschland und verfügt über etliche Unesco-Welterbe-Stätten wie die Monumentalbauten der Porta Nigra oder der Kaiserlichen Palastaula. War die Mosel in der Römerzeit und im Mittelalter ein zentrales Transport- und Wirtschaftselement im städtischen Leben, spielen der Fluss und der Trierer Hafen heute in der öffentlichen Wahrnehmung eher eine untergeordnete Rolle. Umso erfreulicher ist daher die aktuelle Jahresausstellung des Stadtmuseums Trier „2 000 Jahre Schifffahrt auf der Mosel – Vom römischen Transportweg zum ein-

den Band Europas“. Auf 600 Quadratmetern stellt das Museum anlässlich der Eröffnung der Mosel als Großschifffahrtsstraße vor 50 Jahren 330 Exponate aus, darunter 106 Medienstationen sowie 44 Schiffsmodelle. Sehr ansprechend sind die teils filigranen, teils ungewöhnlich anmutenden Schiffskörper auf Platten ausgestellt, die auf sichtbaren Palettenstapeln ruhen und so das Thema Handel und Transport optisch verstärken. Ein Fünftel der Exponate stammt aus dem eigenen Bestand des Trierer Museums, der Großteil der Ausstellungsstücke besteht aus Leihgaben von Schifffahrtsmuseen oder privater Leihgeber. Damit ist dem Museum eine thematisch dicht aufgestellte Exposition geglückt, die die wirtschaftliche und politische Bedeutung der Mosel ins rechte Licht rückt. Grundlage der Ausstellungs-Idee seien übernommene Bestände der Schifffahrtsbruderschaften St. Barbara und St. Paulus in Trier gewesen, letztere wurde nach über 700-jährigem Bestehen aufgelöst, erklärt Museumschefin Elisabeth Dühr. Kurator der Ausstellung ist Tiefbauingenieur Karl-Heinz Zimmer, der über 40 Jahre im Wasserwirtschaftsamt tätig war und die Mosel in- und auswendig kennt. Bis heute findet man im Trierer Stadtbild Zeugnisse wie Moselkräne oder Straßennamen, die an die alte Schifffahrtskultur erinnern. Auch sie sind in der Ausstellung aufgenommen, genauso wie Gemälde, moderne Mitma-



An einer "Treidelstation" können Besucher nachempfinden, wie schwer das Ziehen eines Schiffes war.

changebote, Medien, Audioguides in vier Sprachen sowie eine eigens für Kinder, eine Treidelstation, Fotos oder Dokumente. Thematisch ist die Ausstellung in „Antike und Mittelalter“, „Güterschifffahrt“, „Personenschifffahrt“, „Schiffsleute“ und „Moderne Moselschifffahrt seit 1964“ gegliedert. Zu der Ausstellung gehört ein umfangreiches Begleitprogramm auch für Gruppen und Klassen, Führungen im Trierer Hafen, eine QR-Code-Tour durch Trier, spezielles pädagogisches Material sowie ein üppig bebildertes Katalog (Verlag Schnell und Steiner, 32 Euro), der mit 420 Seiten sehr umfangreiches Nachlesen ermöglicht. Ein weiteres Highlight ist mit „Willi“ geplant: Das Technikschiß des Vereins historische Binnenschifffahrt macht vom 19. bis 26. Juli 2014 Station in Trier.

Anzeige

 **RheinCargo**
clever kombiniert

**Alles unter
einem Hut**



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

www.rheincargo.com

Mit Suiten und Familienkabinen optimal an die Wünsche der Reisenden angepasst

A-Rosa Flora: Elfter Neubau feierlich in Mainz getauft

Die A-ROSA Flussschiff GmbH hat im April das jüngste Mitglied der Flotte getauft. Ganz offiziell trägt das neue Rhein-Main-Donau-Schiff den Namen A-Rosa Flora. Taufpatin Yvonne Catterfeld, Markenbotschafterin der A-ROSA Flussschiff GmbH, konnte nicht persönlich anwesend sein und sprach den glückbringenden Taufspruch per Video-Botschaft aus. Sie wurde dabei – tatkräftig – unterstützt von Michelle Sager und Elin Voget, die die Champagnerflasche am Bug des Kreuzfahrtschiffes zerschellen ließen. Die Beiden haben im Januar diesen Jahres ihre Ausbildung zur Tourismuskaufrfrau als Jahrgangsbeste abgeschlossen und sind inzwischen erfolgreich im Bereich International Sales und Vertriebsinnendienst tätig. Anton und Edi, zwei der sechs aus dem ZDF bekannten Mainzelmännchen, gehören ebenfalls zum Taufteam um Yvonne Catterfeld und geleiteten Michelle Sager und Elin Voget zum Bug des Schiffes. An der Tauffeier in Mainz haben über 100 Gäste teilgenommen.

Mainz ist nicht nur reich an Geschichte sondern mit rund 98 Anläufen der A-Rosa Schiffe in 2014 ein bedeutender Hafen mit Zukunft. Anlass genug, für den Mainzer

Oberbürgermeister Michael Ebling, die A-Rosa Flora in seiner Rede willkommen zu heißen. Auch die A-Rosa Brava war mit rund 180 Gästen und Stammkunden im Mainzer Hafen.

Weitere Programmpunkte der Feierlichkeiten waren die Schiffsweihe durch Annette Bassler, Beauftragte der Evangelischen Kirchen in Rheinland-Pfalz am SWR Mainz und der Live-Auftritt von Jane Comerford, Leadsängerin der Country Band Texas Lightning, die die A-Rosa-eigene Hymne „Following my Heart“ sang.

„Die A-Rosa Flora ist mit ihren Suiten und Familienkabinen optimal an die Wünsche der Reisenden angepasst. Wir freuen uns, mit der A-Rosa Flora neben den bestehenden Zielgruppen, auch Familien mit Kindern im schulpflichtigen Alter anzusprechen“, so Jörg Eichler, Geschäftsführer der A-ROSA Flussschiff GmbH und ergänzte: „Die Buchungsnachfrage für unser neues Schiff ist positiv – die strategische Neuausrichtung und der konsequente Premiumkurs von A-Rosa wird marktseitig erfolgreich angenommen.“

Am späten Nachmittag hieß es dann „Leinen

los!“ zur Tauffahrt mit Gala-Dinner entlang der Mainzer Kulisse. Gefeierte wurde im Rahmen einer exklusiven Party-Taufnacht an Bord mit Showeinlagen, Musik der Live-Band Body@Soul, kulinarischen Raffinesse sowie einer Champagner-Bar, die ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm lieferten. Tag darauf startete die A-Rosa Flora zur offiziellen Jungfernfahrt: Für die Reise „Moselerlebnis“, machte sich die A-Rosa Flora von Köln aus auf in Richtung Cochem, Bernkastel-Kues, Trier, Koblenz zurück nach Köln.

Die A-Rosa Flora ist das Schwesterschiff der A-Rosa Silva. Sie verfügt zusätzlich zu den regulären Außenkabinen über elf Balkon- und Juniorsuiten und zwei Familienkabinen. Durch die spezielle Bauart mit 2,5 Decks ist das Schiff optimal an die Bedingungen des Rhein-Main-Donaukanal angepasst und kann sowohl auf dem Rhein als auch auf der Donau eingesetzt werden. Die Länge von 135 Metern und Breite von 11,4 Metern, bietet maximal 183 Gästen an Bord Platz. Sie werden von rund 50 Crewmitgliedern umsorgt.

Die A-ROSA Flussschiff GmbH mit Sitz in Rostock ist mit ihren modernen Kreuzfahrtschiffen auf die Donau, Rhein/Main/Mosel sowie Rhône/Saône spezialisiert und bietet vielfältige Reisen zu Kultur, Genuss und Golf. Mit einem abwechslungsreichen Freizeitprogramm auch für Familien und luxuriöser Ausstattung an Bord, bieten die elf modernen Premium-Schiffe Kreuzfahrten auf den schönsten Flüssen Europas. Neu:

Der Rundum-Sorglos-Tarif „Premium alles inklusive“ für eine schöne Zeit an Bord und Land. Hier trifft maximaler Genuss auf maximalen Komfort. Mit Gourmet-Buffets, Spezialitätenabenden, hochwertigen Getränken und vielen weiteren Inklusivleistungen ist ein traumhafter Urlaub garantiert.



Die A-Rosa Flora auf dem Rhein vor Mainz.

Foto: A-Rosa

Hochsee- und Flussreisen erwarten weiterhin große Wachstumsraten

Felix Eichhorn und Benjamin Krumpfen leiten den DRV-Ausschuss Schiff

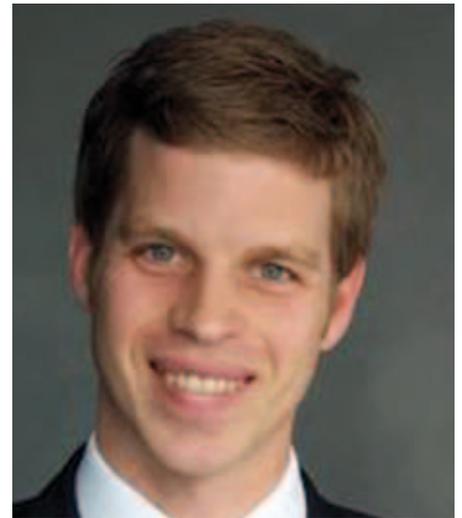
Der Ausschuss Schiff des Deutschen Reiseverbandes (DRV) hat auf seiner jüngsten Sitzung Felix Eichhorn (Aida Cruises) zum neuen Vorsitzenden dieses Gremiums und Benjamin Krumpfen (Phoenix Reisen) zum Stellvertreter gewählt. Sie treten damit die Nachfolge von Richard J. Vogel (TUI Cruises) an, der in der vergangenen Legislaturperiode die Leitung des DRV-Ausschusses innehatte. Der Stellvertreterposten war seit dem Ausscheiden von Guido Laukamp bei Viking Flusskreuzfahrten im vergangenen Jahr – und damit gleichzeitig auch aus dem Ausschuss Schiff – zuletzt unbesetzt. DRV-Präsident Jürgen Büchy beglückwünschte die neuen Vorsitzenden zu ihrer einstimmigen Wahl und dankte gleichzeitig ihrem Vorgänger Vogel für die geleistete ehrenamtliche Arbeit im Branchenverband.

Eichhorn und Krumpfen betonen, dass im

Bereich der Hochsee- und Flussreisen weiterhin große Wachstumsraten zu verzeichnen sind und der Anteil am Gesamtreisemarkt zunimmt. Die sich daraus ergebenden Potentiale sollen in enger Zusammenarbeit mit dem Reisebürovertrieb erschlossen werden. Ein Schwerpunkt der künftigen Ausschussarbeit liegt daher auf dem weiteren Ausbau der Schulungen zur Erweiterung der Produktkenntnisse in den Reisebüros. Darüber hinaus werden in enger Abstimmung mit dem Kreuzfahrtverband CLIA weitere Themenfelder erarbeitet, um der zunehmenden Bedeutung des Kreuzfahrtsegments gerecht zu werden.

Dem DRV-Ausschuss Schiff gehören sowohl Vertreter bedeutender Kreuzfahrtunternehmen der Segmente Hochsee-Kreuzfahrt, Flusskreuzfahrt, Fähren als auch des Vertriebs an. Ziel der Arbeit des Ausschusses ist es, optimale Rahmenbedingungen für die

Kreuzfahrtenunternehmen zu gewährleisten, um den erfolgreichen Trend auf dem Kreuzfahrtmarkt fortzuschreiben.



Benjamin Krumpfen. Foto: Phoenix Reisen

Anzeige



FireOff Systems

MARINE FIRE PROTECTION – FOR ALL APPLICATIONS



Take all the benefits. Take KJ FireOff Systems®

Knaack & Jahn Schiffbau GmbH - Piping systems and technical fire protection
Uffelnsweg 10 - 20539 Hamburg/Germany
24/7 Call +49 40 7812930 - www.kj-fireoff.com

SAID. DONE!

Hamburg und Finnland sind durch 28 wöchentliche Feeder- und Shortseaverbindungen vernetzt

Papier, Holz- Kork- und Flechtwaren sowie Maschinen

Die Reedereien Cosco, Yang Ming und China Shipping Container Lines (CSCL) betreiben seit 2013 den gemeinsamen Russia Finland Service RFS über den Hamburger Hafen. Der RFS verbindet den Hamburger Hafen zweimal die Woche mit St. Petersburg und Kotka. CSCL war an dem Dienst bisher nur mit gemieteten Container-Stellplätzen beteiligt (Slot Charter). Jetzt stellt CSCL eine eigene Abfahrt mit dem von ihrer Tochtergesellschaft in Singapur gecharterten Feederschiff Lantau Arrow. „Das Schiff bietet Platz für 1.216 TEU und ersetzt in dem RFS-Dienst den 1.050 TEU Feeder Hanjin Evolution. Wir reagieren damit auf das Wachstum im Containerverkehr zwischen Hamburg, Finnland und Russland“, erklärt Niels Harnack, Geschäftsführer China Shipping Agency (Germany) GmbH. Die Feedermengen von CSCL wurden bisher über Rotterdam umgeschlagen. Sie werden künftig das Transshipment-Volumen in Hamburg noch weiter erhöhen.

