

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Waldhof-Havarie

Staatsanwalt: „Der Unglückstanker kenterte, weil er überladen war!“

Seite 7

Planco-Studie ignoriert

BDB kritisiert BUND-Papier zu „Flusslandschaft in Deutschland“

Seite 9

Swarowski-Lüstern

Regensburger Kristallflotte wird um zwei luxuriöse Neubauten erweitert

Seite 34



esa EuroShip: Das Kompetenzzentrum der Allianz für Schiffsversicherungen.

Wichtige **esa** Vorteile: Hohe Expertise und Solidität, das **esa** Expertenteam mit langjähriger Erfahrung, europaweites Netzwerk an Sachverständigen, die 24 Std. Schadenhotline, 365 Tage im Jahr und vieles mehr. Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Versicherungsfachmann oder unter Telefon: +49 (0) 71 36. 9513. 313 sowie im Internet: www.esa-allianz.de

Ein Unternehmen der Allianz 



Den Fortschritt erleben.

Liebherr TCC Baureihe - Schienengebundener Hafenkran für den Einsatz im Binnenhafen.

- Arbeitsradien ideal für die Be- und Entladung von Binnenschiffen
- Portal nach Hafenanforderungen

**Universell einsetzbar
mit Haken, Spreader
oder Greifer!**



Liebherr-Nenzing Service GmbH
Am Neuländer Baggerteich 1
21079 Hamburg/Germany
Tel.: +49 40 76702-210
Fax: +49 40 76758-786
info.ins@liebherr.com
www.liebherr.com

LIEBHERR
Die Firmengruppe



Friedbert Barg
Herausgeber

Der Einsatz der „Jenny“ ist eine positive Öffentlichkeitsarbeit, wie sie ihresgleichen sucht, - und an der in gewisser Weise die gesamte Binnenschifffahrt partizipiert

Warum nicht eine Promotiontour für die Binnenschifffahrt?

Antenne Düsseldorf, Dienstag 23.8.2011, 07:38 Uhr. Sprecher Denis Lieske macht die Hörer darauf aufmerksam, dass seit gestern die „MS Wissenschaft“ am Rheinufer festgemacht hat und auf ihr kostenlos die Ausstellung „Neue Wege in der Medizin“ besucht werden kann. Dann folgt ein anderthalbminütiger Beitrag einer Reporterin über den Inhalt der Ausstellung. Und immer wieder fallen die Worte „Schiff“, „Binnenschiff“, „Frachter“.

Ähnliche Beiträge hören Hunderttausende seit rund drei Monaten in 35 Städten zwischen Stuttgart, wo die Reise der „MS Wissenschaft“ am 19.5. 2011 begann, und Berlin, wo sie am 29.9.2011 enden wird. Grob überschlagen dürften weit über 2 Millionen Menschen im Lande den morgendlichen Aufruf zum Besuch der „MS Wissenschaft“, die eigentlich MS „Jenny“ heißt und der Partikulierfamilie Karin und Albrecht Scheubner gehört, mitbekommen.

Dazu kommen noch die vielen Artikel in den örtlichen und regionalen Tageszeitungen - und die Beiträge in vielen Fernsehsendern.

Das ist eine positive Öffentlichkeitsarbeit, wie sie ihresgleichen sucht, - und an der in gewisser Weise die gesamte Binnenschifffahrt partizipiert. In den zehn Einsätzen, welche Karin und Albrecht Scheubner bisher mit ihrer „Jenny“ als Ausstellungsschiff gefahren sind, waren schon fast eine Million (!) Menschen an Bord ihres Schiffes. „So ziemlich genau waren es bislang etwas mehr als 960.000.“, sagt Karin Scheubner nach einem Blick in eine Liste. Und: „Im nächsten Jahr werden wir wohl die Million schaffen!“ Pro Ausstellungstour kommen insgesamt rund 100.000 Personen auf das Schiff, das immerhin eine Ausstellungsfläche von rund 600 Quadratmetern hat.

Zu den Besuchern zählen Schulklassen, Eltern mit ihren großen und kleinen Kindern, Studenten, Vereine, Verbände, Mitarbeitergruppen von Firmen, Jugendgruppen, Seniorenverbände - und viele andere Gruppierungen mehr.

Und auch die Kleinsten kommen gern an Bord, - weil sie dort in Malheften Schiffe ausmalen können, und an zwei Holzmodellen von Containerschiffen spielerisch das Be- und Entladen von Schiffen „üben“. Aber nicht nur die Kleinen haben Spaß an Bord der „Jenny“ und erfahren - neben

den Hauptthemen der jeweiligen Ausstellung - etwas über die Binnenschifffahrt. Zum einen stehen die Scheubners mit sichtbarem Vergnügen für Fragen zur Binnenschifffahrt zur Verfügung, zum anderen haben sie in einer Präsentation Gondel alle wichtigen Prospekte und Broschüren des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt, des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) ausgelegt. Und, so sagt Albrecht Scheubner, diese Unterlagen werden gerne mitgenommen. Allein von den A4-großen Wasserstraßenkarten sind schon über 50.000 weggegangen, von den Broschüren mit vielen interessanten Informationen über die Binnenschifffahrt, über die Binnenhäfen und über die Verlagerung von Gütern auf die Wasserstraße fast ebenso viele.

Der Einsatz der „Jenny“ und ihres Eignerpaares ist erfolgreich. So erfolgreich, dass es den Verbänden der deutschen - und europäischen - Binnenschifffahrt und Binnenhäfen durchaus wert sein sollte, über eine ähnliche Promotiontour für den so umweltfreundlichen und kostengünstigen Verkehrsträger Binnenschifffahrt nachzudenken.

Präsentieren mit ihrer MS „Jenny“ alias „MS Wissenschaft“ unterschiedliche Ausstellungen und machen dabei auch Öffentlichkeitsarbeit für die Binnenschifffahrt: Karin und Albrecht Scheubner.
Fotos: F. Barg



Schifffahrt

■ Hafen Mannheim: Güterumschlag im Juli leicht rückläufig Container nehmen zu	6	Die Baugenehmigung für die Weseranpassung ist da	13
■ Passagierin mit Verdacht auf Herzinfarkt Zusammenspiel der Helfer klappt reibungslos	6	■ Breit gefächertes Programm an Abendveranstaltungen, Ausflügen und Informationsstunden An Bord der „A-Rosa Mia“ gibt es so gut wie keine Fluktuation. Die Crew bleibt zusammen.	
■ Schiffahrts-Magazin Fotoserie <i>Das Schiffsbild des Monats: Hülskens „MS 76“</i>	6	■ Premicon-Tochter TransOcean präsentiert Katalog 2012/2013 für Hochseekreuzfahrten und Flussreisen 158 Seiten Fluss-Erlebnisse auf den schönsten Flüssen	18
■ „Um die Stabilität des Schiffes zu gewährleisten, hätten nur vier der sieben vorhandenen Tanks beladen werden dürfen.“ Staatsanwalt: „Der Unglückstanker „Waldhof“ kenterte, weil er überladen war!“	7	■ Signifikante Senkung von Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen Demag Cranes liefert 22 automatisierte Containertransportfahrzeuge nach Rotterdam	19
■ K+S setzt Wachstumstrend auch im zweiten Quartal fort Erfolgreiches 1. Halbjahr 2011	8	■ Schiffahrts-Magazin-Serie: Geschichten aus der Schifffahrt (XXIII) Kein sonderlich guter Eindruck ...	20
■ Ergebnisse der Planco-Studie zur Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt werden ignoriert BDB kritisiert BUND-Papier zu „Flusslandschaften in Deutschland“	9	■ Am erster US-European Workshop ist auch das (SPC), Bonn beteiligt USA setzen auf europäische Shortsea-Konzepte und wollen Güterverlagerung	23
■ Nur eine Woche nach seiner Gründung haben bereits mehrere Hundert Menschen haben mit Online- Unterschrift „Ja!“ zum Saale-Bündnis gesagt „Die Schiffbarkeit der Saale ist eine Grundvoraussetzung für die Entwicklung der Region“	10	■ Schiffahrts-Magazin-Serie: Die Binnenschifffahrt im Wandel (III. und letzter Teil) Die prägnanten Ursachen der heutigen Situation in der deutschen Binnenschifffahrt	24
■ Dr. Valeri Wilms, MdB: „Das NAIADES-Nachfolge- programm sollte weniger technisch sein.“ Binnenschifffahrt attraktiver machen – in ganz Europa	11	■ Die Deutsche Binnenreederei möchte der verladenden Wirtschaft überzeugende und für beide Seiten nützliche Transportangebote auf der Wasserstraße machen Der Vorteil des „Modernisierungskonzepts“ des BMVBS bleibt im Dunklen	28
■ Georg Waischnor startet Beratung für Logistiker Wie geht nachhaltig?	11	■ Imperial-Reederei: Die Stärke eines großen Konzerns bei Struktur und Finanzkraft, aber die schnelle Schlagkraft eines kleineren Unternehmens Unternehmensführung nach dem Prinzip „Evolution statt Revolution“	30
■ Erstmals auf dem Schulschiff „Rhein“ angeboten: Die Doppelqualifikation mit dem Ziel „Fachhochschulreife“ Absolventen strahlten mit der Sonne um die Wette	12		
■ Der Planfeststellungsbeschluss wird in den Gemeinden entlang der Weser öffentlich ausgelegt			

Titelbild: Die „A-Rosa Mia“ und „A-Rosa Bella“ der Rostocker A-Rosa Flussschiff GmbH an der Anlegestelle in Wien. Lesen Sie dazu auch den Beitrag auf den Seiten 14 - 17 dieser Ausgabe. Foto: Friedbert Barg

Impressum

Schiffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

erscheint parallel mit

Die Fachzeitschrift im Internet www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Gegründet 2008
Deutsche Nationalbibliothek ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag

Friedbert Barg, Journalist (DJV)
F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt)
HRB 60259 AG Düsseldorf, Geschäftsführer: Friedbert Barg
Verlagsanschrift: Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf
Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684

Redaktion

Friedbert Barg (mail@schifffahrt-online.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht, Petra Grünendahl, Dipl.-Ing. Kerstin Klinkenberg, Jan Kruse, Stefanie Lehnert, Josef Müller, Gerhard Strack

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers, der Redaktion oder des Verlages wieder.

Die Redaktion behält sich Änderungen an eingesandten Leserbriefen vor. Rücksendung unangefordert eingesandter Manuskripte erfolgt nur, wenn Rückporto beigelegt wurde.