Russland und Finnland zählen zu den wichtigsten Handelspartnern im seeseitigen Containerverkehr des Hamburger Hafens. Im ersten Quartal 2014 konnten beide Länder

ihre Position stärken und verzeichneten weiteres Umschlagwachstum. Transporte zwischen dem Hamburger Hafen und Finnland stiegen um 20,1 Prozent auf 95.000 TEU. Russland kam mit einem Plus von 4 Prozent auf 168.000 über den Hamburger Hafen umgeschlagene Standardcontainer.

Rund 32 Feeder- und Shortseaverbindungen bestehen jede Woche zwischen Hamburg und Russland. Die wichtigsten Güter, die von Russland im seeseitigen Containerverkehr nach Hamburg transportiert werden, sind chemische Erzeugnisse, Holzwaren und Papier sowie Metalle und Metallerzeugnisse. Nach Russland werden überwiegend Nahrungs- und Genussmittel, chemische Erzeugnisse, sowie Maschinen verschifft.

Hamburg und Finnland sind durch 28 wöchentliche Feeder- und Shortseaverbindungen miteinander vernetzt. Nach Finnland gehen via Hamburg im seeseitigen Containerverkehr überwiegend Maschinen, Erzeugnisse pflanzlichen Ursprungs sowie Textilien. Aus Finnland kommen vor allem Papier, Holz- Kork- und Flechtwaren sowie Maschinen. ■



Der Feeder Pantonio der Linienagentur Team Lines ist wöchentlich zu Gast im Hamburger Hafen. Foto: HHM

Mannheimer Häfen Wasserseitiger Güterumschlag steigt im April um genau 2,23 Prozent

In den Mannheimer Häfen wurden im April 2014 insgesamt 729.095 Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen. Die Güterbeförderung stieg von 713.201 Tonnen um 15.894 Tonnen. Das entspricht einem Plus von 2,23 Prozent.

Der größte Zuwachs in Tonnen wurde in der Gütergruppe Steine und Erden verzeichnet. Wurden im April 2013 noch 60.482 Tonnen umgeschlagen, so waren es im laufenden Jahr 104.863 Tonnen. Die entspricht einer Steigerung von 73,38 Prozent. Der Umschlag an Eisen, Stahl und NE-Metalle stieg gegenüber dem Vorjahresmonat um 11.401 Tonnen auf 27.990 Tonnen (plus 68,73 Prozent). Weiterhin hat der Umschlag von Nahrungs- und Futtermitteln um 33.090 Tonnen auf 129.286 Tonnen zugenommen (plus 34,40 Prozent).

Der wasserseitige Containerverkehr weist sowohl in den Stückzahlen als auch in der Tonnage ein Plus aus. Die Tonnage der in Container beförderten Güter stieg von 125.303 Tonnen im April 2013 auf 141.308 Tonnen (plus 12,77 Prozent). Das Containeraufkommen entwickelte sich von 13.118 TEU im April 2013 um 544 TEU auf eine Gesamtstückzahl von 13.662 TEU (plus 4,15 Prozent). Insgesamt haben im April 2014 862 Schiffe die Mannheimer Häfen angesteuert, um dort Waren zu laden und zu löschen.

Der durchschnittliche Wasserstand lag im April 2014 bei Rheinpegel Mannheim 2,12 Meter und somit um 1,49 Meter unter dem Durchschnittspegel im Vorjahresmonat mit 3,61 Meter. ■

Kritik aus dem Bundesrechnungshof:

Das Bundesumweltministerium hat das System „Futura Carrier“ falsch bewertet

Es ist etwas mehr als 9 Jahre her, dass der damalige grüne Bundesumweltminister Jürgen Trittin im damaligen Restaurant „Schifferbörse“ in Duisburg-Ruhrort die finanzielle Förderung für ein „umweltschonendes und flussverträgliches Binnenschiff“ verkündete. Damals und in den folgenden Jahren gab es viel Kritik an diesem Millionenprojekt. Zu Recht, wie jetzt - 2014 - der Bundesrechnungshof feststellte. Nachfolgend veröffentlichen wir ohne weitere Kommentierung den 6entsprechenden Bericht des Bundesrechnungshofes im Originaltext. Dazu veröffentlichen wir ebenfalls unverändert die Pressemitteilung des Bundesministeriums vom 5. April 2005. **fb**

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) hat bei der Förderung zweier Schiffsbauprojekte für eine umweltverträgliche Binnenschiffahrt wiederholt Risiken für den Projekterfolg nicht erkannt oder falsch bewertet. Es ließ auch wichtige Gelegenheiten zur Steuerung der Projekte ungenutzt verstreichen und reagierte nicht angemessen auf Fehlentwicklungen. Wesentliche Ziele der Förderung erreichte es daher nicht.

Umweltverträgliche Entwicklungen für die Binnenschiffahrt

Das BMUB fördert mit dem „Umweltinnovationsprogramm“ Modellprojekte. Fortschrittliche Anlagen, Verfahren oder Produkte sollen nachweisen, dass sie umweltschonend, praxistauglich und leistungsfähig sind. Förderfähig sind nur fertig entwickelte Techniken und Produkte, die zum ersten Mal praktisch eingesetzt werden. Mit dem Ziel, umweltverträgliche Entwicklungen für die Binnenschiffahrt voranzubringen, förderte das BMUB ab dem Jahr 2005 den Bau und Betrieb eines Mehrzweckschiffes (erstes Projekt) sowie eines Tankschiffes (zweites Projekt) mit insgesamt 4 Mio. Euro. Beide Projekte sollten demonstrieren, dass die nach einem neuen Konzept gebauten Schiffe weniger Abgase ausstoßen, weniger Kraftstoff verbrauchen und verträglicher für die befahrenen Flüsse sind.

Das Unternehmen, das das Schiffskonzept entwickelte, hatte dazu verschiedene Modellversuche durchführen lassen und eigene Berechnungen erstellt.

Reduzierung der Abgase

Die Antragstellerin des ersten Projekts plante, das Mehrzweckschiff mit Rußpartikelfiltern auszustatten. Das BMUB wollte das Schiff zusätzlich mit einer Anlage ausrüsten lassen, die den Ausstoß von Stickoxiden ver-

ringert. Das fachlich eingebundene Umweltbundesamt warnte bei der Antragsprüfung mehrfach davor, beide Techniken zu kombinieren. Dies sei bislang weder erforscht noch fertig entwickelt und stelle daher ein nicht kalkulierbares technisches Risiko dar. Dennoch bot das BMUB für die kombinierte Technik eine höhere Förderung an. Die Antragstellerin entschied sich daraufhin für die kombinierte Abgastechnik. Sie passte in ihrem Antrag zwar die finanziellen Planungen



Nr. 079/05 | Berlin, 05.04.2005

Modernes Binnenschiff für saubere Rheinluft

Bundesumweltminister Jürgen Trittin fördert umweltschonendes und flussverträgliches Binnenschiff

Bundesumweltminister Jürgen Trittin unterstützt den Bau eines neuartigen umweltschonenden Binnenschiffs. Einen Förderbescheid in Höhe von 2,2 Millionen Euro aus dem "Investitionsprogramm zur Verminderung von Umweltbelastungen" hat der Bundesumweltminister heute in Duisburg an die BWK Schiffinvest MS "RMS Kiel" GmbH übergeben. Ausgerüstet mit Rußfilter und Stickoxidminderung wird der neue "Futura Carrier" bereits ab Oktober dieses Jahres auf dem Rhein unterwegs sein. "Feinstäube spielen nicht nur in den Innenstädten eine Rolle, sondern durchaus auch in den Binnenhäfen, wie Daten aus Duisburg zeigen", sagte der Bundesumweltminister.

Der Bestand an Binnenschiffen ist teilweise 40 Jahre alt und verursacht beispielsweise im Duisburger Hafen rund 40 Prozent der gesamten Stickoxid- und 20 Prozent der gesamten Dieselruß-Emissionen. Mit dem nun erstmals realisierten Konzept der so genannten "Futura Carrier" sollen Binnenschiffe an die heutigen Transportaufgaben angepasst und neue Umweltstandards im Schiffsverkehr gesetzt werden. Rund 7,3 Millionen Euro investiert die neugegründete Eignerfirma insgesamt in das neuartige Schiff. Der Einsatz moderner, im Straßenverkehr bereits erprobter Technik reduziert den gesundheitsgefährdenden Ausstoß von Feinstaubpartikeln um bis zu 99 Prozent und von Stickoxiden um bis zu 70 Prozent. Damit ist das Schiff auch für kommende Grenzwerte der EU, die ab 2010 gelten werden, gerüstet.

Vom "Futura-Carrier"-Konzept profitieren aber nicht nur die Menschen, sondern auch die Natur. Durch eine neuartige Rumpfform wird die Wellenbildung und damit die Beeinträchtigungen von Ufervegetation und Fischfauna verringert. Außerdem ist das Schiff bei geringen Wassertiefen einsetzbar und besonders gut manövrierbar. Bisher musste in Zeiten niedrigen Wasserstands der Schiffsbetrieb eingestellt werden. "Hier wird also das Schiff den Flüssen angepasst, und nicht umgekehrt", so Trittin.

Die Futura-Carrier-Pressemitteilung des Bundesumweltministeriums vom April 2005

an, ergänzte ihn aber nicht um Angaben zu möglichen technischen und zeitlichen Auswirkungen oder Komplikationen. Auch der spätere Antrag für das Tankschiff, der nun die kombinierte Technik von vorneherein vorsah, enthielt hierzu keine Angaben.

Im Fahrbetrieb arbeiteten die Abgasanlagen beider Schiffe nur unzureichend und versagten mehrfach. Ein wesentlicher Grund hierfür war die nicht aufeinander abgestimmte Technik. Es vergingen jeweils rund vier Jahre, bis die geförderte Abgastechnik erstmals störungsfrei funktionierte.

Beide Projekte sollten mit externen Messprogrammen begleitet werden. Dabei sollte geprüft werden, ob die geförderte Abgastechnik im praktischen Betrieb zuverlässig arbeitet und die angestrebten Abgaswerte erreicht werden können. Die Förderbescheide verpflichteten die Zuwendungsempfängerinnen, die Schiffe fünf Jahre lang dem Förderzweck entsprechend zu betreiben und für Messungen Zugang zum Schiff zu gewähren. Nicht geregelt waren weitergehende Mitwirkungspflichten, wie das Schiff zu einem vereinbarten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort bereitzustellen.

Mitte des Jahres 2008 wurde das Messprogramm für das Mehrzweckschiff beauftragt. Die erste vollständige Messfahrt fand jedoch erst zwei Jahre später statt. Neben den fortwährenden technischen Problemen des Schiffes lag dies vor allem daran, dass die Zuwendungsempfängerin vorrangig Frachtaufträge im Mittelmeerraum durchführte. Mehrfach war sie erst dann bereit, die Abgastechnik zu reparieren und das Schiff in deutsche Gewässer zurückzufahren, wenn es die Auftragslage zuließ. Daher entschied das BMUB nach der ersten Messfahrt, die Anzahl der weiteren Messungen zu reduzieren. Ziel sollte nur noch sein, zu kontrollieren, ob die Zuwendungsempfängerin die Anlage „grundsätzlich funktionsgerecht betreibt“.

Beim Tankschiff hatte das BMUB das Messprogramm aufgrund der technischen Probleme und geplanter Bauarbeiten zunächst zurückgestellt. Die Pflicht der Zuwendungsempfängerin, das Schiff dem Förderzweck entsprechend zu betreiben, endete im Juni 2012. Im Oktober 2013 wurde das Messprogramm beauftragt. Das BMUB teilte hierzu mit, dass erste Messungen in Kürze geplant seien. Die Zuwendungsempfängerin wolle kooperieren.

Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs

Die Antragsunterlagen für das Mehrzweckschiff enthielten Versuchsergebnisse und

Berechnungen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs. Diese bezogen sich jedoch nicht auf das für die Förderung vorgesehene Schiff, sondern auf ein Modell eines Schiffes mit anderen Baumaßen.

Der Antrag für das Tankschiff verwies zum Kraftstoffverbrauch auf den Antrag für das Mehrzweckschiff. Wesentliche bauliche und technische Daten des Tankschiffes, wie Abmessungen, Traglasten und vorgesehene Fahrtstrecken, wichen von denen des Mehrzweckschiffes ab. Den Förderakten war nicht zu entnehmen, dass BMUB oder Umweltbundesamt die Versuchsergebnisse und Berechnungen im Hinblick auf die unterschiedlichen Schiffsdaten bei der Prüfung der Förderanträge analysiert haben.

Im Fahrbetrieb verbrauchten die Schiffe nicht weniger, sondern teilweise mehr Kraftstoff als vergleichbare herkömmliche Schiffe. Nach Projektbeginn durchgeführte Modellversuche zeigten, dass nicht die geförderten, sondern erst eine weiterentwickelte Modellvariante das Potenzial für einen geringeren Verbrauch haben könnte.

Bessere Flussverträglichkeit

Ein wesentliches Ziel der Förderung war es nachzuweisen, dass die Schiffe aufgrund der neuartigen Form die befahrenen Flüsse und Ufer weniger belasten als herkömmliche Binnenschiffe. Modellversuche ließen dies erwarten. Das Tankschiff war als reines Binnenschiff konzipiert. Das Mehrzweckschiff war laut Antragsunterlagen „Teil einer Typenfamilie von Binnenschiffen und Binnenschiffen mit Zulassung für die eingeschränkte Küstenfahrt“. Es sei vorgesehen, das Schiff vorrangig auf Binnengewässern und nur für kurze Strecken über See in Küstennähe einzusetzen.