Anzeigenleitung Deutschland

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

Anzeigenleitung Österreich

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 5/2010 vom 07.11.2010

Schiffstechnik

- Die LRG GAS 88 ist das insgesamt 17. Schiff in der unternehmenseigenen Gastankerschifflotte
Lehnkering nimmt neuen Gastanker in Betrieb 32
- „Antonio Bellucci“
Luxus-Kreuzfahrtschiff in Belgrad getauft 32
- Auftragseingang steigt um 18,8 % auf 1.651,0 Mio. Euro -
Umsatz erhöht sich um 23,3 % auf 1.338,9 Mio. Euro
Tognum AG blickt auf starkes Halbjahr zurück 33
- Die „Kristallkönigin“ entsteht bei der Lux-Werft in
Niederkassel-Mondorf bei Bonn, die „Kristallprinzessin“
bei der ÖSWAG im österreichischen Linz
Die Regensburger Kristallflotte wird um zwei luxuriöse
Neubauten erweitert 34
- Schiffbau-Traditionsunternehmen und gleichzeitig
moderner Metallbau- Dienstleister: Schiffswerft Hans Boost
in Trier
Spezialist für Verlängerung und Vorschiffumbau 36

Häfen / Wasserstraßen

- In einer neuen Serie werden wir Leistungen und
Serviceangebote der Binnenhäfen in allen deutschen
Schifffahrtsregionen vorstellen und detailliert beschreiben
Die Leistungen der deutschen Binnenhäfen sind für ihre Regi-
onen von großer Bedeutung 33
- Brunsbüttel Ports, Glückstadt Port und die Sächsischen
BinnenhäfenOberelbe arbeiten gut zusammen
Kooperation an der Elbe bewährt sich bestens 43
- Jens Meier, Geschäftsführer der Hamburg Port Authority:
„Jetzt zahlt sich aus, dass wir während der Krise

Inserentenverzeichnis

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

Atlas Schifffahrt	20
Carl Rehder Gruppe	25
Deutsche Binnenreederei AG	13
Druckerei Dünwald	27
esa-Allianz	Titelseite
Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.	47
Liebherr Nenzing Service GmbH	2. Umschlagseite
Reederei Jaegers GmbH	11
Schiffswerft Hans Boost	33
Schulschiff RHEIN	27
Wernz GmbH	37
Wittig Schiffsausrüstung	9

- unvermindert in die Hafeninfrastruktur investiert haben!“
Glänzendes Umschlagergebnis für den Hamburger
Hafen im ersten Halbjahr 2011 44
- Das Infrastruktur-Ministerium will die Bedingungen für die
Transportwirtschaft verbessern
Ukraine arbeitet an einem neuen Hafengesetz 46

Rubriken

Editorial	3
Impressum	4



Beladung eines Binnenschiffs: Wurden im Jahr 2005 rund 45.000 Container mit K+S-Produkten verschifft, waren es in 2007 bereits 75.000 Stück. Lesen Sie hierzu auch den Beitrag auf der Seite 8 dieser Ausgabe.

Hafen Mannheim: Güterumschlag im Juli leicht rückläufig

Container nehmen zu

In den Mannheimer Häfen wurden im Juli insgesamt 529.673 Tonnen Güter wasserseitig umgeschlagen. Im Vergleichsmonat des Vorjahres wurden 563.518 Tonnen umgeschlagen.

Im Vergleich zum Vorjahresmonat wurde im Juli 2011 vermehrt Eisen, Stahl und NE-Metalle, land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, Steine und Erden sowie Erze und Metallabfälle per Schiff umgeschlagen. Die Gütergruppe Eisen und Stahl legte um 102,4 Prozent von 6.741 Tonnen auf 13.644 Tonnen zu. Einen Zuwachs von 54,24 Prozent erzielte der Umschlag an land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen. Ein Plus von 15,8 Prozent erzielte die Gütergruppe Erze und Metallabfälle und ein Plus von 15,5 Prozent die Gütergruppe Steine und Erden. Rückläufig entwickelte sich der Umschlag an Fahrzeugen und Maschinen (-41,23 Prozent),

Nahrungs- und Futtermittel (-34,47 Prozent) sowie Erdöl, Mineralerzeugnisse und Gase (-19,71 Prozent). Der wasserseitige Containerverkehr stieg in den Stückzahlen von 9.881 TEU im Juli 2010 um 35 TEU auf eine Gesamtstückzahl von 9.916 TEU (+0,35 Prozent). Die Tonnage entwickelte sich von 95.570 Tonnen auf 77.744 Tonnen (-18,65 Prozent). An der Roll on-Roll off-Anlage wurden 1.158 Fahrzeuge umgeschlagen. Das sind 152 mehr als im 2010. Der durchschnittliche Wasserstand lag im Monat Juli bei Pegel Mannheim 3,09 Meter und somit um 0,08 Meter über dem Durchschnittspegel im Juli des Vorjahres mit 3,01 Meter.

Die Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH (HGM) ist ein Unternehmen des Landes Baden-Württemberg. Die HGM verwaltet seit 1990 die Mannheimer Häfen. ■

Passagierin mit Verdacht auf Herzinfarkt Zusammenspiel der Helfer klappt reibungslos

Eine 80-jährige britische Passagierin eines Flusskreuzfahrtschiffes klagte am Donnerstag, 11.08.2011, gegen 20.30 Uhr, über Übelkeit und Schmerzen in der Brust. Der Schiffsführer des in Richtung Holland fahrenden Schiffes verständigte über die Nautische Informationszentrale Wasserschutzpolizei und Feuerwehr. „Wiking 7“ brachte die Patientin dann schnell zum Stadtsteiger in Rees. Von dort brachte sie der Rettungswagen mit Verdacht auf Herzinfarkt ins Krankenhaus nach Kleve. Zwischenzeitlich geht es ihr wieder besser. ■

Das Schiffsbild der Monats - August 2011 -



Im Auftrag von Via Donau ist das „MS 76“ der Weseler Hülskens GmbH auf der Donau bei Wien unterwegs.

Foto: Friedbert Barg

Gutachten: „Um die Stabilität des Schiffes zu gewährleisten, hätten daher nur vier der sieben vorhandenen Tanks beladen werden dürfen.“

Staatsanwalt: „Der Unglückstanker „Waldhof“ kenterte, weil er überladen war!“

In ihren Ausgaben vom 18. und 22. August 2011 befasste sich die in Koblenz erscheinende Rhein-Zeitung (RZ) mit der Havarie des TMS „Waldhof“ am 13. Januar 2011 (wir berichteten damals in *Schifffahrt-online* tagesaktuell über den Hergang der Bergungsaktion, für die Schifffahrt auf dem Rhein rund vier Wochen lang gesperrt war). Die Rhein-Zeitung zitiert jetzt aus einem von der Reederei Lehnkering, der Eignerin des verunglückten Schiffes, in Auftrag gegebenen Gutachten und den Schlussfolgerungen, die die Koblenzer Staatsanwaltschaft aus den bisher bekannten Unfallhergängen zieht. Nachfolgend geben wir eine Zusammenfassung der Beiträge in der Rhein-Zeitung (RZ). *fb*

So wurde in der RZ die Frage „Hat ein Bergfahrer die ‚Waldhof‘ zum Kentern gebracht?“ aufgeworfen, nachdem zuvor der Anwalt der Reederei Lehnkering, Johannes Trost, versehentlich aus dem genannten Gutachten zitiert haben und dabei gesagt haben soll, dass ein Bergfahrer die „Waldhof“ zum Kentern gebracht habe, weil er der talfahrenden „Waldhof“ zu wenig Platz gelassen habe. Das sorgte natürlich für Aufsehen, denn bisher wurde davon ausgegangen, dass die Havarie, bei der ein Binnenschiffer den Tod fand und ein weiterer noch immer als vermisst gilt, ohne Fremdeinwirkung passierte.

Die Aussage des Rechtsanwalts, so heißt es in der RZ, sei wohl in einer „gewissen euphorischen Stimmung“ seitens des Anwaltes während einer Gerichtsverhandlung beim Schifffahrtsgericht St.Goar an die Öffentlichkeit gelangt. Das sei sehr ungewöhnlich, denn schließlich handele es sich um ein schwebendes Verfahren und eigentlich wollten sich Behörden, Reederei und andere Beteiligte doch zu den laufenden Ermittlungen gar nicht äußern.

Die neuen Erkenntnisse sind wohl auf erste Auswertungen der Radaraufzeichnungen vom Unfallgeschehen in der Frühe des 13. Januar dieses Jahres zurückzuführen. Demnach soll der Bergfahrer dem talfahrenden TMS zu wenig Platz gelassen haben.

Folge war dann eine Grundberührung steuerbord und die anschließende Kenterung des TMS Waldhof.

Bisher war man allgemein davon ausgegangen, dass zum einen das fehlende Längsschott in diesem Tankschiffstyp und zum anderen möglicherweise unberücksichtigte Sicherheitsbestimmungen und Berechnungen beim Beladen des speziellen Produktes, 2400 t Schwefelsäure, die Ursache gewesen sein könnten.

Man ging davon aus, dass das Schwappen der Ladung und eine unter den gegebenen Umständen ungünstige Beladung in der bezeichneten Ortslage, hier muss notfalls Hartruder gelegt werden, zur Instabilität und damit zum Kentern des Tankers geführt haben.

Wie die RZ weiter schreibt, berichtete der Anwalt, dass dieser Unfallhergang widerlegt werden könne. „Ausgehend von der Kräftewirkung im schlechtmöglichsten Beladungszustand, kann ein Schwappen der Ladung das Kentern nicht ausgelöst haben. Das hat die Auswertung ergeben.“

In wie weit es sich bei den Angaben des Anwaltes der Reederei Lehnkering um bereits erwiesene Fakten oder vielleicht doch nur um eine besondere Interpretation handelt, wird sich bei noch bei weiteren Gerichtsterminen zeigen müssen. Nach Informationen der RZ wird die Staatsanwaltschaft noch in diesem Jahr Anklage erheben, und zwar wegen fahrlässiger Tötung.

In der Ausgabe der Rhein-Zeitung vom 22. August 2011 ist zu lesen, dass die Staatsanwaltschaft feststellte: „Der Unglückstanker Waldhof kenterte, weil er überladen war!“ Danach hätte das TMS „Waldhof“ laut Aussage des leitenden Oberstaatsanwaltes, Horst Hund, die Talfahrt gar nicht erst antreten dürfen. Die Staatsanwaltschaft Koblenz stützt sich bei ihrer Aussage zum Sachverhalt auf das Ergebnis des Gutachtens zur Ursache des Schiffsunfalles:

Nach dem Zulassungszeugnis sei das Schiff nur für die Beförderung von Stoffen mit einer Dichte von 1,3 Tonnen pro Kubikmeter zu-

gelassen gewesen. Im konkreten Fall seien jedoch 2378 Tonnen Schwefelsäure (96 Prozent) mit einem spezifischen Gewicht von 1,8365 Tonnen pro Kubikmeter befördert worden. Um die Stabilität des Schiffes zu gewährleisten, hätten daher nur vier der sieben vorhandenen Tanks beladen werden dürfen. Somit hätte die maximal ladefähige Tonnage bei 1747 Tonnen gelegen. Das Schiff sei vorliegend also um 631 Tonnen überladen gewesen. Das wirkte sich auf die Stabilität aus, so kam es beim Rheinkilometer 553, 7 zu dem Unglück. Andere Binnenschiffer hatten frühzeitig vermutet, dass sich das Schiff in den Kurven aufgeschaukelt haben könnte. Zeugen sollen nach Informationen der Rhein-Zeitung auch gesagt haben, dass das Schiff bereits beim Auslaufen in Ludwigschafen instabil gewesen sein soll.

Mit dem Ergebnis dieses Gutachtens wird der Kreis der möglicherweise Verantwortlichen größer. Wegen Verdachts der fahrlässigen Tötung und fahrlässigen Körperverletzung und Gefährdung des Schiffsverkehrs richtet sich nunmehr u.a. gegen den Ausrüster und Beförderer, die Schiffsführer und deren verantwortliche Arbeitgeber. Diesen werden zunächst die umfangreichen Akten zur Verfügung gestellt und deren Einlassungen abgewartet werden. Die Staatsanwaltschaft wollte keine Angaben machen, ob mit Ausrüster und Beförderer der Auftraggeber BASF und die Reederei gemeint sind.

Noch in der vergangenen Woche hatte der Anwalt der Reederei Lehnkering, zu deren Flotte die „Waldhof“ gehört, eine ganz andere Variante des Unfallhergangs ins Spiel gebracht. Anwalt Johannes Trost verdeutlichte, dass das zu Tal fahrende Tankmotorschiff von einem entgegenkommendem Bergfahrer behindert worden sei. „Infolge von Platzmangel ist das Schiff an einem Felsen angestoßen“, erläuterte der Jurist aus Hamburg vor wenigen Tagen.“, heißt es weiter in der Rhein-Zeitung. Und: „Eine Radaraufzeichnung der Revierstation soll das belegen.“ Dazu Oberstaatsanwalt Horst Hund: „Ich kann diesen Sachverhalt nicht bestätigen.“ ■

K+S setzt Wachstumstrend auch im zweiten Quartal fort Erfolgreiches 1. Halbjahr 2011

Die K+S Gruppe setzte ihre positive Geschäftsentwicklung im zweiten Quartal weiter fort: Umsatz und Ergebnis konnten auch in diesem Zeitraum deutlich gesteigert werden.

„Aufgrund unseres starken Düngemittelgeschäfts waren wir auch im zweiten Quartal in der Lage, Umsatz und Ergebnis der K+S Gruppe im Vergleich zum Vorjahr deutlich zu steigern“, sagt Norbert Steiner, Vorstandsvorsitzender der K+S Aktiengesellschaft. „Die positive Entwicklung dürfte sich auch im zweiten Halbjahr fortsetzen. Daher rechnen wir für das Gesamtjahr 2011 mit einem deutlich steigenden Umsatz und einer kräftigen Verbesserung des operativen Ergebnisses“, so Steiner weiter.

Das zweite Quartal 2011 war von einer starken Düngemittelnachfrage geprägt. Das hohe Niveau der Agrarpreise begünstigte die Einkommensperspektiven der Landwirtschaft, sodass sich ein deutlicher Anreiz bot, den Ertrag je Hektar durch einen höheren Düngemiteleinsatz zu steigern. Dies führte bei Kali- und Magnesiumprodukten zu einer weltweit sehr hohen Auslastung der Produktionskapazitäten. Dieses Umfeld begünstigte die Entwicklung der Preise für Kaliumchlorid: K+S setzte in Europa während des zwei-

ten Quartals die Mitte März angekündigte Preiserhöhung auf 353 €/t granuliertes Kaliumchlorid um, und gab Mitte Juni eine weitere Preiserhöhung um 10 €/t auf 363 €/t bekannt; aufgrund bestehender Lieferverpflichtungen werden Preiserhöhungen in Europa derzeit mit einer Zeitverzögerung von sechs bis acht Wochen wirksam. Auch die Auslastung der Stickstoffdüngemittelanlagen befand sich im zweiten Quartal weltweit auf einem sehr hohen Niveau. Während sich die Nachfrage nach Mehrnährstoffdüngemitteln erholte, führte die ausgeprägte Trockenheit in Europa zu Beginn des Quartals zu vorübergehenden Nachfrageeinbußen bei Stickstoffeinzeldüngemitteln. Die Preise für Stickstoffdüngemittel lagen im Vergleich zum Vorjahresquartal auf einem deutlich höheren Niveau.

Nach der Normalisierung der Düngemittelnachfrage im Jahr 2010 ist im laufenden Jahr mit einer weiter steigenden Nachfrage zu rechnen. Obwohl sich die Preise einiger Agrarprodukte im Juni nach sehr hohen Notierungen abgeschwächt haben, befinden sie sich nach wie vor auf einem Niveau, das die Einkommensperspektiven der Landwirtschaft begünstigen sollte und damit einen Anreiz bietet, den Ertrag je Hektar durch ei-

nen höheren Düngemiteleinsatz zu steigern. Daher ist für das Gesamtjahr 2011 unverändert von einem Weltkaliabsatz von rund 58 bis 60 Mio. t (2010: 58,3 Mio. t) auszugehen. Dementsprechend ist auch im weiteren Verlauf des Jahres mit einer weltweit hohen Auslastung der Produktionskapazitäten zu rechnen.

Auch bei Stickstoffdüngemitteln ist für den weiteren Jahresverlauf von einer hohen Nachfrage auszugehen, die weltweit zu einer guten Auslastung der Stickstoffdüngemittelanlagen führen sollte. Die Durchschnittspreise für Stickstoffdüngemittel sollten im Vergleich zum Vorjahr auf einem deutlich höheren Niveau liegen, dem jedoch gestiegene Rohstoffkosten für Ammoniak, Phosphat und Kali gegenüberstehen dürften. Nach Abschluss des ersten Quartals wird das weitere Auftausatzgeschäft im Jahr 2011 maßgeblich von der winterlichen Witterung in Europa und Nordamerika im vierten Quartal beeinflusst werden. Dabei ist sowohl für den europäischen als auch für den nordamerikanischen Markt vom Durchschnitt langjähriger Absatzwerte auszugehen. Während die Nachfrage nach Speise- und Gewerbesalz in Europa und Nordamerika stabil verlaufen sollte, dürfte der südamerikanische Gewerbe- und Speisesalzmarkt im Einklang mit der dortigen Bevölkerungsentwicklung weiter wachsen. Die Nachfrage der Chemieindustrie nach Industriesalz sollte sich angesichts des prognostizierten Wirtschaftswachstums positiv entwickeln. ■



Beladung eines Binnenschiffs: Wurden im Jahr 2005 rund 45.000 Container mit K+S-Produkten verschifft, waren es in 2007 bereits 75.000 Stück. Nicht ohne Grund: Die „großen Kisten“ bieten Vorteile, die für die Käufer und Hersteller gleichermaßen zählen.

Ergebnisse der Planco-Studie zur Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt werden ignoriert

BDB kritisiert BUND-Papier zu „Flusslandschaften in Deutschland“

Mit „Vision für Flusslandschaften in Deutschland“ hat der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) eine „Studie zur Lage und zu den Perspektiven der Flüsse und Ströme in Deutschland“ veröffentlicht. Beim Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) stößt diese Unterlage auf Ablehnung. Das Papier dokumentiert, dass der BUND von Güterschifffahrt, heutigem Schiffbau und von Maßnahmen für den ökologisch verträglichen Ausbau von Flüssen keine Ahnung hat. Nur so ist zu erklären, dass diese Organisation das Potenzial der Binnenschifffahrt negiert und einseitig und vorbehaltlos der Güterbahn das Wort redet.

Ohne jeden Beleg wird vom BUND erneut das seit langem gepflegte Bild der Naturzerstörung „für die Binnenschifffahrt“ bemüht. Die ökologische Bewertung dieses Verkehrsträgers ist dabei allerdings grundlich misslungen. Hier wird das BUND-Papier nicht einmal im Ansatz dem zu erwartenden wissenschaftlichen Anspruch einer Studie gerecht. Bereits im Jahr 2007 wurde im Auftrag der Bundesverwaltung in einem sehr umfassenden Gutachten der Planco Consulting GmbH dargelegt, dass die Binnenschifffahrt in den wichtigen Bereichen Landschaftszerschneidung und Flächenverbrauch, Klimagase (CO₂), Verkehrslärm und Verkehrssicherheit im Vergleich zu Straße und Schiene der mit Abstand umweltfreundlichste Verkehrsträger ist („Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße“, im Internet unter www.wsd-ost.wsv.de, dort Rubrik „Service/Downloads“). Es wäre zu erwarten gewesen, dass der BUND sich mit den dort genannten Zahlen und Fakten qualifiziert auseinander setzt. Hierzu findet sich in dem als Studie bezeichneten Thesenpapier aber keine einzige Aussage.

Schiffe nutzen überwiegend den natürlichen Lauf der Flüsse, die im Zuge der Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie nun fischdurchgängig gestaltet werden. Unter den Wasserstraßen sind lediglich die Kanäle als zusätzliche Zerschneidungsachsen terrestrischer Flächen zu werten. Die Netzdichte der Kanäle (0,005 km/km²) ist im Vergleich

zu den anderen Verkehrsträgern allerdings vernachlässigbar gering. Dem gegenüber müssen für die Güterbahn flächenzerschneidend eigene Trassen in die Landschaft geschlagen werden. Während Schiffe von der Bevölkerung weitgehend unbemerkt sicher und leise ihre Güter transportieren und Flüsse und Kanäle zunehmend der Erholung und Freizeitgestaltung dienen, leiden Anwohner unter einer ständig steigenden Lärmbelastung längs der Bahngleise. Im sog. modal split, also der Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die Verkehrsträger, unterscheiden sich Binnenschiff und Güterbahn nur um 3 Prozentpunkte, obwohl die Bahn mit einem 34.000 km umfassenden Gleisnetz nahezu das Fünffache an Infrastruktur zur Verfügung hat. Vor diesem Hintergrund ist es zumindest in wissenschaftlicher Hinsicht nicht nachvollziehbar, weshalb der BUND dem Gütertransport per Bahn das Wort redet und die Binnenschifffahrt, die im Schnitt 250 Mio. Tonnen Güter pro Jahr auf deutschen Flüssen und Kanälen transportiert, als teilweise überflüssig und ökologieschädlich abqualifiziert. Ein Blick in die Spendenzahlerliste des BUND könnte aber vielleicht gewisse Vermutungen zulassen, weshalb der BUND

nicht so einseitig pro Bahn positioniert. Erschreckend ahnungslos zeigt sich der BUND bei der sog. Subventionierung der Verkehrsträger, worunter er die Investitionen in die Infrastruktur versteht. Es wird behauptet, der Güterverkehr mit dem Binnenschiff sei „hoch subventioniert“. Richtig ist aber, dass Investitionen in die Wasserstraßen nicht nur der Schifffahrt, sondern z.B. auch dem Hochwasserschutz dienen. Richtig ist weiterhin, dass in der Zeit von 2007 bis 2010 rund 80 % der Investitionen in die Wasserstraßeninfrastruktur allein dem Erhalt dienen. Und: Die Bruttoanlageinvestitionen in die Wasserstraßen sind im Vergleich zu Bundesfernstraßen und Schienenwegen im Zeitraum von 1991 bis 2004 deutlich unterproportional gestiegen, und dies von einem erheblich niedrigeren Niveau. Einem Anstieg von 12,4 % (Summe Küsten- und Binnenwasserstraßen) stehen Zuwächse um insgesamt 32,4 % (Schienenwege) bzw. 38,4 % (Fernstraßen) gegenüber. Es ist richtig und sinnvoll, dass der BUND sich mit der biologischen und ökologischen Vielfalt der deutschen Gewässer befasst und Vorschläge für den Erhalt und die Verbesserung der Fluss- und Auenlandschaften entwickelt. Bevor der BUND sich aber zu verkehrlichen und wirtschaftlichen Aspekten äußert, sollte er sich qualifizierten Rat einholen. Die Aussagen zum zukünftigen Gütertransport sind grober Unfug und schaden dem Ruf des BUND als ernstzunehmender Gesprächspartner. ■

Wir halten Ihre Tankmessuhren in Schuss

Großes Ersatzteil-Lager für Krohne Messuhren



Typ:

BM 51

BM 34

BM 24

Optiflex

Optiswitch



Wittig GmbH
Max-Peters-Straße 13
47059 Duisburg
Tel.: ++49-203/93273-0
Fax: ++49-203/93273-66
E-Mail: info@wi-du.de
Internet: www.wi-du.de

FS Schiffstechnik
GmbH & Co. KG
Wertstraße 25
47053 Duisburg
+ 49-203/60367-2
+ 49-203/60967-16
E-Mail: fs-schiffstechnik@t-online.de
Internet: www.fs-schiffstechnik.de

Nur eine Woche nach seiner Gründung haben bereits mehrere Hundert Menschen mit Online-Unterschrift „Ja!“ zum Saale-Bündnis gesagt

„Die Schiffbarkeit der Saale ist eine Grundvoraussetzung für die Entwicklung der Region“

Nur eine Woche nach seiner Gründung haben sich bereits mehrere Hundert Menschen aus allen Regionen Sachsen-Anhalts mit dem Saale-Bündnis solidarisiert.