Die Zuwendungsempfängerin hatte ihrem Förderantrag jedoch einen bereits abgeschlossenen Chartervertrag für das Schiff beigefügt. Dieser sah auch die Fahrt auf See zwischen nahezu allen europäischen Häfen vor. Nach Inbetriebnahme fuhr das Mehrzweckschiff dann nahezu ausschließlich als See- und als Küstenschiff im Mittelmeerraum.

Für den Einsatz als Seeschiff ist grundsätzlich ein besonderes Rettungssystem erforderlich. Dazu hatte die zuständige Behörde zunächst eine Ausnahmegenehmigung erteilt, diese später jedoch wieder zurückgenommen. Um das Schiff weiter als Seeschiff einsetzen zu können, musste es umgebaut und nachgerüstet werden. Das BMUB finanzierte dies und den dadurch entstandenen Umsatzausfall. Grund sei, dass die Zuwen-

dungsempfängerin die Mehrkosten nicht zu vertreten habe.

Der Bundesrechnungshof hat beanstandet, dass das BMUB seine Entscheidungen nicht konsequent am Förderziel ausgerichtet hat, die Umweltverträglichkeit der Binnenschifffahrt zu verbessern. Mehrfach hat es nicht die richtigen Schritte eingeleitet, um Fehlentwicklungen zu vermeiden bzw. zu beenden:

- Trotz der mehrfachen Warnung des Umweltbundesamtes hat es eine nicht fertig entwickelte Kombination zweier Abgastechniken gefördert, ohne dass dies technisch und zeitlich in den Planungen berücksichtigt wurde. Probleme durch die Kombination der Techniken führten dann dazu, dass die Abgasanlagen beider Schiffe nur unzureichend arbeiteten und sogar mehrfach versagten.
- Es hat die Antragsunterlagen nicht daraufhin untersucht, ob tatsächlich eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs erwartet werden durfte. Dadurch hat es nicht erkannt, dass den Berechnungen nicht die Daten der geförderten Schiffe zugrunde lagen.
- Es hat nicht von Anfang an dafür gesorgt, dass ein für Fahrten auf Flüssen gefördertes Schiff auch diesem Zweck entsprechend eingesetzt wird. Mit dem Chartervertrag und der Ausnahmegenehmigung lagen bereits frühzeitig Hinweise dafür vor, dass ein wesentlicher Teil des Fahrbetriebs außerhalb von Binnengewässern geplant war.
- Es hat später sogar noch die Umrüstung zu einem Seeschiff finanziert, obwohl ein Einsatz auf See keine Erkenntnisse für die Binnenschifffahrt bringen konnte.
- Schließlich war das Messprogramm für das Mehrzweckschiff weitgehend nutzlos, da es die Mitwirkungspflichten dafür nur unzureichend regelte und dann weitgehend auf eine reine Betriebskontrolle beschränkte. Beim Tankschiff hängt es nun auch vom guten Willen der Zuwendungsempfängerin ab, ob das Messprogramm nachgeholt werden kann.

Somit hat das BMUB wiederholt Gelegenheiten nicht genutzt, durch zielgerichtete Steuerung in die Projekte einzugreifen.

Dies hat wesentlich dazu beigetragen, dass die Projekte die Umweltziele nicht erreichten. Der Bundesrechnungshof hat das BMUB aufgefordert, Projekte, bei denen die Gefahr des Scheiterns aufgrund ihres innovativen Charakters ohnehin schon be-

sonders hoch ist, künftig so zu begleiten, dass es die mit der Förderung verbundenen Ziele erreichen kann.

Das BMUB hat betont, dass die Projekte in Teilen erfolgreich gewesen seien. Sie hätten die Schifffahrtsbranche und die Bundesregierung dazu angeregt, sich intensiver mit Effizienzfragen und Techniken zur Abgasminderung zu befassen.

Aus fachlicher Sicht sei es vertretbar gewesen, die kombinierte Abgasanlage zu fördern. Mit dem angepassten Finanzbedarf hätten für die Bewilligung des Mehrzweckschiffes aktuelle Antragsunterlagen vorgelegen.

Im Laufe des Antragsverfahrens habe es keinen Anlass gesehen, daran zu zweifeln, dass das Mehrzweckschiff in erster Linie als Binnenschiff eingesetzt werde. Der spätere Einsatz für Charterfahren im Mittelmeer sei erforderlich gewesen, weil eine geförderte Technik auch wirtschaftlich sein müsse. Für die Durchführung der Messprogramme hätte es ursprünglich erwogen, in den Zuwendungsbescheiden einen festen Standort festzulegen. Dies habe es jedoch damals für unverhältnismäßig gehalten. In Zukunft werde es diesen Punkt bei „mobilen Förderobjekten“ sorgfältiger abwägen.

Das BMUB hat angekündigt, die Formulare für die fachlichen Stellungnahmen des

Umweltbundesamtes zu Förderanträgen im Umweltinnovationsprogramm zu bestehenden Risiken zu präzisieren. Stellungnahmen, Zwischen- und Abschlussberichte eines Förderprojekts wolle es künftig in eine Datenbank aufnehmen und mit den Haushaltsdaten zusammenführen. Dies ermögliche es, die Projekte zeitnah und in enger Abstimmung aller am Förderprozess Beteiligten zu steuern.

Die Stellungnahme des BMUB entkräftet die Kritik des Bundesrechnungshofes nicht:

■ Beide Projekte verfehlten die wesentlichen mit der Förderung verbundenen Umweltziele für die Binnenschifffahrt.

Dass die Förderungen möglicherweise mittelbar dazu beitragen, das Thema Abgastechnik für Binnenschiffe stärker in das Blickfeld zu rücken, ändert hieran nichts.

■ Seine Entscheidung, die kombinierte Abgasanlage zu fördern, traf das BMUB trotz der Warnungen des Umweltbundesamtes.

Fachliche Gründe dafür hat es weder genannt, noch sind solche erkennbar. Es hätte bei der Förderentscheidung aber zumindest die Auswirkungen auf die weiteren technischen und zeitlichen Planungen und damit die Erfolgsaussichten der Projekte untersuchen müssen. Hierfür hätte es entsprechende Angaben der Zuwendungsempfängerinnen benötigt; lediglich einen höheren

Finanzierungsbedarf vorzusehen, reichte nicht aus.

■ Das BMUB hätte von Anfang an sicherstellen müssen, dass ein Schiff, das auf Binnengewässern getestet werden soll, zumindest überwiegend auf Binnengewässern fährt. Später hat es nicht einmal dann steuernd eingegriffen, als es darüber informiert war, dass das Schiff nahezu ausschließlich auf See betrieben wurde. Wenn aber – wie das BMUB in seiner Stellungnahme anführt – ein wirtschaftlicher Betrieb auf Binnengewässern nicht möglich ist, hätte die finanzielle Förderung beendet statt ausgeweitet werden müssen.

Die vom BMUB angekündigten Verfahrensverbesserungen können zwar als erste Schritte die Projektsteuerung im Umweltinnovationsprogramm verbessern. Sie treffen jedoch nicht den Kern der vom Bundesrechnungshof kritisierten Versäumnisse des BMUB. Gerade bei Projekten, bei denen neue Anlagen, Verfahren oder Produkte erstmalig in der Praxis getestet werden, ist eine zuverlässige Erprobung wichtig. Denn nur so lässt sich feststellen, ob sie tatsächlich umweltschonend, praxistauglich und leistungsfähig sind. Der Bundesrechnungshof erwartet daher, dass das BMUB seine Projekte konsequent am Förderziel ausrichtet. Wenn sich abzeichnet, dass ein Förderziel nicht erreichbar ist, muss das BMUB die Förderung beenden oder die Fördermittel auf die erreichbaren Teilziele hin reduzieren. ■



Das Foto ist der Webseite <http://www.new-logistics.com> entnommen und zeigt das MS „RMS Kiel“, das nach dem Furtura Carrier System gebaut wurde.

Schiffahrts-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@schiffahrts-magazin.de

Friedbert Barg Verlag, Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Ja, ich möchte das Schiffahrts-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@schiffahrts-magazin.de

Datum, Unterschrift _____

Unser Thema ist die Schifffahrt, ..



.. da wissen wir, worüber wir schreiben.

Schon jetzt ausgebucht / Über 2000 Aussteller in Hamburg

2014 wird Rekordjahr für die SMM

Es wird ein Rekordjahr für die SMM, so viel steht bereits knapp vier Monate vor Beginn der Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft in Hamburg fest. Mehr Aussteller, mehr teilnehmende Nationen, mehr Besucher. „Wir sind bereits seit Monaten ausgebucht. Mehr als 2.000 Aussteller werden Innovationen des Marktes zeigen“, sagte Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung Hamburg Messe und Congress GmbH im Rahmen der Vorab-Pressekonferenz heute in Hamburg. Mehr als 50 Journalisten aus aller Welt waren gekommen, um Details zur SMM 2014 zu erfahren.

Messe-Chef Aufderheide und Dr. Herbert Aly, CEO und Managing Partner Blohm+Voss und Beiratsvorsitzender der SMM, gaben zu Beginn eine Einschätzung der Branche ab und stellten die Highlights der SMM 2014 vor. „Wir befinden uns an einem entscheidenden Punkt. Der Markt wird immer herausfordernder und immer feingliedriger. Wer da in Zukunft eine Rolle spielen will, muss heute aktiv werden“, sagte Aly. Sein Beitrag widmete sich vor allem der Lage in der Containerschiffahrt und auf den Werften. Der Druck auf die Reedereien sei hoch. „Aktuell werden weniger Schiffe gebaut, dafür werden sie immer größer. Das ist ein klares Zeichen für einen äußerst umstrittenen Wettbewerb“, sagte Aly. Zu den Märkten mit Wachstumspotenzial zählte er vor allem die Bereiche „Offshore Wind“, „Kreuzfahrtschiffe“, „Marine-Schiffe“, „Super-Yachten“ und „Offshore Öl und Gas“. „Auch alle bedeutenden Nischenmärkte werden auf der SMM vertreten sein. Besucher haben somit die Chance, sich für die Herausforderungen der Zukunft mit Informationen aus erster Hand ideal aufzustellen“, so Aly in seinem Eröffnungs-Statement.

An die einführende Analyse schloss sich eine Talkrunde mit weiteren hochkarätigen Experten an. Zu den Teilnehmern zählten Govert Hamers (Vorsitzender „SEA Europe“), Patrick Verhoeven (Generalsekretär, ECSA, European Community Shipowners' Associations) sowie Dr. Reinhard Lüken (Hauptgeschäftsführer, VSM, Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V. und Beiratsmitglied der SMM).

Die Auswahl der Fachleute spiegelte die neue Clusterung der SMM nach Thementagen wider. Eines der Top-Themen ist „Finan-

zierung“. Zu diesem Bereich äußerte sich VSM-Chef Dr. Reinhard Lüken. Er sieht einen grundlegenden Wandel auf die Branche zukommen: „Wettbewerbsfähige Finanzierungen haben heute eine Schlüsselfunktion für die Nutzung der enormen Wachstumspotenziale. Der Paradigmen-Wechsel in der maritimen Wirtschaft zu immer komplexeren und technisch anspruchsvolleren Lösungen erfordert auch von der Finanzseite – Banken wie Garantiegebern – eine Anpassung der etablierten Muster“, sagte Lüken. Bei der SMM würden mögliche Wege aufgezeigt: „Das SMM Ship Finance Forum ist ein attraktives Format mit international renommierten Experten, das den Blickwinkel der herstellenden Industrie einschließt und so Anregungen und Antworten für die Aussteller und Besucher der SMM anbietet.“

Zum Thema „Offshore“ stand Govert Hamers, Vorsitzender des Europäischen Schiffbau- und Zulieferverbandes SEA Europe und CEO des niederländischen Unternehmens Vanderlande Industries B.V., Rede und Antwort. Klar sei: Ob Öl, Gas oder Wind – in die Energiegewinnung auf hoher See fließen in den nächsten Jahren Milliardeninvestitionen. Was braucht die Branche, welche Werften profitieren? Wie steht es um die Marine-Equipment- Zulieferer? „Dieser Bereich birgt enorm viel Entwicklungspotenzial für die gesamte Branche“, sagte Hamers. Patrick Verhoeven, seit Anfang 2013 Generalsekretär des europäischen Reederverbands ECSA, steht für den Bereich „Umweltschutz“. Er bewertete die aktuelle Situation der Schiffahrt für die europäischen Akteure

vor dem Hintergrund strenger werdender Umweltauflagen und steigender Effizienzanforderungen. „Die Schiffahrt durchlebt aktuell eine ähnliche Pha-

se wie im 19. Jahrhundert, als der Wandel vom Segel- zum Dampfschiff vollzogen wurde. Heute jedoch ist der Wandel durch politische Vorgaben bestimmt – und es gibt sehr strenge zeitliche Vorgaben“, sagte Verhoeven. Emissionsgrenzen, Ballastwassermanagement, LNG: Verhoeven sieht nun die Politik in der Verantwortung, für maximale Planungssicherheit zu sorgen. „Reeder brauchen Gewissheit, dass diese Rahmenbedingungen auch langfristig Bestand haben werden und dass sich Investitionen in Neubau und Umrüstung auch wirklich lohnen“, sagte Hamers.

Den Themen „Sicherheit und Verteidigung“ (u.a. Piraterie) sowie „Recruiting“ (Personalmanagement in der maritimen Branche) wird bei der SMM 2014 jeweils ein eigener Thementag gewidmet. Beide Themen haben auch bei der Voraus-Pressekonferenz eine Rolle gespielt. In Sachen Fachkräftenachwuchs waren sich die Experten einig, dass der Markt zunehmend internationaler wird. „Wie es bei der Schiffahrt aussieht, weiß ich nicht. Im Schiffbau aber ist die Nachfrage nach jungen Arbeitskräften sehr hoch. Entscheidend ist zunehmend nicht nur das Know-how, sondern vor allem auch das Know-why“, sagte CEO Blohm + Voss Aly. Moderiert wurde die Veranstaltung von Dr. Max Johns, Geschäftsführer des Verbands Deutscher Reeder (VDR) und Beiratsmitglied der SMM. Die Diskussionsteilnehmer gingen auch auf aktuelle politische Geschehnisse – etwa die Ukraine-Krise oder das Schottland-Referendum. ■



Dr. Herbert Aly, Patrick Verhoeven, Dr. Reinhard Lüken, Dr. Max Johns, Govert Hamers (v.l.n.r.). Foto: SMM/Zapf

Kein Neustart nach aktuellen Updates erforderlich

Neue Furuno-ECDIS kann von der Crew eingebaut werden

Furuno teilt mit, dass ab August 2014 die neue Furuno ECDIS FMD-3100 auf den Markt kommen wird. Die Furuno FMD-3100 ist MED zugelassen und erfüllt die Anforderungen für papierkartenlose Navigation, sofern zwei Stationen installiert sind. Sie ist das günstigste Model der FMD-3x00 Serie, es wird die gleiche Software genutzt.

Radar Overlay ist serienmäßig integriert. Voraussetzung hierfür ist eine Verbindung mit einem Furuno Radar der FAR-2xx7- oder FAR-3xx0-Serie über LAN. Es ist möglich, mittels einer optionalen Radar Connection Box (RCB-002), die FMD-3100 mit Radaranlagen anderer Hersteller zu verbinden. Bei der Hardware der Furuno FMD-3100 handelt es sich um einen Panel Computer mit einem 24" Full HD Widescreen. Durch den Einsatz kleinerer Komponenten gegenüber den Vorgängerserien, wird der Aufwand für den Einbau reduziert und kann von der Crew an Bord vorgenommen werden. Mit dem Einsatz von SSD Festplatten und Compact Flash Speicherkarten wird auf bewegliche Teile verzichtet und der mecha-

nische Verschleiß verringert. Die Stabilität der Hard- und Software bleibt ohne unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV) erhalten.

Die Furuno FMD-3100 läuft auf einem Linux Betriebssystem mit Furuno Instanz Chart Redraw Technology für schnellen Aufbau der Kartendarstellung. Außerdem ist sie mit Jeppesen Dynamic Licensing kompatibel und unterstützt das Admiralty Information Overlay. Die neuesten Updates können bei einer bestehenden Internetverbindung automatisch heruntergeladen werden. Über den Menüpunkt „Auto-Load“ teilt das System die Kartenupdates automatisch dem gesamten ECDIS Netzwerk mit. Hierbei ist kein Neustart erforderlich. Auch Wetterdaten können geladen und auf der ECDIS grafisch dargestellt werden.

Furuno Deutschland bietet auch ECDIS Type Specific Training auf der neuen FMD-3100 an, entweder als Computer Based Training (CBT) oder alternativ als Classroom Training in der deutschen Niederlassung bei Hamburg. ■



Magnetrol

Eclipse 706 mit Foundation Fieldbus

Magnetrol bietet den neuen Eclipse 706 Transmitter jetzt mit Foundation Fieldbus an.

Eclipse 706 ist nach Herstellerangaben der erste geführte Radar-Transmitter, der die neuesten Fieldbus-Foundation-Kriterien (ITK 6.1.1.) erfüllt. Das Gerät enthält nun die bekannten Features wie 4-20 mA Ausgang, HART sowie:

- 3 x höheres Signal - Rausch Verhältnis (SNR)
- Erweiterte Diagnosemöglichkeiten (nach NAMUR NE 107)
- Überfüllsichere Sonden

Folgende Funktionsblöcke sind im neuen Eclipse 706 enthalten:

- (1) Resource Block (RB)
- (3) Transducer Blocks (TB)
- (8) Analog Input Blocks (AI)
- (2) PID Blocks
- (1) Arithmetic Block (AR)
- (1) Input Selector (IS)
- (1) Signal Characterizer Block (SC)
- (1) Integrator Block (IT)

Gleichzeitig zum Release erhalten Sie unter www.Magnetrol.com das entsprechende DTM für die Fieldbus Version als auch die neuen DTM's für die bestehenden HART Versionen des Gerätes.

Magnetrol ist einer der weltweit führenden Hersteller von Instrumenten zur Füllstand- und Durchflussmessung. Das Unternehmen stellt innovative Füllstand- und Durchflussinstrumente für ein breites Spektrum an Anwendungen in der Prozessindustrie her. Magnetrol brachte 1932 als erstes Unternehmen Instrumente zur Messung des Flüssigkeitsfüllstands für industrielle Anwendungen auf den Markt und stellt auch heute noch mit einem umfassenden Portfolio an Produkten und Technologien fortschrittliche Lösungen im Bereich der Mess- und Regeltechnik her. Magnetrol's strategisches weltweites Netz umfasst Produktionsstandorte auf vier Kontinenten. Diese sind durch ein Vertriebs-, Verkaufs- und Betreuungssystem mit 125 Standorten rund um den Globus verbunden. ■



Auch die Avalaon Impression ist mit einer KJ-Anlage ausgerüstet.

Foto: KJ

Wassernebel-Sprinkleranlage auf Flusskreuzfahrtschiffen

Platzvorteile durch kleinere Komponenten

Kreuzfahrtschiffe auf Flüssen stellen besondere Anforderungen an den technischen Brandschutz. Auf den 110 bzw. 135 Meter langen, schwimmenden 5-Sterne-Hotels ist der Platz knapp. Klassische Sprinklersysteme mit einer Wasserbevorratung von 1500 Liter pro Sprinklertank für die erste Minute scheiden schon aus Gewichtsgründen aber auch aufgrund von Platzgründen aus.

Eine besonders leistungsfähige Lösung bietet hier das KJ-FireOff-Wassernebelssystem. Wassernebel ist eine besonders effektive Methode einen Brand einzudämmen bzw. zu löschen. Die geringe Tropfengröße wird vom Feuer schnell verdampft, entzieht dem Feuer damit Energie und gleichzeitig verdrängt der Dampf Sauerstoff und entzieht dem Feuer die „Nahrung“. Es unterbindet somit die chemische Reaktion mit dem Brandgut. Knaack und Jahn ist ein Unternehmen aus Hamburg. Der technische Brandschutz auf Schiffen nimmt deutlich an Bedeutung zu, seitdem man mit einem eigenen Düsensystem namens KJ FireOff aktiv ist. Binnenkreuzfahrtschiffe mit ihren Anforderungen an das Systemgewicht und den Platzbedarf

sind prädestiniert für Wassernebel-Systeme. KJ FireOff eignet sich in besonderem Masse. Durch kleinere Systemkomponenten entstehen Platz- und Gewichtsvorteile. Außerdem ist das System besonders einfach und somit wartungsfreundlich.

Auch im Maschinenraum bietet KJ FireOff Wassernebel-Lösungen an. Viele Schiffsbetreiber unterstützen dies. Der Maschinenraum ist nachweislich der Schiffsbereich mit dem höchsten Feuerrisiko. Betreiber größerer Flotten wissen, wie hoch die Auslösehemmungen herkömmlicher Gassysteme zum Zeitpunkt des Ausbruchs eines Feuers bei der Crew sind. Es gibt genügend Beispiele, bei denen Maschinenfeuer aus diesem Grund auf andere Schiffsbereiche übergreifen haben. Beim Einsatz eines Wassernebel-Systems kann bedenkenlos frühzeitig ausgelöst werden. Zeitverzögerungen entfallen und das Feuer kann sich nicht mehr ausdehnen.

Neben allen bereits genannten Vorteilen, zeichnet sich das System durch eine unauffällige und ästhetische Optik aus. Die eigentliche Accommodation Düse ist in der Decke versteckt und springt nur im Brand-

falle heraus. Neben den Kundensegmenten im Offshore Windkraftmarkt („Innovation“ und „Vidar“), diversen sogenannten Mega/Super-Yachten, hat sich der Sektor Binnenkreuzfahrt in den letzten Monaten zu einem wesentlichen Marktbereich entwickelt.

Knaack & Jahn, ein Unternehmen der technischen Gebäudeausrüstung und Schiffsbetriebstechnik, operiert seit 50 Jahren mit mittlerweile 500 Beschäftigten an diversen Standorten in Europa. ■



Die FireOff-Range

Wahl des Antriebs ist eine Optimierungsaufgabe

Breites MAN-Motorenangebot für die Arbeitsschifffahrt

Von Sabo Krebs

Der Motorenhersteller MAN (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg) mit Sitz in München kann auf eine traditionsreiche Geschichte im Motorenbau zurückblicken. Die ersten Anfänge des Unternehmens reichen dabei bis ins Jahr 1758 zurück, wo mit der Hütte St. Antony in Oberhausen das Zeitalter der Eisenverarbeitung im Ruhrgebiet eingeläutet wurde. Nach und nach vergrößerte sich die Hütte um weitere Bereiche.

Aus diesen Vorläufern entstand im Jahr 1841 in Nürnberg die Firma Eisengießerei und Maschinenfabrik Klett & Comp und um die Jahrhundertwende letztlich die MAN. Im Ruhrgebiet lag dabei der Schwerpunkt weiterhin auf dem Erzabbau und der Stahlherstellung, in Augsburg und Nürnberg entstanden der Maschinenbau und die Antriebstechnik als aufblühende Geschäftszweige. Große Erfolge brachten dem Unternehmen dabei vor allem Projekte wie die Wuppertaler Schwebebahn und die legendäre Müngstener Eisenbahnbrücke, in denen das Unternehmen in (damals noch) unbekanntem

Ingenieurbereichen durch hervorragende Lösungen überzeugen konnte.

In den 1920er-Jahren erweiterte das Unternehmen seine Kompetenzen über die Deutsche Werft AG und die Deggendorfer Werft und Eisenbahn auf den maritimen Bereich. Nach einer wechselvollen Geschichte durch den Ersten Weltkrieg, die Weltwirtschaftskrise sowie in der Rüstungsindustrie und dem U-Bootbau des Zweiten Weltkriegs ist MAN in der Nachkriegszeit zum börsennotierten Unternehmen aufgestiegen.

Heute besteht der Motorenhersteller aus den beiden Geschäftsbereichen „Commercial Vehicles“ (MAN Truck&Bus) sowie „Power Engineering“ (MAN Diesel&Turbo), beide Bereiche halten Lösungen für die Berufsschifffahrt bereit. Vor allem im unteren Leistungsbereich zwischen 190 und 1.324 kW ist die Auswahl recht groß, hier kann das Unternehmen mit einem großen Know-how aus dem Truck&Bus-Bereich punkten. Die schnelllaufenden Viertaktmotoren variieren dabei zwischen Drehzahlen von 1.800 bis 2.300 Umdrehungen pro Minute.

MAN gliedert seine Motorenreihen dabei je nach Fahrprofil und Einsatz der Schiffe bzw.

nach Schiffstyp. Vor allem im Bau von Arbeits- und Spezialschiffen, die oft gewichtskritisch sind, lässt sich über eine geschickte Wahl des Antriebs bzw. durch schnelllaufende Motoren das Gesamtgewicht und auch der Treibstoffverbrauch reduzieren. Dafür muss jedoch zuvor eine detaillierte Analyse des Fahrprofils vorhergehen. Schnelllaufende Motoren sind meist bis zu 50 % leichter als langsamlaufende Modelle und zudem auch deutlich kleiner, es ist jedoch auch immer ein Getriebe nötig, um die Drehzahl auf die benötigte Propellerdrehzahl zu reduzieren. Vor allem im Bereich der Arbeitsschiffe kann eine falsche Motorenwahl fatale Folgen haben: Ist der Motor für den schweren Betrieb bei meist 100 % Volllast ausgelegt, wird aber über längere Zeit nicht in diesem Bereich gefahren, kann es zu Verschlackungen durch unverbrannte Partikel und weiteren Problemen kommen. Ist der eingebaute Motor hingegen für den leichten Betrieb ausgelegt, wird jedoch stärker beansprucht, kommt es zu Überlastungen. Die Wahl des Antriebs ist daher eine Optimierungsaufgabe, die vor allem für schnelle Verdrängerschiffe mit höheren Froudezahlen Zeit in Anspruch nimmt. Hier hält MAN eine große Auswahl bereit, um gemeinsam mit dem Kunden passgenaue Lösungen entwickeln zu können.