Tag für Tag wächst die Liste der Unterstützer auf der Internetseite www.saalebuendnis.de und auch immer mehr Wirtschaftsvertreter, Unternehmer und Politiker wollen die Forderungen der unabhängigen und überparteilichen Initiative nach einer fairen Entwicklungschance für die Saale-Region unterstützen.

Erst am 5. August hatte sich das Bündnis in Bernburg im Salzlandkreis gegründet. Den Gründungsauftrag – die sogenannte Bernburger Erklärung – hatten unter anderem der Landrat des Salzlandkreises, Ulrich Gerstner, die IHK-Präsidenten Carola Schaar und Klaus Olbricht, Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Thomas Weibel, Wirtschaftsministerin Prof. Dr. Birgitta Wolf und zahlreiche Abgeordnete, Arbeitnehmervertreter, Bürgermeister und Unternehmer unterzeichnet. Das Saale-Bündnis kämpft gegen die von der Bundesregierung geplante Herabstu-

fung der Saale zur Rest-Wasserstraße und fordert ein Scopingverfahren zum Bau des Elbe-Saale-Kanals mit einer unabhängigen Kosten-Nutzen-Analyse. Für die Bündnismitglieder zählen dabei nicht nur die Unternehmen in der Saale-Region, sondern auch die infrastrukturellen und touristischen Entwicklungen, die an die Saale als funktionierende Wasserstraße gebunden sind. Denn Fakt ist: Stuft der Bund die Saale tatsächlich zur Rest-Wasserstraße herab, gehen viele Arbeitsplätze und ein Stück Lebensqualität in der Region Halle-Bernburg verloren.

Erst am vergangenen Samstag schlug dem Bündnis und seinen Mitstreitern bei einer Veranstaltung in Alsleben eine Woge der Solidarität entgegen. Mehr als 70 Binnenschiffer, Freizeitkapitäne und Wassersportler hatten an und auf der Saale Flagge gezeigt und mit Plakaten und Transparenten gegen die Pläne des Bundes protestiert. „Den meisten Menschen ist bewusst, dass demokratische Mitgestaltung nicht in der bequemen Schmollecke stattfindet“, sagte der verkehrspolitische Sprecher der CDU-Landtagsfraktion, Frank Scheurell, in Alsle-

ben. „Das Saale-Bündnis reiht sich daher nicht in den bunten Reigen von Projekten selbst ernannter Wutbürger ein, sondern es wirbt mutig für den Ausbau der Saale.“

Auch Landesverkehrsminister Thomas Weibel war gekommen, um den Bündnismitgliedern und Wassersportlern vor Ort seine Unterstützung zuzusichern. „Die Schiffbarkeit der Saale ist eine Grundvoraussetzung für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung der Saale-Region“, betonte er. Von den Plänen zur Herabstufung des Flusses seien vor allem die Unternehmen betroffen, die einen Großteil ihrer Transportmengen von der Straße auf den Wasserweg verlagern wollen. „Wenn wir nur die 3,6 Millionen Tonnen nehmen, die man relativ kurzfristig über eine ausgebaute Saale befördern könnte, wären das pro Jahr rund 145 000 schwere Lkw, die nicht durch unsere Orte fahren, dort keinen Lärm verursachen und nicht unsere Straßen ramponieren“, so der Minister.

Nach der parlamentarischen Sommerpause will das Saale-Bündnis am Rande der ersten Landtagssitzung am 8. und 9. September mit einer Aktion auf dem Magdeburger Domplatz um Unterstützung werben. Auf der Internetseite www.saale-buendnis.de kann jeder die Initiative unterstützen und somit für die Saale und die Region stimmen.

Hintergrund:

Nach den Plänen des Bundesverkehrsministeriums soll angesichts knapper Kassen nur noch in die für die Binnenschifffahrt wichtigen Wasserstraßen investiert werden, die sich fast ausnahmslos in den alten Bundesländern befinden. Für die Bewertung der Flüsse und Kanäle wird vor allem die auf Schiffen transportierte Gütermenge herangezogen. Experten fordern hingegen, Aspekte wie Verkehrs-, Erschließungs- und Zugangsfunktionen sowie die Wertschöpfung für Wirtschaft und Tourismus künftig stärker zu berücksichtigen. Aktuell gibt es sieben Kategorien – vom Vorrangnetz bis zur Rest-Wasserstraße. Die Kategorie „Rest-Wasserstraße“ sieht weder Ausbau noch Optimierung oder Unterhaltung vor. Der Schleusenbetrieb würde eingestellt und die Schiffbarkeit des Flusses ginge verloren. ■



Mehr als 70 Binnenschiffer, Freizeitkapitäne und Wassersportler hatten an und auf der Saale Flagge gezeigt und mit Plakaten und Transparenten gegen die Pläne des Bundes protestiert.
Foto: VHdS

Dr. Valeri Wilms, MdB: „Das NAIADES-Nachfolgeprogramm sollte weniger technisch sein.“

Binnenschifffahrt attraktiver machen – in ganz Europa

Valerie Wilms beteiligt sich am Konsultationsverfahren der EU-Kommission zum europäischen Binnenschifffahrts-Aktionsprogramm NAIADES. „Das Programm geht prinzipiell in die richtige Richtung. Das Nachfolgeprogramm muss aber weniger technisch sein“, fordert die Bundestagsabgeordnete als Berichterstatterin für maritime Politik. „Zukünftig sollte es sich vielmehr pragmatisch die Verlagerung der Verkehre als Ziel setzen“, fügt sie hinzu.

Für Valerie Wilms kommt es auf eine möglichst schnelle Modernisierung der Flotte an, damit die Binnenschifffahrt nicht in Kürze durch andere Verkehrsträger bei der Umweltfreundlichkeit eingeholt wird. Dazu müssten alle Verkehrsträger europaweit endlich für die externen Kosten aufkommen.

Die Binnenschifffahrt würde damit deutlich wettbewerbsfähiger. „Binnenschiffe zeichnen sich durch niedrige Unfall-, Lärm-, Schadstoff- und Klimakosten aus. Das findet aber bisher noch keine Berücksichtigung in der Preisgestaltung“, so die Grünen-Politikerin.

Weiterhin fordert sie den Aus- und Neubau der multimodalen Drehkreuze, um den Zu-

gang zum Binnenschiff zu erleichtern und die Anbindung an die Seehäfen zu verbessern.

Schließlich steht für Valerie Wilms die Bestandserhaltung auf bestehenden Strecken und ein beschränkter Ausbau im Vordergrund – jedoch nur dort, wo er verkehrlich notwendig ist: „Deutschland hat bereits ein gut ausgebautes, leistungsfähiges Wasserstraßennetz. Zuwächse sind jedoch nur auf den ‚Rennstrecken‘ zu erwarten. Wo mit vielen neuen Transporten zu rechnen ist, müssen Engpässe beseitigt werden – etwa auf dem Dortmund-Ems-Kanal“, so die Verkehrsexpertin. „Schiffsverkehr lässt sich aber nicht durch neue Wasserstraßen herbei bauen, wie gerade die Erfahrungen in Deutschland zeigen.“

NAIADES ist eine Initiative der EU, die die Binnenschifffahrt in den Mitgliedsstaaten fördern soll.

Die letzte Förderperiode ging von 2006 bis 2013; für den Zeitraum nach 2013 wird die Europäischen Kommission nach dem Konsultationsverfahren ein Nachfolgeprogramm erarbeiten. Hierfür läuft bis 1. September 2011 das Beratungsverfahren. ■

Georg Waischnor startet Beratung für Logistiker

Wie geht nachhaltig?

Der Gründungsgeschäftsführer des Short-SeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC), Georg Waischnor, hat ein Praxisangebot für Logistiker entwickelt, die ihr Unternehmen unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit neu ausrichten wollen.

„Viele Logistiker wollen nachhaltig wirtschaften und suchen deshalb eine gewinnversprechende Perspektive, um Strategien und Standards sinnvoll in die Praxis umsetzen zu können“ sagt



Georg Waischnor

Waischnor, der in seinen zehn Jahren als Geschäftsführer des SPC Nachhaltigkeit zum Top-Thema der Verkehrsbranche gemacht hat. Unter dem Titel „Denklogistik“ (www.denklogistik.de) bietet Waischnor mit seinem Beratungsunternehmen AWG Consult die Umsetzung von Nachhaltigkeitsstrategien in Seminaren und als Beratung „vor Ort“ an. „Wer nachhaltige Konzepte entwickeln und umsetzen will, braucht vor allem praktische Unterstützung, die sich an den individuellen Unternehmensanforderungen und der Wirtschaftlichkeit orientiert.“ ■

REEDEREI JAEGERS



www.reederei-jaegers.de

CHEMGAS SHIPPING

Wir gehen für Sie auf Nummer sicher

- umweltfreundlich
- zuverlässig
- schnell



www.chemgas.nl

Telefon in Deutschland +49-2066-207-0 und in den Niederlanden für Flüssiggastransporte +31-10-241-22-22

Erstmalig auf dem Schulschiff „Rhein“ angeboten: Die Doppelqualifikation mit dem Ziel „Fachhochschulreife“

Absolventen strahlten mit der Sonne um die Wette

Von Petra Grünendahl

Die letzten Nachprüfungen verzögerten die Lossprechung noch ein wenig, aber danach man spürte förmlich die Erleichterung, hörte so manchen Felsbrocken direkt vom Herzen ins Wasser platschen, als die frischgebackenen Bootsleute zum Achterdeck hinaufstiegen. Dort überreichte Kapitän Lothar Barth als Vorsitzender des Prüfungsausschusses in Anwesenheit seiner Schiffsbesatzung und der Lehrer des Schiffer-Berufskollegs die vorläufigen Abschlusszeugnisse. Eine Rekordanzahl von 105 Bootsleuten, drei Bootsbauern und 33 Hafenlogistikern hatten im Sommer 2011 ihre Abschlussprüfungen erfolgreich abgeschlossen.

Seit über 60 Jahren absolvieren Auszubildende der Binnenschifffahrt den schulischen Teil ihrer Berufsausbildung am Schiffer-Berufskolleg Rhein in Duisburg-Homburg. Hier wird den Schiffsjungen und -mädchen das theoretische Rüstzeug für ihren Beruf vermittelt. Der theoretische Teil der Ausbildung schließt mit einer Prüfung vor der IHK. Die praktische Prüfung findet auf dem Rhein, dem Schulschiff und im Schiffer-Berufskol-

leg statt. Mit dem Facharbeiterbrief in der Hand dürfen sich die jungen Leute dann Bootsmann oder Bootsfrau nennen. Alle Absolventen dieses Abschlussjahrgangs haben im Anschluss an ihre Ausbildung einen Anstellung bekommen, die allermeisten wurden von ihren Lehrbetrieben übernommen.