Im sogenannten leichten Betrieb geht man von bis zu 1.000 Betriebsstunden pro Jahr bei einem Volllastanteil von ca. 20 % aus, was dem Einsatzbereich von Behördenfahrzeugen wie z.B. Polizei- und Rettungsbo-

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)

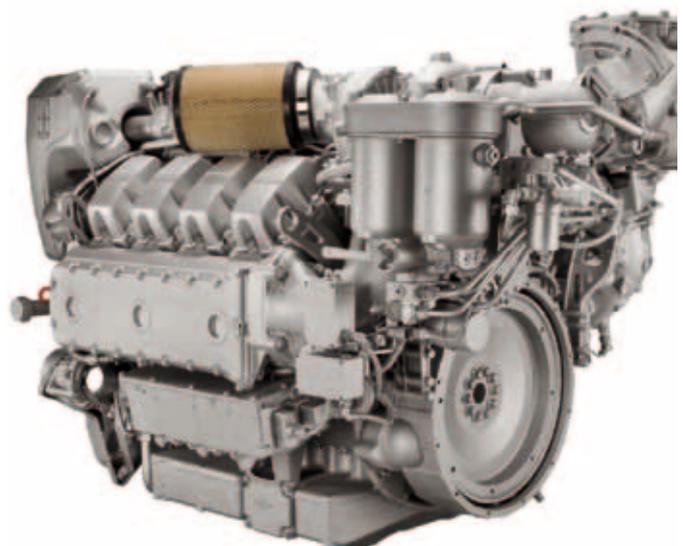
Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik)

68623 Lampertheim

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

E-Mail: Wernz@Wernz-GmbH.de

www.Wernz-GmbH.de



Der Motor Typ D2868 mit 8 Zylindern in V-Ausführung erfüllt nun die verschärften Abgasvorschriften EPA Tier 3 der USA

Auch bei dem Motor Typ D2876 mit 6 Zylindern in Reihe konnten die Emissionen ebenso durch innermotorische Lösungen gesenkt werden.

Fotos: MAN



ten sowie teilweise der Küstenwache entspricht. Für diese Bereiche stehen mit den Baureihen R6-730 und R6-800 6-zylindrige Reihenmotoren mit einer Leistung von 537 bzw. 588 kW zur Verfügung. Die V-Motoren V8-900, V8-1000 und V8-1200 mit jeweils 8 Zylindern und die Motoren V12-1360, V12-1400, V12-1550, V12-1650 sowie V12-1800 mit jeweils 12 Zylindern decken dabei Leistungsbereiche von 662 bis 1.324 kW (bzw. 900 bis 1.800 PS laut Bezeichnungen) für den leichten Betrieb ab.

Für den mittleren Betriebsbereich wird, je nach Motor, eine Betriebszeit von jährlich 3.000 bis 4.000 Betriebsstunden bei einem Volllastanteil von 50 % angenommen. In diesem Bereich liegen üblicherweise Fähren, Passagier- und Fischerboote. Die Motoren der Reihen D2866, D2876, D2848, D2868, D2842, D2862 für den mittelschweren Betrieb decken Leistungsbereiche von 294 bis 1.029 kW ab und sind je nach Motortyp mit 6, 8 oder 12 Zylindern in Reihe oder V-Form erhältlich.

Im sogenannten schweren Betrieb geht man von einer unbegrenzten Betriebszeit und bis zu 100 % Volllastbetrieb aus, was den üblichen Fahrprofilen von Arbeitsbooten, Schleppern, vielen Frachtschiffen sowie einigen Fähren entspricht. Für diesen Betriebsfall stehen ebenfalls dafür modifizierte Motoren der Reihen D2866, D2876, D2842 und D2862 zur Verfügung. Sie sind in Variationen von 6, 8 und 12 Zylindern und je nach Ausführung in V-Form oder als Reihenmotoren erhältlich und decken dabei

Leistungsbereiche von 190 bis 735 kW ab. Die meisten Modelle weisen dabei eine Bohrung von 128 mm auf. MAN-Motoren zeichnen sich vor allem durch eine kompakte Bauart aus, auch hier zeichnet sich das Know-how aus dem Truck&Bus-Bereich ab. Die Wartungsintervalle (TBO, time between overhaul) der Motoren schwanken dabei stark, je nach Modell und je nachdem ob diese für den leichten Betrieb (TBO ca. 5.000 Betriebsstunden), mittelschweren Betrieb (TBO ca. 8.000 – 20.000 Betriebsstunden) oder schweren Betrieb (TBO ca. 18.000 – 25.000 Betriebsstunden) ausgelegt sind. Alle Motoren erfüllen ohne weitere Abgasnachbehandlung die aktuellen Emissionsvorschriften der ZKR, bzw. IMO

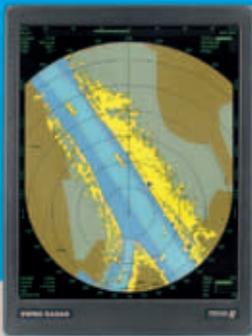
Tier 2 sowie seit Neustem die verschärften US-amerikanischen Abgasnormen EPA Tier 3. Diese stellten den Motorenhersteller vor eine besondere Herausforderung. Durch innermotorische Lösungen konnten die Emissionen aller Motoren soweit reduziert werden, so dass diese nun auch die EPA Tier 3-Forderungen ohne weitere Abgasnachbehandlung erfüllen.

Am 18. April lief mit der „Ava Jane“ in Alaska das erste Arbeitsschiff mit einem EPA-Tier-3 Motor von MAN vom Stapel. Das 10 Meter lange Fischerboot wurde auf der Bauwerft Mavrik Marine in der Bristol Bay Area mit einem MAN R6-730 Motor mit einer Leistung von 537 kW ausgestattet. ■

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

Im Alltag muss der Gabelstapler zu den Anforderungen passen

Hyster präsentiert vollständiges Produktportfolio für Hafenanwendungen

Der Flurförderzeuge-Hersteller Hyster ist der einzige Anbieter, der eine vollständige Produktpalette für den Güterumschlag vom Hafen bis zum Lager anbietet. Dabei reicht das Spektrum vom Pa-

lettenhubwagen bis hin zu Containerhandlern, die in der Hafenwirtschaft nicht mehr wegzudenken sind.“, sagt Kate Pointeau, Brand Manager von Hyster. Die Möglichkeit, Container im Hafenebereich

zu entladen und die Fracht direkt auf Paletten für den Landtransport zu verladen, ist nicht neu, wird aber immer beliebter. Der Vorteil dieses Lieferkettenmodells: die Leercontainer können unmittelbar zurück an den Liegeplatz gebracht werden und weiter verwendet werden.

„Die Anforderungen an Häfen, Containerterminals und Lagerbetriebe zeigen, wie Flurförderzeuge aller Größen und Typen an verschiedenen Punkten in der Lieferkette eingesetzt werden. Und zwar beim gesamten Logistikprozess vom Schiff über das Lager bis in die Geschäfte“, erläutert Pointeau weiter. Das gesamte Hyster Produktportfolio umfasst Reachstacker, Containerhandler, Großstapler (bis 48 Tonnen), verbrennungsmotorische Fortens Gabelstapler mit zwei bis neun Tonnen Tragfähigkeit, Elektrostapler und eine Vielzahl an Lagertechnikstaplern.

„Hyster unterstützt alle Anwendungen mit zuverlässigen Staplern, die sich durch geringe Betriebskosten und Energieeffizienz auszeichnen“, so Pointeau. „Dieses Prinzip zieht sich durch unser gesamtes Produktportfolio und ermöglicht die Zusammenarbeit mit einem einzigen Zulieferer vom Hafen bis zum Empfänger vor Ort.“

Hyster ist Experte im Containerhandling und einer der weltweit führenden Anbieter für Containerhandler und Reachstacker. Die Maschinen werden für den Transport und die Lagerung von Seecontainern in Häfen und Terminals eingesetzt. Die nach Tier 4i/ Stufe IIIB optimierten Motoren der Stapler sind besonders kraftstoffsparend und wurden auf einer Hyster HUB-Veranstaltung auf dem Flughafen Weeze am Niederrhein vorgestellt. Nach dem Transport der Container in das Hafeneingang werden Hubwagen und Gabelstapler in verschiedenen Größen verwendet, um die Container auszuladen. Die auf Paletten verpackten Güter werden dann anschließend in die Bereitstellungsräume transportiert.

„Im Alltag muss der Gabelstapler zu den Anforderungen passen, insbesondere beim Entladen von Containern“, so Pointeau. „Wir bieten für die Fortens Gabelstapler mit Verbrennungsmotor beispielsweise unzählige verschiedene Konfigurationen an. Damit sind selbst die anspruchsvollsten Anwen-



Ein Hyster-Stapler im Hafeneinsatz.

Foto: Hyster

dungen im Schichtbetrieb rund um die Uhr möglich.“ Für weniger intensive Standardanwendungen eignen sich die Hyster CT-Modelle mit einem sehr guten Preis-Leistungs-Verhältnis.

Für den Güterumschlag in Lagern bietet Hyster ein umfassendes Produktportfolio inklusive Kommissionierern, Palettenhubwagen, Schmalgangstaplern sowie dem kürzlich eingeführten Schubmaststapler an. „Mit Hyster Staplern erreichen Unternehmen eine größere Effizienz und können das Kommissionieren und Verladen im Hafenbereich optimieren“, meint Pointeau. „In die Entwicklung der robustesten und zuverlässigsten Lagertechnikstapler weltweit haben wir sehr viel investiert.“

Der leistungsstarke Hyster JXN Elektro-stapler ist einer der energieeffizientesten auf dem Markt und unterstützt Unternehmen bei der Verbesserung ihrer Klimabilanz. Zudem steigert er die Leistung in einer Arbeitsschicht deutlich. Mit Luft- oder Hohlkammerbereifung zeigen die robusten Modelle mit einer Tragfähigkeit von 1,5 bis 5 Tonnen gleichermaßen gute Leistungen im Innen- und Außenbereich. „Bisher wurde so ein robustes Design und die hervorragende Traktion nur von einem verbrennungsmo-

torischen Stapler erwartet“, sagt Pointeau. Um die Produktivität beim Transportieren, Stapeln oder Laden von Paletten zu verbessern, bieten die Hyster Paletten- und Gabelhochhubwagen eine hohe Zuverlässigkeit, Kraft und Präzision. Insbesondere für schnelles und zuverlässiges Kommissionieren wurde der Hyster Niederhubkommissionierer konzipiert. Er erzielt die besten Leistungen beim Kommissionieren einzelner Artikel und sorgt dafür, dass die Lasten auf der optimalen Höhe platziert werden. Den besten Zugang ermöglicht dabei ein höhenverfahrbarer Kommissionierer der K-Serie von Hyster. Denn diese bieten gleichzeitig schnelle Hub- und Horizontalbewegungen über Schienen- oder induktive Führung. Zur Optimierung der Lagerkapazität bei schmalen Gängen und Hochregallagern wurde der Hyster Schmalgangstapler entwickelt. Er kann schnell und effizient Paletten aus Hochregallagern mit bis zu 17 Metern Höhe auslagern. Um einen der schnellsten Transits im Schmalgangbereich der Branche zu erzielen, wird die horizontale Bewegung intelligent mit den vertikalen Bewegungen kombiniert. Dafür bietet das patentierte Vierfach-Hubgerüst eine beeindruckende Robustheit und Verdrehungsfestigkeit bei bewährter Zuverlässigkeit.

Der neue Schubmaststapler von Hyster erzielt Fahrgeschwindigkeiten von bis zu 14 km/h, erreicht eine Hubgeschwindigkeit von 0,8 m/s und wurde für das Heben von Lasten auf bis zu 12,5 m konzipiert. „Der neue Schubmaststapler von Hyster bietet eine hohe Zuverlässigkeit, ist verlässlich und zeichnet sich durch geringe Gesamtbetriebskosten auch bei anspruchsvollen Lageranwendungen aus“, meint Pointeau. Dank der einzigartigen patentierten Profilkonstruktion des Hubgerüsts bleibt die Resttragfähigkeit bis in große Höhen erhalten und das kleinere Gesamtprofil sorgt für bessere Sicht.

„Zur Unterstützung bei der Entscheidungsfindung und der Auswahl der passenden Staplerflotte zeigen wir mit einer 3D-Lagersimulationssoftware, wie sich Hyster Produkte in der Anwendung verhalten, bevor diese spezifiziert oder implementiert werden“, erklärt die Brand Managerin. Sobald er in Betrieb ist, ermöglicht der neue Hyster Tracker, ein kabelloses Überwachungssystem, ein effektives Fuhrparkmanagement. Alle Produkte und Services von Hyster können individuell an spezielle und anspruchsvollste Anforderung angepasst werden, beispielsweise explosionsgeschützt und mit Anbaugeräten. ■



Anspruchsvoller Materialumschlag. Foto: Hyster

Dortmunder Hafen AG

Guter Start in 2014 lässt hoffen

Man hat unfair mit uns gespielt, aber wir blicken voran und hoffen, in diesem Jahr an 2012 erfolgreich anknüpfen zu können“, erklärte Uwe Büscher, Vorstand der Dortmunder Hafen AG, bei der Vorstellung der Ergebnisse für 2013. „Vor diesem Hintergrund sind unsere Zahlen positiv, auch wenn wir unter den Zahlen des Vorjahres lagen.“

Ein schwieriges Jahr 2013 hatte der Dortmunder Hafen hinter sich gebracht: Insgesamt 109 Tage mit eingeschränkter Erreichbarkeit hatte der Hafen am Ende des Dortmund-Ems-Kanals zu verzeichnen, 33 Tage davon mit einer Vollsperrung der Schleuse Henrichenburg. Mehr noch als die Reparaturarbeiten, bei denen die Schleuse zumindest an 76 Tagen in der Nacht in Betrieb war, traf die Dortmunder der Streik der Schleusenwärter. Er schnitt sie 22 Tage lang völlig vom westdeutschen Kanalnetz ab: „Die Streiks haben hier Arbeitsplätze bei den Verladern gekostet“, so Büscher. „Wir haben, wo immer möglich, Schiffsfracht auf Lkw und Bahn verschoben, aber ich traue jeder nicht per Schiff transportierten Tonne. Wir können nicht sagen, wie viele Güterströme ganz an Dortmund vorbei gegangen sind“, erklärte Prokurist Rainer Pubanz. Vor allem die Streiks waren eine Existenzbedrohung. Verlader mussten mit großem Arbeits- und Kostenaufwand Warenströme auf andere Verkehrsträger umschichten, Binnenschiffer und Partikuliere hatten wei-

terlaufende Kosten, aber keine Einnahmen, weil sie nicht fahren konnten. „Gott sei Dank hat es bei den Unternehmen im Hafen keine Standortverlagerungen gegeben.“ Büscher hofft, das Vertrauen in die Binnenschifffahrt zurückzugewinnen zu können. Jeder Verkehrsträger hat seine Berechtigung: „Schiffe und Bahn sind auf langen Strecken günstiger und umweltfreundlicher, der Lkw lohnt sich eher für kurze Distanzen und die „letzte Meile“. Zumindest ein Wachstum im Binnenschifftransport ist am Dortmunder Hafen in 2013 vorbeigegangen: Am gestiegenen Güteraufkommen hatte zwar auch Dortmund ein gutes Stück vom Kuchen abbekommen. Profitiert hat hiervon allerdings in erster Linie die Bahn. Was bleibt, ist ein unverschuldeter Image-Schaden, den es künftig auszubügeln gilt.

Der Gesamtumschlag der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasser betrug 2013 insgesamt 5,28 Mio. Tonnen – ein Wachstum von 70 Mio. Tonnen oder 15,3 Prozent. Rund 2,38 Mio. Tonnen wurden per Binnenschiff transportiert, 2,9 Mio. Tonnen per Bahn, wobei das Umschlagsplus beim Schiff ein mageres Prozent betrug, bei der Bahn dagegen gut 30 Prozent. Die Verlagerung von Güterströmen auf Bahn oder Lkw machte den Transport aufwendiger und teurer, wodurch der Gewinn von 1,18 Mio. Euro 2012 auf 424.000 Euro 2013 regelrecht einbrach. Umschlagstärkste Gütergruppe war wie im Vorjahr der Container

mit 175.500 Ladeeinheiten. Es folgten Mineralöle mit 544.000 Tonnen und Baustoffe mit 468.000 Tonnen. Diese drei umschlagstärksten Gütergruppen machen rund 77 Prozent des Schiffs-güterumschlages aus.

Gut aufgestellt ist der Dortmunder Hafen beim Containerverkehr. Das bestätigte 2013 die Planco-Studie, die 30 Standorte im Hinblick auf deren Eignung als Seehafen-Hinterlandhubs für Containerverkehre untersuchte. Von sieben Häfen, die hier die höchste Bewertungsstufe erreichten, war Dortmund als einziger Kanalhafen dabei. Allerdings bewegt man sich in der Containerverladung mit 175.500 Ladeeinheiten schon sehr dicht an der Kapazitätsgrenze (180.000 Einheiten). Dringend benötigt wird hier das neue bimodal ausgerichtete KV-Terminal: Erster Spatenstich ist im Spätsommer, Ende 2015 bis Anfang 2016 soll die Anlage in Betrieb gehen. Im ersten Bauabschnitt wird eine Kapazität von 103.000 Ladeeinheiten realisiert. Nach Abschluss des zweiten Bauabschnitts werden Kapazitäten von 150.000 Ladeeinheiten jährlich zur Verfügung stehen. Hierher wird der Umschlag verlagert, der keinen Wasseranschluss benötigt. Schwerpunktmäßig werden dies Wechselbrücken und Trailer sein, aber auch Container. Die Planungen der Anlage erfolgten zusammen mit der Duisport-Gruppe, die hier über ein weitgefächertes Know-how verfügen.

Der Start ins Jahr 2014 war vielversprechend. Mit der Erweiterung sieht man sich für die Zukunft gut aufgestellt. Da feiert man seine Jubiläen natürlich umso lieber. Gleich drei sein es für den Dortmunder Hafen in diesem Jahr. Seit 1899 – also 115 Jahre – mit der Fertigstellung des Dortmund-Ems-Kanals gibt es den Hafen. Vor 75 Jahren – 1939 – wurde die Dortmunder Hafen AG gegründet, und seit 25 Jahren gibt es das Container Terminal Dortmund. Mit optimistischen Aussichten für die Zukunft lässt sich das besonders gut feiern.

Den Duisburger Hafen sehen die Dortmunder nicht als Konkurrenz, sondern als Partner: Die Vernetzung der Häfen ist wichtig für gemeinsame Logistik-Lösungen. „Wenn wir in Hongkong Transportkonzepte vorstellen, verschwindet das Ruhrgebiet unter einem Daumen auf der Karte“, erklärte Markus Bangen, Generalbevollmächtigter der Dortmunder Hafen AG und Vorstandsmitglied der Duisburger Hafen AG. „Die Globalisierung ist Realität: es sind weltweit kostengünstige Lösungen gefragt. Das Gesamtpaket ist entscheidend, die Abläufe hier vor Ort interessieren dort nicht“, so Bangen weiter.

Petra Gründendahl ■



Bei der Jahrespressekonferenz (v.l.): Von links: Markus Bangen, Generalbevollmächtigter der Dortmunder Hafen AG, Uwe Büscher, Vorstand der Dortmunder Hafen AG, und Prokurist Rainer Pubanz. Foto: PG

100 Jahre Hafen Gelsenkirchen

Immenser Wirtschaftsfaktor

Wir sind Hafenstadt!“, unterstrich Oberbürgermeister Frank Baranowski die Bedeutung des Gelsenkirchener Hafens für die Stadt und den Wirtschaftsstandort. Mit 200 Tonnen Zucker auf der MS Elisabeth fing der Hafenbetrieb am Rhein-Herne-Kanal vor 100 Jahren an. Die Eröffnungsfeier fiel damals dem Ersten Weltkrieg zum Opfer. Mit Kohle, Erzen und Stahl befeuerte der Hafen Jahrzehnte lang die Wirtschaft des Ruhrgebiets. Und auch heute solle man sein Potenzial nicht gering schätzen, so Baranowski: „Er ist ein Kraftzentrum unserer Wirtschaft!“

Zur 100-Jahr-Feier hatte die Gelsenkirchener Logistik-, Hafen- und Servicegesellschaft (Gelsen-Log) gemeinsam mit der Wirtschaftsförderung der Stadt Gelsenkirchen in den Stadthafen eingeladen. Rund 270 geladene Gäste aus Wirtschaft und Politik waren der Einladung gefolgt. „Der Hafen hat eine immense Bedeutung als Wirtschaftsstandort“, erklärte Dr. Christopher Schmitt, Gelsenkirchens Wirtschaftsförderungsdezernent, in seiner Begrüßung. Einen Überblick über aktuelle Entwicklungen im Hafen gab eine Talkrunde von Hafenanrainern ebenso wie eine Hafentour zum Abschluss. Vom Kohletransport, einst Anlass für den Bau von Rhein-Herne-Kanal und Gelsenkirchener Hafen, und wirtschaftlicher Monostruktur ist nichts mehr übrig. „Wir mögen Vielfalt“, erklärte Hafen-Betriebsleiter Franz-Josef Grefrath, wie man sich nach dem Strukturwandel möglichst krisenfest aufgestellt hat. Seit 1979 arbeitet er im Hafenbetrieb, kennt den Standort wie kein Zweiter: „Mister Hafen Gelsenkirchen“ nennt man ihn hier – zu Recht.

Der umschlagmäßig größte Hafen am Rhein-Herne-Kanal liegt in Schalke-Nord. Direkt nebenan liegt die Glückauf-Kampfbahn, die Keimzelle des Fußball-Traditionsvereins, der zehn Jahre vor dem Rhein-Herne-Kanal und dem Hafen sein 100-Jähriges feiern konnte. Verkehrsträgerübergreifend werden im Stadthafen 7 Mio. Tonnen Güter im Jahr umgeschlagen: per Binnenschiff, Bahn oder Straße – oder über die Pipeline, mit der Trans Tank (früher Deutsche BP) die Tankstellen im Ruhrgebiet und darüber hinaus per Tanklastler beliefert. Seit 1953 steht das Tanklager, das heute 280 Mio. Liter Mineralölprodukte fasst. Bei Mineralöl und Mineralölprodukten sowie beim Getreide gehört der Hafen zu den wichtigsten Umschlagplätzen im Ruhrgebiet.

Gelsen-Log betreut als Hafenbetreiber (klas-

sischer „Landlord“) mit 13 Mitarbeitern Logistiker, Spediteure, Service-Unternehmen und produzierende Betriebe auf dem rund 1,2 Mio. Quadratmeter großen Hafeneareal. Die 120.000 Quadratmeter Wasserfläche grenzen an 3.500 Meter ausgebautes Ufer mit ca. 35 Krananlagen. Ein Schwerlastkran für 250 Tonnen ermöglicht der Siefert Expedition Schwertransporte, auch ihre „gewichtigen“ Transportgüter über alle drei Verkehrsträger zu verteilen. Optimale Verkehrsanbindung bieten neben der Wasserstraße das knapp 15,8 Kilometer lange Schienennetz der Hafenbahn, das an die Trassen der Deutschen Bahn angebunden ist, sowie die Anschlussstellen ans Autobahnnetz (A42, A2, A40 und A52) in unmittelbarer Nähe.

„Unser Hafen liegt am bestausgebauten Kanal- und Hafennetz in Westeuropa. Wir müssen mehr Güter auf die Wasserwege verlagern. Die Straßen sind schon lange an ihren Grenzen, das weiß jeder, der täglich im Ruhrgebiet im Stau steht“, machte Baranowski klar. Als multimodale Drehscheiben auf Schiene und Wasserstraßen sind Häfen darum unverzichtbar. Ergänzend zur Logistik findet hier auch oftmals Wertschöpfung statt. Angelieferte Güter werden bearbeitet, konfektioniert oder veredelt und dann weitertransportiert bzw. ausgeliefert. Bei der Ansiedlung steht die Nähe zu Verkehrsträgern für den Gütertransport hoch im Kurs. „Bis Anfang des Jahrtausends haben wir hier noch Stahl aus Bochum verschifft“, erinnerte sich Prokurist Franz-Josef Grefrath. Nach Kohle, Eisenerz und den Stahlerzeugnissen aus dem Ruhrgebiet kamen schließlich die Stahlhändler nach Gelsenkirchen: Walzstahlhandelsgesellschaft mbH, Gelsenstahl GmbH & Co. KG, Metalux oder Heinrich Schütt GmbH & Co. KG ließen sich



Keiner kennt den Hafen so gut wie er: Franz-Josef Grefrath, Leiter Hafenbetrieb bei Gelsen-Log. Foto: PG

im Hafen nieder, so dass auch heute noch Stahl über Gelsenkirchen in die Welt geht. Und wenn der Stahl ausgedient hat, kommt er dann vielleicht über die Alfred Mandel GmbH Schrottaufbereitung und Recycling zurück in die Ruhrgebietsstadt.

Der Gelsenkirchener Hafen ist nicht nur Warenumschlagplatz, sondern auch Unternehmensstandort. Hier finden Produktion und Wertschöpfung statt von Unternehmen, die beim Transport auf die Binnenschifffahrt angewiesen sind oder bevorzugt auf diese setzen. Der aktuell „älteste“ Anlieger im Hafen ist Müller's Mühle. Schon vor dem Zweiten Weltkrieg hatte sich der Mühlenbetrieb hier angesiedelt. Reis und Hülsenfrüchte werden bis heute hier auf Schiffen angeliefert und konsumentengerecht zum Verkauf an die Kunden im Einzelhandel ausgeliefert. An die Bäckereien im Ruhrgebiet liefern vom Stadthafen aus die Südhannoverschen Mühlenwerke Engelke & Haller seit 10 Jahren Mehl und Stärke aus Weizen und Roggen. Mit Avantgard Malz steht hier auch Deutschlands größte Mälzerei, die Brauereien im Umkreis bis hinein ins Sauerland beliefert. Insgesamt sind über 60 Unternehmen aus den verschiedensten Branchen angesiedelt, mit mehr als 2.000 Arbeitsplätzen.

Petra Gründendahl ■



Müller's Mühle am Gelsenkirchener Handelshafen ist das am längsten angesiedelte Unternehmen. Foto: PG

Einweihung der Sennebogen Akademie in Straubing

Erich Sennebogen: „Wer nichts verändert, wird auch nichts besser machen.“

Von **Melanie Bäuml-Schachtner**

Wer nichts verändert, wird auch nichts besser machen.“ - Das war der Leitspruch von Erich Sennebogen. Mit dieser Maxime brachte es der Gründer der Firma Sennebogen vom Ein-Mann-Unternehmen, das den Bauern die Arbeit mit Mistkränen erleichterte und dessen erste Entwürfe am Reißbrett eines 21-Jährigen Visionärs entstanden, bis zur Weltfirma für Bagger und Kräne mit derzeit 1100 Mitarbeitern und einem Jahresumsatz von 300 Millionen Euro im Vorjahr. 2011 ist die Straubinger Unternehmerpersönlichkeit, die 1952 in Pilling acht Kilometer von Straubing das Unternehmen aufbaute, gestorben. Einen weiteren Meilenstein in der Firmengeschichte konnte der vielfach ausgezeichnete Kopf des Familienunternehmens nicht

mehr miterleben. Wohl aber seine Söhne Erich und Walter Sennebogen, die den Bagger- und Kranhersteller im Industriegebiet Straubing-Sand leiten: Nach vierjähriger Planungs- und zweijähriger Bauzeit konnte nun die Sennebogen Akademie eingeweiht werden. Dort soll an Mitarbeiter, Vertriebspartner und Kunden Wissen vermittelt werden, sowohl in der Theorie als auch in der Praxis. Außerdem entstand das Erich-Sennebogen-Museum, das den Bogen von den 50er Jahren bis heute spannt, die Schulungshallen und das Vorführgelände. Sennebogen hat im Industriegebiet Straubing-Sand für die vier neuen Komponenten des Unternehmens über sechs Millionen Euro investiert.