Auf dem Schulschiff Rhein im Stadthafen von Homburg werden die angehenden Bootsleute (ebenso wie die Bootsbauer) während ihrer Berufsschul-Blöcke rund um die Uhr betreut. Schließlich können die aus ganz Deutschland, aus der Schweiz, Lichtenstein oder Luxemburg stammenden Azubis nach einem Berufsschultag schlecht nach Hause fahren. Für jeweils drei Monate am Stück kommen die Schiffsjungen und Schiffsmädchen in jedem Lehrjahr, um ihre Berufsschulpflicht zu erfüllen. Der letzte Block endet mit der Abschlussprüfung vor der IHK und einer praktischen Prüfung. Schulschiff-Kapitän Lothar Barth war es gelungen, für den großen Jahrgang drei Schiffe „an Land zu ziehen“: Neben dem deutschen Motorschiff „Indian“ waren dies die „Oase“ aus Holland und die „Piz Terri“ aus der Schweiz. Zwei der Schiffe stammen von Partikulieren,

das schweizer Schiff von einer Reederei. Nur so konnte die Rekordzahl an Azubis – und damit auch an Prüflingen – bewältigt werden.

Erstmalig angeboten wurde im aktuell abschließenden Auszubildenden-Jahrgang die Doppelqualifikation: Wer die mindestens die Fachoberschulreife in seine Ausbildung mitbrachte, konnte mit zusätzlichem Unterricht in Deutsch, Mathematik, Englisch und Naturwissenschaften sowie Extra-Bausteinen in der Prüfung die Fachhochschulreife erwerben. Sechzehn Absolventen fuhren mit diesem zusätzlichen Reifezeugnis nach Hause. Ehrungen für die Jahrgangsbesten Neben der vorläufigen Abschluss-Bescheinigung gab es Buchgeschenke für die beiden Jahrgangsbesten. Lothar Barth ehrte den Besten der IHK-Prüfung, Frank Ricks. Er stammt aus Strahlsund, war Schiffsjunge bei der Dettmer-Reederei in Duisburg und erreichte die beste Gesamtnote von allen Prüflingen. Die letzte „1“ in der IHK-Prüfung hatte es 2009 gegeben, auch damals kam der Prüfling von der Dettmer-Reederei. „Die Ausbildung der Ausbilder auf der Rhein zahlt sich immer wieder aus. Das zeigt sich bei der Qualität der Prüfungsnoten“, betonte Kapitän Barth, der den Ausbilder von Dettmer aus den Ausbilder-Schulungen auf dem Schulschiff kennt.

Schulleiter Hans-Günter Portmann ehrte Sarah Gladel als beste Schülerin ihres Jahrgangs. „Die junge Frau stammt aus dem Saarland, hat Abitur und wollte ursprünglich Pilotin werden“, erinnert sich Barth. Nachdem es mit dem Traum über den Wolken nichts wurde, fing sie eine Ausbildung bei der Mainschiffahrts-Genossenschaft [Anmerkung: Als Eigenname tatsächlich mit nur zwei „ff“] (MSG) in Würzburg an. „Nun ist sie total glücklich in der Binnenschifffahrt und hat hier ihre Berufung gefunden“, erzählt Lothar Barth. Sehr engagiert hatte sie sich auch, als die Kölner Autorin Brigitte Glaser Hintergrundinformationen für ihren Jugendkrimi „Fremde Fracht“ suchte, der im Binnenschiffermilieu spielt. Zur Lesung an Bord kehrte die Autorin als Dank für die Hilfe der Schiffsjungen und -mädchen kurz nach Erscheinen des Buches zurück.

Für so manchen der frischgebackenen Bootsleute ist die Lossprechung an Bord kein Abschied für immer. Das Schulschiff Rhein ist im Besitz des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt (AdB). An Bord finden auch Weiterbildungen für Binnenschiffer sowie Patent-Lehrgänge statt: „Früher oder später sehen wir hier einige unserer ehemaligen Azubis wieder“, freut sich Kapitän Lothar Barth. ■



Jubel bei den Absolventen des Prüfungsjahrgangs Sommer 2011. Foto: P. Grünendahl

Der Planfeststellungsbeschluss wird in den Gemeinden entlang der Weser öffentlich ausgelegt

Die Baugenehmigung für die Weseranpassung ist da

Nachdem Bremen und Niedersachsen ihr Einvernehmen erteilt haben, haben mit der Unterschrift der Planfeststellungsbehörde die Träger des Vorhabens, die Wasser- und Schifffahrtsämter Bremerhaven und Bremen, den vollziehbaren Beschluss in den Händen.

Die Planfeststellungsbehörde bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest in Aurich hat in dem rund 1700 Seiten langen Beschluss alle von dem Weserprojekt betroffenen Aspekte umfassend gegeneinander abgewogen und zu allen Einwendungen und Stellungnahmen Entscheidungen getroffen. Der Beschluss wird den verkehrlichen und wirtschaftlichen Zielen des Vorhabens gerecht und gewährleistet gleichzeitig, dass nachteilige Wirkungen auf die Ökologie und andere Belange angemessen kompensiert werden. In diesen Prozess haben sich auch die Länder Niedersachsen und Bremen sowie die verschiedenen Verbände mit konstruktiven Beiträgen eingebracht.

Die öffentliche Bekanntmachung des Beschlusses ist bereits Ende Juli in den örtlichen Tageszeitungen erfolgt. Allen Einwohnerinnen und Einwohnern sind von der Planfeststellungsbehörde entsprechende Informationsschreiben zugesandt worden. Um der Öffentlichkeit Gelegenheit zu geben, sich über die konkreten Inhalte des Beschlusses zu informieren, wird dieser in den 35 betroffenen Städten und Gemeinden entlang der Weser ab dem 11. August 2011 für zwei Wochen ausgelegt sowie im

Internet unter www.wsd-nordwest.de veröffentlicht. Diese Zeit wird auch für die ersten Vorbereitungen genutzt, um im Herbst mit den Bauarbeiten an der Weser beginnen zu können.

Hintergrundinformationen:

Ziel der Weseranpassung ist das Erreichen der Häfen Bremerhaven, Brake und Bremen für den modernen Schiffsverkehr mit größeren Tiefgängen. Mit den an der Außenweser geplanten Maßnahmen wird eine Verbesserung der tideunabhängigen Erreichbarkeit von Bremerhaven für Containerverkehre angestrebt. Dieses soll zukünftig für Schiffstiefgänge von 13,50 Meter statt 12,80 Meter möglich sein. An der Unterweser sollen zukünftig die Seehäfen insbesondere in Brake mit 12,80 Meter statt bisher mit 11,90 Meter und in Bremen mit 11,10 Meter statt bisher mit 10,70 Meter Tiefgang tideabhängig erreichbar sein.

Auf der Grundlage von durchgeführten Machbarkeitsstudien und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ist die Maßnahme Unterweseranpassung aufgrund des sehr großen volkswirtschaftlichen Nutzens in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 aufgenommen worden.

Die Ergebnisse der Voruntersuchungen der ebenfalls hochwirtschaftlichen Maßnahme an der Außenweser konnten aus zeitlichen Gründen nicht mehr im BVWP 2003 berücksichtigt werden. Für die Maßnahme Außenweseranpassung gibt es daher einen

eigenen Beschluss des Bundeskabinetts vom September 2004. Daraufhin hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Jahr 2004 den Anträgen von Niedersachsen und Bremen folgend die Planungsaufträge an die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest erteilt.

Daraufhin haben die Wasser- und Schifffahrtsämter (WSÄ) in Bremerhaven und Bremen die Planunterlagen für die Unter- und Außenweseranpassung als Grundlage für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens erstellt.

Im Planfeststellungsverfahren fand die Öffentlichkeitsbeteiligung durch Auslegung in 35 Gemeinden entlang der Weser ab dem 19. Juni 2006 statt. Bis zum 14. August 2006 konnten Einwendungen erhoben werden.

Die Planfeststellungsbehörde bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest in Aurich hat die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzverbände sowie die Einwendungen mit den Verfahrensbeteiligten im Februar 2007 erörtert.

Von Juli bis August 2008 ist die Öffentlichkeit mit der Auslegung der ergänzenden Planunterlagen in den 35 betroffenen Gemeinden beteiligt worden. Bis zum 1. September 2008 konnten Einwendungen erhoben werden. Insgesamt sind über 1000 Stellungnahmen und Einwendungen bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen.

Mit dem Einvernehmen Niedersachsens und Bremens im Juni 2011 konnte der Planfeststellungsbeschluss zur Unter- und Außenweseranpassung durch die Planfeststellungsbehörde in Aurich unterschrieben und an den Träger des Vorhabens zugestellt werden.

Vom 11. bis 25. August wird der vollziehbare Planfeststellungsbeschluss in den 35 betroffenen Städten und Gemeinden entlang der Weser öffentlich ausgelegt. ■

Container- und Massengutlogistik zwischen Oder und Rhein



**EINE FLOTTE
MIT HOHER
QUALITÄT**



Deutsche Binnenreederei

O D R A T R A N S G R O U P

Deutsche Binnenreederei AG
Revaler Str. 100 • 10245 Berlin
Tel: + 49 30 29376-0
Fax: + 49 30 29376-201
E-Mail: dbr@binnenreederei.de
www.binnenreederei.de

DESIGN: LINIE DREI BERLIN
BILD: FOTOFLEWER.DE

Zwischen dem Aus- und Einpacken wartet auf die Kreuzfahrtgäste ein breit gefächertes Programm an Abendveranstaltungen, Ausflügen und Informationsstunden

An Bord der „A-Rosa Mia“ gibt es so gut wie keine Fluktuation. Die Crew bleibt zusammen.

Von Friedbert Barg

Einem ersten Eindruck von dem, was sie auf der gerade beginnenden Donau-Kreuzfahrt mit der „A-Rosa Mia“ erwartet, bekommen die eintreffenden Gäste - besonders die Damen - gleich beim Betreten des eleganten Flusskreuzfahrtschiffes im Neuen Hafen von Passau: Hotelmanager Andreas Stubenrauch überreicht ihnen eine langstielige rote Rose. Für die Herren gibt es ein freundliches Kopfnicken.

Die schon dadurch entstehende angenehme Atmosphäre setzt sich im Inneren des 124,5 m langen und 14,50 m breiten Schiffes fort. Komfortabel eingerichtete Kabinen, keine davon kleiner als rund 16 Quadratmeter, ein Baldachin über dem Bett sowie Sessel mit Tisch und ein Schreibtisch mit Stuhl.

Auffallend der Altersdurchschnitt der Reisenden. Gefühle - und nicht statistisch abgesicherte - 40 bis 50 Jahre. Die jüngsten Passagiere sind vielleicht 5, 6 Jahre und reisen mit ihren Eltern, dann ein paar jüngere Damen aus sichtbar „besseren Kreisen“, so um die 17, die ebenfalls mit ihren Eltern oder ihrer Großmutter unterwegs sind und auf diese Weise Österreich, die Slowakei und Ungarn vom Wasser aus kennenlernen.

Die Ältesten sind - wie auch bei anderen Flusskreuzfahrten üblich - so zwischen 60 und 70. Also insgesamt nicht im Geringsten der Eindruck eines „Rentnerschiffes“. Im Gegenteil, immer mehr Jüngere scheinen die herrliche Art des Reisens mit einem Flusskreuzfahrtschiff für sich zu entdecken.

Das reichhaltige Buffet der gehobenen Klasse bietet für jeden etwas. Fisch, Fleisch, Salate mit den passenden Beilagen, Desserts von Süß über Obst bis Käse. Wasser und Limo während der Essenszeiten sind im Reisepreis enthalten.