Das Unternehmen stellt Bagger und Kräne her, generiert aber auch ein Drittel ihres Umsatzes durch die Hafentechnik. "Wir fertigen

Hafenkräne und Umschlagsmaschinen für weltweite Abnehmer", erklärt PR-Manager Florian Attenhauser. Dies ist auch am neuen Vorführgelände ersichtlich: Ein simuliertes Hafenbecken zeigt, wie die Sennebogen-Technologie vor Ort funktioniert.

Eine Pyramide ist das Herzstück des neuen Gebäude- und Freigeländekomplexes der Firma Sennebogen. Sie ragt gen Himmel - genau wie es die Maschinen der Firma Sennebogen tun. Auch die Firma Sennebogen ist gewachsen und mittlerweile weitverzweigt. Sie besitzt zwei Standorte in Straubing, einen in Wackersdorf, einen in Nordamerika und einen in Singapur. Gefertigt und montiert wird allerdings nach wie vor ausschließlich in Straubing. "Das ist einzigartig an unserer Firma", betont Unternehmer Walter Sennebogen.

Wissenstransfer ist beim Unternehmen sehr



Schulungsraum der neuen Sennebogen Akademie.

Foto (2:) Melanie Bäuml-Schachtner

wichtig, betonen die Chefs. So sollen Mitarbeiter, aber auch Externe stets auf dem Laufenden gehalten werden. Damit sie nicht nur die Theorie erleben können im modernen Veranstaltungszentrum, das auch an andere Firmen und Einrichtungen mit einem Event-Paket vermietet wird, stehen in einer Schulungshalle Geräte bereit. Ein 65-Tonnen-Kran kann getestet werden, von einem Führerhaus aus kann mit Joystick-Technik das Baggerfahren geübt werden, und vier Trainer stehen auch im Vorführgelände zur Verfügung und zeigen an einem simulierten Hafenecken, wie Hafenkranne, Umschlagmaschinen und Förderbänder funktionieren. „Es ist wichtig, dass die Maschinen vor Ort gleich ausprobiert und dann gegebenenfalls auch optimiert werden können. Theoretische Probleme können in der Praxis getestet und beseitigt werden“, erklären die Firmenchefs. Aus- und Weiterbildung werde bei Sennebogen überhaupt großgeschrieben. 60 Auszubildende in elf Berufen werden fit für das Unternehmen gemacht. Die duale Ausbildung des Betriebs sei weltweit einzigartig. Auch ein duales Studium wird mittlerweile angeboten. „So sind wir zum Exportweltmeister geworden, und wir wollen es noch ziemlich lange bleiben“, gibt Walter Sennebogen die Marschrichtung vor. Gemeinsam an einem Strang zu ziehen, um das Beste herauszuholen, sei seit jeher der Leitspruch bei Sennebogen gewesen. Aus der ersten Mannschaft wuchs Stück für Stück ein globales Wirtschaftsunternehmen, ohne jedoch die Wurzeln des Erfolgs zu vergessen. Wir sind und bleiben ein Familienbetrieb“, erklären Erich und Walter Sennebogen unisono. „Das bedeutet, dass wir uns die Freiheit nehmen, regional zu denken - und auch emotional!“ Damit begründen beide die Sechs-Millionen-Investition. Auf den ersten



Erich und Walter Sennebogen (v.l.).

Blick ist diese unternehmerisch unnötig“, unterstreichen beide. „Doch wir wollen die Kunden und auch die Bevölkerung an uns binden. Im Sennebogen-Museum und in den Veranstaltungsräumen wird die Marke Sennebogen erlebbar. Das war unser Ziel!“

Als Innovationstreiber biete Sennebogen heute Qualitätsprodukte auf höchstem Niveau, doch schon längst gehe es um mehr als nur gute Produkte. Der weltweite Wettbewerb, bei dem das Straubinger Unternehmen so erfolgreich mitmischt, verlange mehr als hochwertige Maschinen und ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis beim Kauf.

Die Maschinenverfügbarkeit, ein schneller, zuverlässiger Service und kompetente Ansprechpartner, die im Bedarfsfall in kürzester Zeit vor Ort sind, seien die entscheidenden

Kriterien, um weltweit nicht nur wettbewerbsfähig, sondern erstklassig im Kran- und Umschlaggeschäft zu agieren. Deshalb werden die Service- und Vertriebspartner ab sofort zu Schulungen nach Straubing in den neuen Räumlichkeiten eingeladen. Diese laufen seit November, die Auslastung liege momentan bei 65 Prozent, Tendenz steigend. Parallel wurde extra dafür unter der Regie der Firma Sennebogen das Hotel Asam auf- und ausgebaut, um entsprechende hochklassige Übernachtungsmöglichkeiten für auswärtige Gäste zu bieten. „Die ganze Welt wird bei uns im Industriegebiet Straubing-Sand zu Gast sein“, freut sich Erich Sennebogen - und schiebt mit einem verschmutzten Lächeln hinterher: „Und wenn sie alle hören, wie schön die Sennebogen-Akademie geworden ist, werden wir uns vor Anfragen nicht mehr retten können!“ ■

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

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

AG Häfen NRW und IG Häfen und Wasserstraßen:

Kritik am Hafenenwicklungsplan

Die Weiterentwicklung der Logistik ist als Stütze der regionalen Wirtschaft notwendig“, erklärte Ralf Fink, stellvertretender Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Häfen in Nordrhein-Westfalen im Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB). „Ein Konzept, das fast alle Häfen in NRW ausschließt, ist aber nicht im Interesse der Wirtschaft“, brachte er die Kritik der AG Häfen NRW am neuen Landesentwicklungsplan (LEP) auf den Punkt. Der neue Entwicklungsplan widerspricht erklärten Zielen der Landesregierung, das System „Wasserstraßen/Häfen“ weiterzuentwickeln“, erklärte Bernd Neffgen, Federführer Planung der IHK NRW und Geschäftsführer Standortpolitik der IHK Mittlerer Niederrhein.

Im Pressegespräch erläuterten Bernd Neffgen als Interessenvertreter der Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen zusammen mit Günter Haberland (IG Häfen und Wasserstraßen) sowie Werner Spionkowski und Ralf Fink (beide AG Häfen NRW) ihre gemeinsame Position zur Zukunft der Binnenhäfen in der wirtschaftlichen Entwicklung, wie sie LEP, Hafenkonzept NRW und Bundesverkehrswegeplan in ihrer jetzigen Fassung vorgeben. Der Bedeutung der nordrhein-westfälischen Binnenhafenstandorte werden diese Konzepte mit dem Herauspickeln einzelner Hafenstandorte als „landesbedeutsam“ nicht gerecht, so die einhellige Meinung.

Der neue Landesentwicklungsplan NRW, der aktuell Gremien und Interessenverbänden zur Stellungnahme vorliegt, widmet den Binnenhäfen erstmal ein eigenes Kapitel. Dies sei ja grundsätzlich zu begrüßen, da es die Bedeutung von Binnenschifffahrt und Logistik für den Standort NRW unterstreicht. Allerdings sei es nicht im Interesse der Wirtschaft, die Häfen in Duisburg, Neuss, Düsseldorf, Köln, Krefeld, Hamm, Minden, Dortmund, Bonn und Wesel als „landesbedeutsam“ unter Schutz zu stellen und weiter zu fördern, während etwa 80 weitere Binnenhäfen in NRW schlichtweg fallen gelassen werden. Woran macht man „landesbedeutsam“ fest? Am Umschlagsvolumen und am wasserseitigen Umschlag zum Beispiel, das sind die objektiven Kriterien. Die „aktuelle Bedeutung in den dynamischen Teilbereichen“ und die „besondere standortpolitische Bedeutung“ sind subjektive Einstufungen, die jedoch für einen Hafenstandort schwerwiegende Konsequenzen haben

können. Zu sehr spielen hier politische Interessen eine Rolle, die aber nicht im Sinne des Wirtschaftsstandortes NRW sind.

Nordrhein-Westfalen ist Deutschlands Binnenschifffahrts- und Binnenhafenland Nummer Eins. Jede vierte Tonne Güter geht hier über die Wasserstraßen. Verkehrsinfrastruktur und Logistik sind wichtige Standortfaktoren der Wirtschaft. Das gilt auch – und vielleicht umso mehr – seit nicht mehr Kohle und Stahl die Wirtschaft bestimmen. Strukturwandel funktioniert nur da, wo man ansiedlungswilligen Unternehmen etwas bieten kann: eine gut ausgebaute Infrastruktur zum Beispiel. Und hier spielen Binnenhäfen als trimodale Drehscheiben eine ganz besondere Rolle. Rund 90 Binnenhäfen gibt es in NRW. Alle diese Standorte sind einmal ausschlaggebend für Ansiedlungen gewesen, die die verkehrsgünstige Lage schätzen. Der neue Landesentwicklungsplan NRW sieht nun vor, einen kleinen Teil dieser Hafenstandorte als „landesbedeutsam“ zu begünstigen. Nur diese Häfen kämen dann in den Genuss eines Bestandsschutzes, der sie vor „fremdartiger“ Nutzung schützt (Umgebungsschutz). Ausreichende Gewerbeflächen sollen nur noch in „landesbedeutsamen“ Häfen ausgewiesen und realisiert werden dürften. Das betrifft auch bereits bestehende Betriebe, die dann ihre eigenen Flächen nicht mehr für Betriebserweiterungen nutzen könnten: „Wir verknappen zusätzlich den Raum, den wir in Häfen haben“,

kritisiert Werner Spionkowski, Geschäftsführer der Spedition Ruhrmann, die in Duisburg ansässig ist und mehrere Standorte im westdeutschen Kanalnetz betreibt. „Eine Einstufung als ‚landesbedeutsam‘ ist wenig sinnvoll“, so IHK-Mann Neffgen. Alle Binnenhäfen sind wichtig für den Wirtschaftsstandort NRW. Ganz im Gegenteil: „Wir müssen nicht genutzte bimodale Gewerbestandorte finden und diese an die Wasserstraßen anbinden“, plädiert Neffgen dafür, vorhandenes Flächenpotenzial zu erschließen.

Stillstand macht NRW als Wirtschaftsstandort kaputt: „Die Wirtschaft leidet unter verfallender Infrastruktur, aber bisherige Sperrungen wie die der A1-Brücke in Leverkusen, waren wohl noch nicht schlimm genug, die Politik aufzurütteln“, so Haberland. Die Wirtschaft wird aber früher oder später Konsequenzen daraus ziehen müssen. Und ist das Gewerbe erst einmal weg, weil wichtige Infrastruktur nicht mehr zur Verfügung steht, dann bleibt es weg! Und wo Umschlag verloren geht und Unternehmen weg gehen, fehlen die Steuereinnahmen.

Gerade als trimodale Drehscheiben sind Hafenstandorte wichtig, da sie den Wechsel auf umweltfreundliche Verkehrsträger ermöglichen. „Als Logistiker hat man schon heute Probleme, Kunden deutschlandweite Verbindungen auch über die Binnenschifffahrt anzubieten“, so Günter Haberland, Geschäftsführer des Neusser Massengut-Logistikers Zietzschmann. Eine Vernachlässigung von Binnenhafenstandorten zugunsten einiger weniger (Priorisierung) würde den Trend zum Transport über die Straße weiter verstärken. **Petra Gründendahl** ■



Werner Spionkowski (Geschäftsführer der Spedition Ruhrmann, Duisburg), Ralf Fink (Leiter Hafenbetrieb Essen, beide sprechen für die Arbeitsgemeinschaft Häfen NRW), Günter Haberland (IG Häfen und Wasserstraßen und Geschäftsführer Firma Zietzschmann in Neuss), Bernd Neffgen (Federführung Planung IHK NRW und Geschäftsführer Standortpolitik IHK Mittlerer Niederrhein in Krefeld).
Foto: PG

Häfen Karlsruhe und Ludwigshafen als Gastgeber

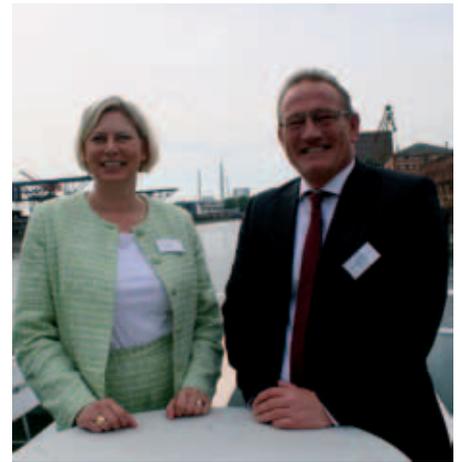
Networking bei der Karlsruher Hafenanliegerfahrt

Von Volker Knopf

Es ist eine schöne Tradition der Karlsruher Rheinhäfen. Jeweils im April, wenn das Panorama-Schiff „MS Karlsruhe“ in die Saison startet, lädt die Hafenverwaltung zur Hafenanliegerfahrt. Auch dieses Mal waren wieder rund 180 Gäste an Bord, um bei einem Buffet und „maritimen Flair“ neue Kontakte zu knüpfen sowie alte zu pflegen. „Diese Tradition gibt es bereits seit den 1980er Jahren. Wir laden jedes Jahr Mitarbeiter der Firmen auf dem Hafengelände ein, einfach um sich besser kennen zu lernen. Ich denke, das ist eine sehr gute Plattform. Der Netzwerkgedanke ist uns sehr wichtig“, sagte die Gastgeberin und Direktorin des Karlsruher Rheinhafens, Patricia Erb-Korn. Co-Gastgeber war Franz-Josef Reindl, Hafendirektor in Ludwigshafen.