An einem kommen die Gäste in ihrem eigenen Interesse nicht vorbei: an den Sicherheitsunterweisungen. In der Lounge Bar des Schiffes erfahren die Reisenden, wie sie sich im Falle eines Feuers an Bord oder bei einer Kollision zu verhalten haben. Gleich im Anschluss daran gibt es Informationen über die

möglichen Ausflüge in den Städten entlang der Route zwischen Passau und Budapest und vice versa. Nach dem Begrüßungs-Champagner mit der Führungsmannschaft des Schiffes mit dem Kapitän an der Spitze, ruft das Bordduo zum Tanz. Die beiden Kroaten mit den italienischen Namen Renata und Giovanni spielen live. Das musikalische Spektrum reicht von Schlager bis Rock „n Roll, die Gäste in der Lounge sind begeistert und tanzen was das Zeug hält. Die Stimmung ist hervorragend, an der Bar tauschen die Nichttänzer und -innen Erfahrungen und Informationen über ihre letzten Kreuzfahrten



Kapitän Oleg Shynkarenko bereist ausschließlich die Donau und kennt sie deshalb wie seine Westentasche



Das 2003 in Dienst gestellte Flusskreuzfahrtschiff „A-Rosa Mia“ am Steiger vor der slowakischen Hauptstadt Bratislava



Maschinenchef André Lass ist als Leitender Technischer Offizier für die gesamte Schiffstechnik verantwortlich und führt erforderliche Reparaturen an Bord selbst durch

aus. Viele sind Wiederholer, ihnen gefällt es, mit ihrem schwimmenden Hotelzimmer von Stadt zu Stadt und Land zu Land zu reisen, ihren Koffer sehen sie nur zweimal, einmal beim Aus- und einmal beim Wiedereinpacken am Ende der Reise.

Aber zwischen dem Aus- und Einpacken wartet auf die Kreuzfahrtgäste ein breit gefächertes Programm an Abendveranstaltungen, Ausflügen und Informationsstunden. Wenn das Wetter entsprechend ist gibt's auf dem Oberdeck die Möglichkeit zum Minigolf, zum Schachspielen mit überdimensional großen Schachfiguren oder einfach zum Sonnenbaden und Entspannen in den bequemen Liegestühlen -mit einem Longdrink in der Hand. Wer will, zieht sich in die bordeigene „Muckibude“ zurück, stemmt Gewichte und macht Cross-Training, - oder

lässt sich in der Beauty-Abteilung verschönern und massieren.

Es gibt viele Möglichkeiten an Bord der „A-Rosa Mia“. Dafür, das alles im Sinne der Kreuzfahrtgäste funktioniert, sind Hotelmanager Andreas Stubenrauch und seine 43 Servicemitarbeiter verantwortlich. Stubenrauch ist seit 15 Jahren auf dem Wasser. Mal in der See-, mal in der Binnenschifffahrt. Wo's besser ist, oder schlechter, kann er nicht sagen: „Das hängt immer von dem Schiff und seiner Crew ab.“ Auf der „A-Rosa Mia“ ist er jetzt seit rund drei Jahren. Stubenrauch fühlt sich wohl an Bord dieses Schiffes - und das hängt zweifellos auch mit dem spürbar guten Betriebsklima an Bord zusammen, denn sogar für die Passagiere ist erkennbar, dass sich die Mannschaft untereinander versteht und einen angenehmen und freundschaftlichen Umgangston pflegt.



Andreas Stubenrauch leitet den gesamten Hotelbereich auf der „A-Rosa Mia“, ...



... Anke Ulich ist für den Empfang der Gäste verantwortlich, ...



... Sebastian Stöbe, kümmert sich als Maître d'Hotel um die Organisation, ...



... während Stefan Zimmermann für die Unterhaltung der Gäste zuständig ist, ...



... und Mr. Wang für die adrette Kleidung aller Crewmitglieder sorgt.



Das Restaurant an Bord der „A-Rosa Mia“



Von durchgängig gutem Wetter konnte nicht immer die Rede sein ...

„Wir haben so gut wie keine Fluktuation. Die Mannschaft bleibt während der Saison zusammen und freut sich beim Abschied schon darauf, bald wieder einzusteigen.“, sagt der gelernte Hotelfachmann.

So wird diese Crew bis zum 3. März 2012 an Bord der „A-Rosa Mia“ bleiben und dann für zwei Monate an Land gehen. „Die meisten“, sagt Stubenrauch, „werden dann aber auch schon den Vertrag für die nächste Saison in der Tasche haben.“

Die Winterzeit wird das Schiff in Linz oder Enns verbringen. Auf der Werft oder im Hafen. Die nautische Besatzung bleibt während dieser Zeit an Bord und führt Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten durch.

Die Servicemitarbeiter an Bord sind meist schiffserfahren und setzen sich aus 9 verschiedenen Nationalitäten zusammen. Sie kommen aus Deutschland, Österreich, aus der Tschechischen Republik, aus der Slowakei, aus Ungarn, Rumänien, Bulgarien und aus der Ukraine - und aus China. Die

Wäscherei wird von zwei chinesischen Mitarbeitern betrieben. „Chinesen sind in der ganzen Welt dafür berühmt, die besten Wäschereien zu haben, - also haben wir auch zwei von ihnen an Bord.“, freut sich Stubenrauch. Übrigens schafft es Mr. Wang, einer der beiden chinesischen Wäscher, ein Herrenhemd in 90 Sekunden zu bügeln.

Im Gegensatz zu früheren Jahren haben sich die Arbeitszeiten für die Mitarbeiter aus dem Hotelbereich deutlich verbessert. Sie sind heute in der Regel für 6 - 8 Wochen an Bord und gehen dann für 3 - 4 Wochen an Land. Manche jobben in der Zeit, andere machen das, für das diese Wochen eigentlich gedacht sind: Sie erholen sich von der harten Arbeit an Bord, denn die Arbeitstage auf einem Flusskreuzfahrtschiff sind - trotz der Wechselschichten - lang. Sehr lang.

Davon merken die Passagiere aber nichts. Sie haben es immer und ausschließlich mit einer freundlichen und gut gelaunten Besatzung zu tun. Und das Auffallende daran ist, dass die freundlichen Gesichter der Mitarbeiter nicht aufgesetzt wirken. Sie lieben ihren Job und den Umgang mit den vielen unterschiedlichen Gästen, - und das wiederum ist ihnen anzusehen.

Die nautische Besatzung der „A-Rosa Mia“ besteht aus sieben Mitarbeitern. Aus dem Kapitän, zwei Steuermännern, zwei Matrosen, einem Bootsmann und dem Maschinisten, der in der Kreuzschifffahrt LTO - Lei-



Für diejenigen, die sich sportlich betätigen möchten, werden auch Radtouren mit bordeigenen Fahrrädern angeboten.

tender Technischer Offizier - genannt wird. An Bord der „A-Rosa Mia“ ist das André Lass. Er ist auch dafür zuständig, die Passagiere über die Technik an Bord des Schiffes zu informieren. Und das macht er sichtbar gerne. Er erzählt den interessiert Lauschenden in der Lounge Bar voller Begeisterung von den beiden MTU-Hauptmaschinen mit ihren zusammen 2.174 PS, von den MAN-Aggregaten und den Schottel-Pumpjets, berichtet, wie viel Wasser und Treibstoff pro Tag



Vorbeifahrt am Parlament in der ungarischen Hauptstadt Budapest



Chefkoch René Aflenzner sorgt für das leibliche Wohl der Passagiere

verbraucht werden und zeigt Bilder vom Bau des Schiffes bei der Neptun-Werft in Rostock-Warnemünde. Lass war beim Bau des Schiffes dort nicht dabei, aber er scheint jede Schraube und jede Niete persönlich zu kennen. Er ist mit Herzblut dabei. Gelernt hat der Elektromeister und dann zum Schiffsbetriebsmechaniker ausgebildete Lass bei der früheren Volkswerft in Stralsund. Er ist einige Jahre zur See gefahren und dann in der Flusskreuzschifffahrt angekommen, hat die Elbe, die Donau, den Rhein, die Rhône und die Seine befahren - und fühlt sich wohl auf den Flüssen. Gravierende technische Probleme gibt es Bord seines Schiffes nicht. Wenn doch mal etwas Ernsteres sein sollte, kann er in Passau mit der Hilfe der Werkstatt von Wolfgang Kelzinger und in Wien mit dem schnellen Einsatz der MTU-Servicevertretung rechnen. Die MTU-Motoren der „A-Rosa Mia“ sind seit der Indienstellung des Schiffes im Jahre 2003 einmal generalüberholt worden. Die Maschinen leisten viel, eine Reise Passau-Budapest-Passau bedeutet 100 Betriebsstunden. Zusammen mit seinen Steuer Männern und den Matrosen verfügt Kapitän Oleg Shynka-



Zweimal wöchentlich wird ein abendliches Dine & Wine mit besonderen kulinarischen Genüssen angeboten.

Fotos: Friedbert Barg

renko über große Erfahrung. Er bereist die Donau seit über 20 Jahren und hat seine Patente für die Fluss- und Seeschifffahrt auf der Seeschifffahrtshochschule in Odessa gemacht. Auf dem Wasser ist er seit 1985, Kapitän bei der A-Rosa Flussschiff GmbH seit 7 Jahren. Er liebt die Donau und seine Arbeit an Bord der „A-Rosa Mia“. „Es ist ein schönes Schiff, zwar baugleich mit anderen Schiffen unserer Reederei, aber trotzdem ein Schiff mit einem eigenen Charakter.“, sagt der Ukrainer; und auch ihm ist anzumerken, dass er meint, was er sagt.

Shynkarenko wirkt seriös und zuverlässig - und gibt dadurch den Gästen das gute Gefühl, dass der, der sich an Bord der „A-Rosa Mia“ begibt, beruhigt reisen kann. Der Gast ist bei ihm in guten Händen. ■



Mignon von der Kalbsleberpastete



Lachstatar auf Chicorée-Fenchelsalat



Möhrencremesüppchen mit Serano-Chips



Rinderrücken an Cognac-Pfeffersauce



Erdbeertörtchen auf Vanillespiegel mit Rum-Karamel-Parfait



Cocktail-Party auf dem Achterdeck der „A-Rosa Mia“. Die Schiffsoffiziere mixen die Drinks, - noch verfeinert mit Späßen und fröhlicher Ausgelassenheit

Premicon-Tochter TransOcean präsentiert Katalog 2012/2013 für Hochseekreuzfahrten und Flussreisen

158 Seiten Fluss-Erlebnisse auf den schönsten Flüssen

Als Reiseveranstalter für besonders individuelle Hochsee-Kreuzfahrten und Flussreisen präsentierte Transocean jetzt die Kataloge für die Saison 2012/2013. Die Kombination von Hochsee- und Flusskreuzfahrten sowie von Flussreisen untereinander ergibt erstmalig einzigartige Routen-Möglichkeiten.

Mit der ASTOR erreichen Kunden von Indien über die Malediven und Seychellen bis hin zu Südafrika und Namibia die begehrtesten Ziele an Bord eines Kreuzfahrtschiffes, das dem gängigen Massentourismus mit betont persönlicher Atmosphäre eine klare Absage erteilt.

Zugleich deckt die Flussflotte mit insgesamt fünf Schiffen neben Klassikern wie Rhein, Main, Mosel, Donau, Saône und Rhône auch alle namhaften russischen De-

stationen wie Wolga, Newa und Swir ab – hier mit dem umfangreich modernisierten Flusskreuzfahrtschiff „Andrey Rublev“.

Mit dem neuen Flussreisen-Katalog 2012/2013 legt Transocean den Reisebüro-Kunden nahezu ganz Europa zu Füßen und setzt zugleich neue Maßstäbe in punkto Buchungs-Flexibilität. Erstmals können Trans Ocean-Kunden zwischen Erlebniswelten wählen, die speziell auf individuelle Vorlieben zugeschnitten sind: mit Ausflugspaketen wie „Genuss-, Land-, LebensLust“ und der mitreißenden Themenreise „SchlagerLust“.

Ebenfalls optimiert wurden verlängerte Tagfahrzeiten sowie neue Angebote für Hotelverlängerungen.

Die Transocean Kreuzfahrten GmbH & Co. KG mit ihrem Tochterunternehmen Transocean Flussreisen GmbH & Co. KG blickt auf mehr als fünf Jahrzehnte erfolgreicher Hochsee- und Flusskreuzfahrten. Das Unternehmen mit Sitz in Bremen verfügt über anspruchsvolle Flusskreuzfahrtschiffe im 4-Sterne-Segment sowie das aufwändig modernisierte Hochseekreuzfahrtschiff ASTOR. TransOcean steht für eine sehr persönliche, serviceorientierte und zugleich hoch komfortable Art des Reisens zu Schiff.

TransOcean Kreuzfahrten ist eine hundertprozentige Tochter der Premicon AG, München, einem Dienstleister für Tourismusunternehmen und Investor für Kapitalleger in Wachstumsmärkte. ■

*Faszination
Flussreisen*

März 2012 bis Januar 2013
Inklusive Advents- und Festtagsreisen

TransOcean
Flussreisen
Höchst persönlich.

Samskip investiert im Duisburger Hafen

Binnenschiff ist Teil der Strategie

Duisport wird für das seit vielen Jahren im Duisburger Hafen engagierte internationale Logistikunternehmen Samskip mit seinem Tochterunternehmen Van Dieren das neue KV-Terminal in Hohenbudberg auf Basis eines langjährigen Vertrages errichten. Neben Samskip / Van Dieren werden die Unternehmen des in unmittelbarer Nachbarschaft gelegenen Chempark in Krefeld-Uerdingen dieses bimodale Terminal nutzen.

„Samskip, der führende europäische Shortsea- und multimodale Operator ist seit vielen Jahren ein wichtiger Kunde im Duisburger Hafen und wickelt seine schiffseitigen Verkehre über das DeCeTe-Terminal ab“, sagte Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG. „Wir freuen uns, dass zukünftig auch die bahnseitigen Verkehre der Samskip-Tochter Van Dieren über die intermodale Drehscheibe duisport operiert werden,“ so Staake weiter. Mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von über 20 Mio. Euro wird das neue Terminal auf ca. 120.000 m² Gesamtfläche in seiner Endausbaustufe 7 zugängliche Gleise und 2 Portalkräne aufweisen. Dann können in Hohenbudberg bis zu 250.000 TEU jährlich umgeschlagen werden. Betriebsstart für das neue Terminal soll bereits im 2. Quartal 2012 sein.

Jens Holger Nielsen, CEO Samskip, sagte folgendes: „Samskip hat beschlossen, in Duisburg zu investieren und sich dort niederzulassen. Unser Engagement beim Terminal in Hohenbudberg ist integraler Teil unserer Strategie des Ausbaus eines pan-europäischen multimodalen Netzwerkes über Wasser, Schiene, Binnenschifffahrt und Straße. Wir stellen damit sicher, dass wir im operativen Bereich Kontrolle und Flexibilität haben und so unser europaweites multimodales Netzwerk weiter wachsen kann.“ ■

Signifikante Senkung von Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen

Demag Cranes liefert 22 automatisierte Containertransportfahrzeuge nach Rotterdam

Gottwald Port Technology GmbH (Gottwald), eine Tochtergesellschaft der Demag Cranes AG, liefert 22 automatisierte Containerfahrzeuge (Automated Guided Vehicles, kurz AGVs) an Europe Container Terminals (ECT) in Rotterdam, einen langjährigen Kunden. Die Gottwald AGVs vom Typ CT 60 werden die Containerfahrzeuge der ersten Generation ablösen, die seit Anfang der 1990er Jahre innerhalb des Flottenverbunds rund um die Uhr im Einsatz sind. Die neuen AGVs sind mit kraftstoffsparenden diesel-elektrischen Antrieben ausgestattet und erfüllen die seit 2011 gültige europäische Abgasnorm EuroMot IIIB.

Thomas H. Hagen, Mitglied des Vorstands der Demag Cranes AG und Chief Operating Officer (COO) sagt: „Mit der konsequenten Weiterentwicklung der Antriebstechnologien für unsere Transportsysteme für den horizontalen Containerverkehr leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Optimierung von automatisierten Hafenterminals. Durch die zukunftsweisenden Antriebskonzepte für unsere AGVs tragen wir zudem zur nachhal-

tigen Senkung von Schadstoffemissionen bei und unterstützen damit unsere Kunden auf dem Weg zum grünen Hafen.“

Die von Gottwald entwickelten AGVs übernehmen den automatisierten Containertransport vom Hafenkai zum Lagerareal. Das Unternehmen hat bisher drei große Hafenterminals mit AGVs ausgerüstet. Mit dem Kunden ECT hat Gottwald bereits in den 1980er Jahren das Automatisierungskonzept für den horizontalen Containertransport entwickelt. So war das ECT Delta Terminal in Rotterdam das weltweit erste Containerterminal, in dem Gottwald AGVs im Flottenbetrieb eingesetzt wurden.

Die Demag Cranes AG ist einer der weltweit führenden Anbieter von Industriekranen und Krankomponenten, Hafenkranen und Technologien zur Hafenautomatisierung. Services, insbesondere Instandhaltung und Modernisierung, sind ein weiteres Kernelement des Leistungsspektrums. Der Konzern ist in die Geschäftsbereiche (Segmente) Industriekrane, Hafentechnologie und Services

gegliedert und verfügt mit Demag und Gottwald über starke und etablierte Marken. Demag Cranes sieht seine Kernkompetenz in der Entwicklung und Konstruktion technisch anspruchsvoller Krane und Hebezeuge sowie von automatisierten Transport- und Logistiksystemen in Häfen, der Erbringung von Serviceleistungen für diese Produkte und der Fertigung hochwertiger Komponenten.

Als globaler Anbieter produziert Demag Cranes in 16 Ländern auf fünf Kontinenten und betreibt über Tochtergesellschaften wie die Demag Cranes & Components GmbH und die Gottwald Port Technology GmbH, Vertretungen und ein Joint Venture ein weltweites Vertriebs- und Servicenetz mit Präsenz in mehr als 60 Ländern. Im Geschäftsjahr 2009/2010 erwirtschafteten 5.711 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen Umsatz von 931,3 Mio. EUR. Die Demag Cranes Aktie (WKN: DCAG01) ist seit Ende Juni 2006 im Prime Standard der Deutschen Börse an der Frankfurter Wertpapierbörse notiert und unter anderem im MDAX®-Aktienindex gelistet. ■



Die „AGVs“ für das Containerterminal in Rotterdam sind mit kraftstoffsparenden diesel-elektrischen Antrieben ausgestattet

Geschichten aus der Schifffahrt (XXIII)

Kein sonderlich guter Eindruck ...

In einer *Schifffahrt-online* Serie erzählt der frühere Binnenschiffer Karl Gerhard Strack Geschichten aus der Binnenschifffahrt. Geschichten, die zum Teil schon sehr lange zurückliegen; Geschichten, die die Erinnerung an die Binnenschifffahrt von früher wachhalten sollen. Unser Autor Karl Gerhard Strack ist vielen Lesern bekannt, denn nach den Jahren an Bord verschiedener Rheinschiffe blieb er der Binnenschifffahrt treu - als Beamter der Wasserschutzpolizei in Koblenz.

Ich bleibe meiner etwas chaotischen „Erzähl“ – Linie treu und springe mal wieder, im zeitlichen Ablauf, gegenüber meiner letzten Geschichte, ein Reihe von Jahren voraus. Das Geschehen spielt sich mal wieder an Bord des Schubbootes "Franz Haniel 11" ab. Wie ich ja bereits in früheren Geschichten schon mehrfach geschildert habe, fuhr der "Franz Haniel 11" in der Hauptsache im Kalksteintransport auf dem Mittelrhein zwischen Oppenheim und Oberkassel, gemeinsam mit dem Schubboot „Straßbourg“ der Reederei CNFR.

Ab und zu, so ungefähr zwei bis drei Mal im Jahr kam es jedoch vor, dass wir für einen gewissen Zeitraum, (drei bis drei Wochen) aus diesem Transportbereich herausgenommen und anderweitig eingesetzt wurden. Zum Beispiel im Erz- oder Kohleverkehr zwischen Duisburg und Rotterdam. Meistens geschah dies dann, wenn die Transportmengen, die wir beständig das ganze Jahr über und mit großer Zuverlässigkeit nach Neuwied zur Fa. Dyckerhoff und nach Oberkassel zu den Bonner Zementwerken lieferten, ausreichten, um erstens die Lagerkapazität der Werke bis an die Grenzen auszulasten und/oder zweitens die Werke

aufgrund von Nachfrage-Rückgängen weniger Rohstoffe benötigten. Und wie der Teufel sein Spiel trieb - passierte das oft genug in den Wintermonaten.

Kein Bock auf andere Umgebung

Wir alle, Schiffsführung und Decksmannschaft waren davon nie sonderlich begeistert, und das hatte seine Gründe. Der Mittelrhein, unser Haupteinsatzgebiet, war mit seiner sog. Gebirgsstrecke (heute Teil des UNESCO-Weltkulturerbes „Oberes Mittelrheintal“ . . . ich glaube, ich erwähnte dies bereits schon einmal) das landschaftlich schönste und reizvollste und auch nautisch sicher anspruchsvollste Einsatzgebiet für den Rheinschiffer schlechthin; außerdem den meisten von uns (wir kamen ja fast alle aus der Gegend) - auch Heimat.

Wenn wir nun diesen Bereich verlassen sollten/mussten, aus sicher nachvollziehbaren Gründen, weil wir ja immerhin für die Reederei und schließlich und endlich auch für uns und egal wo die Brötchen verdienen mussten - und wenn das dann ausgerechnet auf dem Niederrhein zwischen Duisburg und Rotterdam, die meiste Zeit zwischen Kühen und Weidenzäunen hindurch zu geschehen hatte, na ja – dann fanden wir das gar nicht so toll. Übrigens auch diejenigen nicht, die nicht aus dem Mittelrheingebiet stammten, auch nicht die, die aus dem Ruhrgebiet kamen und auf dem "Franz Haniel 11" schon mehr oder weniger lang beschäftigt waren. Einer von den Ruhr'schen, ich nenn' ihn hier mal Fritz, sagte dann auch in seiner unverwechselbaren Art, als es hieß – ab nach Duisburg: Ooch nee, sowatt abba auch. Da kommse extra auf däh "Franz Haniel 11" um inne saubere Gegend und auf 'ne saubere Boot zu fahren und um ein bißken Romantik (er sagte es und meinte es auch so) zu genießen und dann musse widder inne Dreck. Zur Erläuterung: Wenn der "Franz Haniel 11" eine gewisse Zeit im Niederrheinbereich und

damit natürlich auch im Ruhrgebiet unterwegs war, und wenn wir dann anschließend wieder in unser ursprüngliches Einsatzgebiet auf dem Mittelrhein zurückkehrten, konnte man schon beim Anblick der Boot das Heulen kriegen. Das ganze Jahr über hatten wir dieses Schubboot gehegt und gepflegt und bis in die kleinsten Ecken peinlich sauber gehalten um dann nach drei- oder mehrwöchigem Einsatz im Erzverkehr festzustellen, dass die Boot überall die dreckigen Spuren, die diese Einsatzform nun mal mit sich brachte, aufwies. Sicher hat das auch damit zu tun, diese Tatsache war und ist jedem Schifffahrtstreibenden bekannt, dass es zu dieser Zeit mit den Luftreinheitswerten im Ruhrgebiet noch nicht so gut bestellt war. Außerdem „flogen“ wir tagelang in den Häfen von Rotterdam und Duisburg (egal ob nun Waalhaven, Botlek, Europoort oder Walsum, Schwelgern und Rheinhausen) herum und mussten Schubleichter entweder laden oder löschen. So was hinterlässt natürlich Spuren - auch an der Boot.