„Es ist einfach schön, wenn man sich mal in geselliger Runde trifft. Der Alltag ist ja bekanntlich von Arbeit dominiert. Hier kann man sich ganz zwanglos austauschen. Die Kommunikation steht zweifellos im Zentrum“, sagte Reindl. Der Leiter der Hafen-Betriebe

der BASF-Stadt kann 2013 im Übrigen auf eine positive Bilanz zurück blicken. „Betriebswirtschaftlich hatten wir ein ausgesprochen gutes Jahr. Allerdings hat ein Großbrand in einem Chemie-Betrieb die Bilanz etwas getrübt“, so der Ludwigshafener Hafendirektor. Wie auch immer. Networking stand bei der rund zweistündigen Hafenrundfahrt auf dem Rhein im Fokus. Logistiker, Hafenchefs, die Führungsetage zahlreicher auf dem Hafeneck vertretener Firmen sowie kommunale Vertreter diverser Organisationen der Fächerstadt kamen bei der Schifffahrt näher ins Gespräch. Kapitän Didier Martz lenkte das Steuerrad des Galerieschiffs, das seit rund fünf Jahren am Rheinhafen am Start ist und das alte, etwas in die Jahre gekommene Schiff ersetzte. Normalerweise bringt das Ausflugsschiff Passagiere von der einstigen badischen Residenz in die elsässische Europa-Metropole Strasbourg, nach Iffezheim bei Baden-Baden, das für seine Pferderennen international bekannt ist, oder die pfälzische Domstadt Speyer und wieder retour. Bei der Hafenanliegerfahrt blieb man naturgemäß in der Nähe der Fächerstadt. Am Ufer sah man die Tanks der zweitgrößten Erdöl-Raffi-



Die Gastgeber: Patricia Erb-Korn (Chefin des Karlsruher Rheinhafens) sowie Franz-Josef Reindl (Hafendirektor Ludwigshafen).

nerie Deutschlands, MIRO, die Rheinbrücke bei Maxau-Knielingen, das Denkmal des Rheinbegradigers Johann Gottfried Tulla oder die Papierfabrik Stora Enso. Aber bei angeregten Gesprächen im Bauch des Schiffs blieb die Außenansicht bei relativ durchwachsenem, bewölktem Wetter ohnehin eher sekundär. „Kooperation und Zusammenarbeit ist für uns am Rheinhafen elementar. So bekommen die Freunde der Häfen Karlsruhe und Ludwigshafen die Gelegenheit näher ins Gespräch zu kommen. Das ist ein Get-together im klassischen Sinne und wieder einmal sehr erfolgreich“, freute sich Patricia Erb-Korn. ■



Angeregte Gespräche: Der Netzwerk-Gedanke stand bei der Hafenanliegerfahrt deutlich im Fokus.

Fotos: Volker Knopf

Investitionserfolg für DeltaPort: Erbbaurechtsvertrag unterschrieben – Umschlagssteigerungen erwartet

Emmelsum: Contargo baut das Terminal aus

Die neue Hafengesellschaft DeltaPort gewinnt zunehmend an Gesicht: Die Logistikgruppe „Contargo“ wird das Netzwerk ihrer Terminals für Kombinierte Verkehre (KV) erweitern. Contargo investiert in ein KV-Terminal in Emmelsum in den nächsten Jahren in der ersten Baustufe auf einer jetzt vertraglich übernommenen Erbbaufäche von rund 46.000 Quadratmeter in Infrastruktur, Kaje-Sanierung sowie Lager- und Abstellflächen für Container. Aufsichtsrat und Gesellschafter-Versammlung der Hafengesellschaft wurden von Del-

ta Port-Geschäftsführer Jens Briese über die Unterzeichnung des Erbbaurechtsvertrages informiert und zeigten sich zufrieden über diese Entwicklung. Neben dem Investment der Sonsbecker Firma KS Recycling ist dies bereits die zweite große Ansiedlung der vor anderthalb Jahren an den Start gegangenen Hafengesellschaft ist. Der mit Contargo geschlossene Erbbau-Vertrag läuft über 20 Jahre.

Das künftige Contargo KV-Terminal wird auf der Westseite des bestehenden Emmelsumer Hafenbeckens entstehen und

sich nahtlos in das europaweite Netzwerk von 25 KV-Terminals einreihen, die von der Contargo-Gruppe an der Rheinschiene und darüber hinaus in anderen Regionen Europas betrieben werden.

Contargo-Geschäftsführer Konrad Fischer, dem als Projektmanager die Umsetzung des Vorhabens obliegt: „Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit DeltaPort. Wir sind zuversichtlich, dass das KV-Terminal Emmelsum sich zu einem für die Region und für unser Unternehmen zukunftssträchtigen Projekt entwickeln wird.“ Mit dem in Emmerich erfolgreichen Terminal soll eine enge Verzahnung vorgenommen werden.

DeltaPort-Geschäftsführer Briese: „Wir sind sehr froh darüber, dass die seit langem laufenden Gespräche mit Contargo nun ein gutes Ende gefunden haben. DeltaPort und damit Wesel wird von erheblichen Umschlagssteigerungen innerhalb unserer Hafengruppe sehr profitieren.“ ■



Luftaufnahme der DeltaPort-Häfen: Klar erkennbar sind das Hafenbecken Emmelsum und der Rhein-Lippe-Hafen, mehr zu erahnen der Stadthafen Wesel. Foto/Archiv: DeltaPort

800000 Besucher feierten trotz Dauerregen fröhlich das größte Hafenfest der Welt

Schiffe, Shantys, Schietwetter

Rund 800000 Besucher, über 300 Schiffe, insgesamt mehr als 200 Programmpunkte, über 52000 Teilnehmer an den Open-Ship-Aktionen. Das ist die Bilanz des 825. Hafengeburtstag Hamburg, der am Sonntag, 11. Mai 2014, nach drei Tagen endete.

„Die Hamburgerinnen und Hamburger und die Gäste aus dem In- und Ausland haben sich vom Hamburger Schietwetter nicht die gute Laune verderben lassen. Ausgelassen und fröhlich feierten sie drei Tage lang den 825. Geburtstag unseres Hafens“, sagte Senator Frank Horch, Präses der zuständigen Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg. „Zahlreiche Partner und freiwillige Helfer vor und hinter den Kulissen haben mit viel Herzblut und Leidenschaft zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen. Ihnen allen gilt mein herzlicher Dank, denn nur durch ihr Engagement können wir vom Hafengeburtstag einzigartige Bilder in die ganze Welt hinaussenden.“

Bei fast durchgehendem Dauerregen und Sturm lockten vor allem die traditionellen Programmhöhepunkte wie die große Einlaufparade am Freitag sowie das Schlepperballett und das große AIDA Feuerwerk am Samstag zehntausende Schaulustige an die Landungsbrücken. Aufgrund der kritischen Wetterprognosen wurde aus Sicherheitsgründen entschieden, die Formation der Auslaufparade anzupassen und die Anzahl der Teilnehmerschiffe zu reduzieren. Getreu dem Motto „Es gibt kein schlechtes Wetter, es gibt nur falsche Kleidung“ genossen die Besucher mit Regenjacken und bunten Regenschirmen ausgestattet auf rund sechs Kilometern Länge vor der einzigartigen Kulisse des Hamburger Hafens das bunte Programm und die maritimen Attraktionen. Im 825. Jubiläumsjahr wurde das bisherige Veranstaltungsgelände von der Kehrwiederspitze bis zur Fischauktionshalle erstmals um wasser- und landseitige Flächen in der HafenCity sowie um ein Areal westlich der Fischauktionshalle erweitert. Gefeiert wurde außerdem im Traditionsschiffhafen, in der Speicherstadt und im Museumshafen Oevelgönne.

Im Mittelpunkt des größten Hafenfestes der Welt standen auch in diesem Jahr die

mehr als 300 Schiffe von allen Weltmeeren, darunter Groß- und Traditionssegler, zwölf Kreuzfahrtschiffe, Marineeinheiten, Einsatzfahrzeuge von Behörden und Institutionen sowie Sportboote. Sie präsentierten sich in verschiedenen Paraden dem Publikum und demonstrierten mit spektakulären Shows ihre Einsatzfähigkeiten. Die besondere Gelegenheit, die schwimmenden Gäste beim Hafengeburtstag Hamburg nicht nur von Land zu bestaunen, sondern bei einem Besuch an Bord die Ausstattung und Technik der Schiffe aus nächster Nähe zu betrachten nutzten mehr als 52000 Interessierte.

Auch die südamerikanischen Gäste des diesjährigen Partners Buenos Aires Argentinien trotzten auf der Kehrwiederspitze dem Wetter und heizten mit einer ganzen Reihe kultureller, musikalischer und gas-

tronomischer Genüsse die Stimmung der Zuschauer an. Leidenschaftliche Tanzvorführungen und -workshops animierten zum Mitmachen, und so wurde bei Regen und Wind auf ungewohntem Terrain bis in die späten Abendstunden Tango getanzt.

Premiere feierten auf dem 825. Hafengeburtstag Hamburg die Aktivitäten auf den Marco-Polo-Terrassen und im Grasbrookhafen in der HafenCity. Hier präsentierte das Landessportamt am Freitag und Sonntag auf dem Wasser und an Land Mitmachaktionen anlässlich des Jahres des Wassersports, das 2014 in Hamburg begangen wird. Als Höhepunkt am Samstagabend gab die Bigband der Bundeswehr auf einem freischwimmenden Ponton im Grasbrookhafen ein Konzert, das angesichts der Wetterverhältnisse nicht nur musikalisch, son-



Die „Queen Mary 2“ kommt langsam die Elbe herab.

Foto: J. Berg für hamburg.de

dem auch logistisch eine Meisterleistung war. Westlich der Fischauktionshalle lud der „Harbour Pride“ erstmalig Lesben und Schwule sowie ihre Freunde zum „Hafen-GAYbursttag“ ein. Auf einer Bühne sorgten Szene-Musiker und -DJs, Travestie-Künstler und maritime Burlesque-Gruppen für regenbogenbunte Stimmung und luden zum gemeinsamen Feiern ein.

Insgesamt mehr als 15 Bühnen und Aktionsflächen verwandelten das Veranstaltungsgelände des größten Hafenfestes der Welt in ein einzigartiges Open-Air-Festival. Die musikalische Bandbreite auf den kostenlosen Live-Bühnen reichte von Rock und Pop über Punk, Shantys und Klezmer-Klänge bis hin zu Flamenco. Drei Tage volles Programm bot der NDR an den Landungsbrücken mit Top-Stars am Abend wie Phil Bates & Band mit dem Berlin String Ensemble, der Berliner Band Silly und dem englischen Shootingstar Tom Odell. Insgesamt 53 Bands auf drei

Musikbühnen begeisterten beim Hafenrock in der St. Pauli Hafenstraße das wetterfeste Publikum.

AIDA Cruises präsentierte als Hauptsponsor des Hafengeburtstag Hamburg einen der Programmhöhepunkte: Während des großen AIDA Feuerwerks am Samstagabend lagen AIDAstella und AIDASol direkt vor den Landungsbrücken und eröffneten mit eigenen Lasershows an Bord das farbenprächtige Spektakel am Nachthimmel über der Elbe. Nach dem Feuerwerk verließen sechs Luxusliner innerhalb einer Stunde die Hansestadt und boten beim Auslaufen vor der nächtlichen Hafenkulisse ein beeindruckendes Bild.

Als bleibende Erinnerung an den 825. Hafengeburtstag Hamburg erwarben zahlreiche Besucher die Sondermedaille, die die Hamburgische Münze zum Jubiläum aufgelegt hat. Während der Veranstaltung wurden

1000 Medaillen im RockShop des Hard Rock Cafes Hamburg in den Landungsbrücken verkauft. Die Sondermedaille ist außerdem bei der Firma MDM Münzhandelsgesellschaft Deutsche Münze (www.mdm.de/hafen) für 10 Euro pro Stück erhältlich.

Die Polizei war mit dem Verlauf des 825. Hafengeburtstag Hamburg zufrieden. Für eine Veranstaltung dieser Größenordnung sei es ruhig gewesen. Das bestätigten auch die Feuerwehr sowie die Hilfsorganisationen und Rettungsdienste.

Veranstalter des größten Hafenfestes der Welt ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. Seit 1994 ist die Hamburg Messe und Congress GmbH als Veranstaltungsbeauftragte für den Hafengeburtstag Hamburg tätig. Der 826. Hafengeburtstag Hamburg findet vom 8. bis 10. Mai 2015 statt. ■



Schlepperballerl an den Landungsbrücken im Hamburger Hafen

Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.



Was haben wir erreicht?

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

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

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

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

Werte erhalten und fördern



Werden Sie Mitglied !

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

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

Wir brauchen Ihre Hilfe...

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

Kommen Sie an Bord!



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

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