Wenn sich jemand daran stört oder darüber verärgert ist, dass ich das Ruhrgebiet in einem sehr kleinen Teilbereich nicht unbedingt als Luftkurort bezeichnet habe, - dann kennt er die damaligen Verhältnisse nicht mehr, - ich weise hier nur stellvertretend (als Beispiel) auf zwei Örtlichkeiten (keine Orte an sich) hin: „Kupferhütte“ und „Sachtleben“. Es gab aber auch noch andere für einen kurzen aber heftigen Bronchialkatarr gut geeignete Ecken. Natürlich hält das Ganze in keiner Weise mehr einem Vergleich mit den heute schon fast als „idyllisch“ zu bezeichnenden Umweltverhältnissen im Ruhrgebiet stand. Da hat sich so gut wie alles sehr positiv entwickelt – war aber zu jener Zeit nicht absehbar. Von einigen der „Alten“ hatte ich damals den leicht ironisch gemeinten Ausdruck für's Ruhrgebiet „die Speckschweiz“ gehört.

Wieder zurück zum Thema:

Schulungskurse

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

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

ATLAS Schifffahrt

Vinckeweg 19 · 47119 Duisburg

Tel. (0203) 87 30 54 · Fax (0203) 8 16 10

Das technisch–nautische Dilemma des „Franz Haniel 11“

Dies ganze Chose war, wie bereits erwähnt, immer für die, die an Deck arbeiteten mit einer Menge Mehrarbeit verbunden und von denen, die auf'm Bock, - also die auf der Brücke arbeiteten, verlangte es nicht selten alles an fahrerischem d.h. nautischem Können ab. Das war nämlich nicht so einfach, mit vier leeren Schubleichtern (Bargen oder auch Bakken genannt) und dem "Franz Haniel 11" hinten dran bei Wind und Wetter, sprich Sturm und Regen und was sonst noch so alles kommen konnte, zu Tal zu fahren, was jetzt aber nicht heißen soll, dass die Fahrt auf dem Mittelrhein weniger anspruchsvoll gewesen wäre, ganz im Gegenteil; es war halt anders schwierig. Immerhin gab es ja noch das Binger Loch und die Gebirgsstrecke war noch nicht ausgebaut.

Dem "Franz Haniel 11" fehlten einfach einpaar wesentliche technische Voraussetzungen. Zum einen war er für diese Art des Transportes, vor allem wenn es mit 4 voll

beladenen Schubleichtern zu Berg ging, mit seinen nicht mal 2000 PS und ohne Cord-Düsen einfach zu schwach motorisiert; zu den PS hätte man in diesem Falle auch ES (Eselstärken) sagen können. Das Ruderwerk, (2 Haupttruderflächen und zwei Doppel-Flanken-Ruder) hätte, bei entsprechender Bauweise, auch einen höheren Wirkungsgrad erzielen können, was sich z.B. bei stürmischer Talfahrt dann meistens auch auf verhängnisvolle Weise bemerkbar machte, worauf ich in dieser Geschichte noch eingehen möchte. Erschwerend für die Talfahrt mit einem solchen Viererzug kam hinzu, dass keiner der bis dahin, sagen wir mal gängigen Schubleichter ein Kopfruder, geschweige denn eine Querstrahl-Einrichtung besaß.

Für die Decks Mannschaft bedeutete diese zeitweilige andere Verwendung des „Franz Haniel 11“ (wie gesagt) ein gerüttelt Maß an Mehrarbeit). Vier Schubleichter zu kuppeln und wie in diesem Falle meistens auch zu beladen oder zu löschen, wir gehörten ja

nicht zum damals gerade eingerichteten Poolverkehr mit seinen Lade- und Löschkommandos), war eben doch mit wesentlich mehr Arbeitseinsatz verbunden als mit zwei Schubleichter im Kalksteinverkehr herumzufahren. Die im Mittelrheingebiet eingesetzten Schubleichter wurden zudem von eigens dafür vorgesehenen Zubringer- und (ich drück's mal so aus) Abnehmerfahrzeugen und den dazu gehörenden Lade- und Löschkommandos eben an den beschriebenen Lade- und Löschstellen in Oppenheim, Budenheim, Neuwied und Bonn-Oberkassel betreut. Im sog. Kalksteinverkehr hatten wir also meistens mit Laden und Löschen nichts zu tun. Außerdem waren alle Arbeiten (kuppeln, Decksarbeit auf Boot und Leichtern und die vielen anderen Tätigkeiten) schon alleine durch die ständige Wiederkehr so routinisiert, d.h. in Fleisch und Blut übergegangen, - jedenfalls bei den längerfristig an Bord des "Franz Haniel 11" beschäftigten „Hanielern“, dass alles mit einer gewissen Rationalität und Übung und damit recht zeitsparend er-



Schubverband „Franz Haniel 11“ bei der Einfahrt in den Ruhrorter Hafenmund, etwa 1972/1973

ledigt werden konnte. An diese Verhältnisse hatten wir uns gerne gewöhnt – leider hielt diese, sagen wir mal, beschäftigungsharmonische Arbeitsatmosphäre nicht ewig.

Sturmfahrt zu Tal

Als wir Anfang November, es muss wohl so um 1970 gewesen sein, mal wieder talwärts unterwegs in Richtung Duisburg waren, und das mit vier leeren Schubleichten, die wir uns zuvor in Bonn-Oberkassel zu rechtgekuppelt hatten, herrschte ein wahres Sauwetter; Regen und Sturm und es war schweinekalt.

Beide Kapitäne an Bord waren der Meinung, (Zit.:) Wenn das mal gut geht?! Ich hielt mich zu dieser Zeit meistens im Steuerhaus auf, - ich war schon zum Steuermann avanciert und musste fahren lernen, fahren lernen, fahren lernen..... Zit.: Fahren lernt man nur durch fahren!

Es kam zu teilweise haarsträubenden Szenen während dieser Talfahrt, der Windgeschwindigkeitsmesser auf dem Dach des Steuerhauses zeigte (damals noch ganz einfach als Windstärken bezeichnet) phasenweise Windgeschwindigkeiten von ca. 100 bis 120 Km/h an. Fuhren wir im Hang zu Tal oder kam der Wind, äh Sturm, querab wurde es kritisch für uns und die entgegenkommende Bergfahrt - von denen so mancher gar nicht kapierte, weshalb wir so einen hohen Platzbedarf hatten. Die Kollisionen wurden häufiger und die Passagen, also die Seitenabstände zur Bergfahrt enger und enger. Eine Funkabsprache mit der entgegenkommenden Bergfahrt war oft wegen des hektischen Geschehens und (das gab's zu dieser Zeit noch) fehlender Kommunikationseinrichtung beim Kollegen, nicht oder nur unzulänglich möglich.

Von einer Sekunde zur anderen mussten wir, infolge urplötzlich quer auftretender Sturmböen Hartruderlage geben, was nicht selten zu einem erheblichen Verlust der Vorkraft führte. Dann wurde der ganze Verband zu einem Spielball des Windes und driftete quer ab. Die Strömung im Hang oder Hamm (siehe Bopparder oder Götterswicker Hamm) tat ihr Übriges um uns im Extremfall zum einem (wie wir es nannten) „Landemanöver“ zu zwingen. Da hieß es dann: Blick achteraus, wie weit sind wir mit dem Achterschiff der Boot noch von den Kribbenköpfen weg. Aha, - jetzt reicht's noch für die nächste und die übernächste Kribbe, - aber dann - volle Kraft (dreimal äußerste Wahnsinnige) zurück und versuchen den Verband zum stehen (ständig) zu bekommen. Klar bei Achteranker – fallen Anker.

Dieses sog. Landemanöver mussten wir

während dieser Talfahrt bis Duisburg dreimal durchführen! Das erste Mal gleich in Köln – Porz, - da waren wir gerade mal eine halbe Stunde und einpaar Stromkilometer talwärts unterwegs, - das zweite Mal dann in Düsseldorf-Reisholz und das dritte Mal in Krefeld - Uerdingen. Und hier standen uns wohl alle 14 Nothelfer zur Seite (die werden sonst nur auf der Gebirgsstrecke eingesetzt), denn in Ürdingen verfehlten wir die Stilllieger nur um wenige Meter.

Natürlich war nach solchen Landemanövern dann auch immer das Bestreben groß, von diesem Strandungspunkt so schnell wie möglich wieder weg zu kommen. Erstens machte das Ganze auf die übrige Schifffahrt keinen sonderlich guten Eindruck und forderte einige Zeitgenossen zu einschlägigen Kommentaren heraus, wie z.B.: Solle' mer euch `nen Tampen bringen, oder wenn's einer ganz besonders gut meinte: Es gibt doch nix Hilfloseres uff'm Rhein wie'n Schuber im Wind. Zweitens wollten wir ja schließlich irgendwann mal ankommen. Deshalb wurden die Anker sofort wieder rausgedreht, der Verband extrem über Stüür, also achteraus in den Wind gedreht und so aus den Kribben gezogen. Kritisch wurde es dann in dem Moment, in dem der Alte den Verband dann aufstrecken und in die Vorausfahrt gehen musste. Wieder das dämliche Spiel: Keine Vorausfahrt = vierkanter Verfall. Wurde der Sturm ausgerechnet zu diesem Zeitpunkt wieder stärker, - landete man unweigerlich wieder da, wo man herkam – also noch einmal, das passierte dann auch. Und bei diesen Manövern durfte natürlich nichts an Schifffahrt in unmittelbarer Nähe sein!

Im Anschluss an diese gerade mal soeben heil überstandenen Aktionen setzte sich bei allen „Akteuren“ die Erkenntnis durch: Das sollten wir uns das nächste mal aber überlegen, ob wir das Ganze bei solchen Wetterverhältnissen nicht ablehnen müssen – so ein Höllenritt – das ist ja gemeingefährlich, eigentlich hatten wir nur unverschämtes Glück, dass da nicht mehr passiert ist - bisher!

Aber das Drama ging noch weiter, hatte sogar noch eine erheiternde Komponente. Als wir, so gegen 14:00 Uhr (um 06:00 Uhr morgens waren wir in Oberkassel gestartet) unseren sturmerprobten Viererzug am Luftball in Duisburg erst mal vor Anker legen konnten, kuppelten wir die Boot zunächst mal ab um in den Bunkerhafen („das Hanielsloch“) zu fahren und Material zu fassen, also an Bord zu holen. Aber da hieß es schon von Seiten der Disposition: Beeilt euch bitte, ihr habt Termin in Rotterdam an der Seeboot; ihr sollt da morgen früh laden.

Toll! Hat der keine Ahnung, was hier draußen los ist. Der Sturm hatte sich, wir alle empfanden das so, noch verstärkt.

Schließlich kuppelten wir die Boot ca. 17:00 Uhr wieder hinter die 4 Barges und stellten dabei fest, dass der Sturm, der hier schräg von Steuerbord-Voraus auf den Schubzug blies, mächtig an den Ankerketten zerrte. Es piff uns ordentlich um die Ohren.

Unterschiedliche Wetterbeobachtungen

Der Alte griff zum Telefon: Koblenz Radio, Koblenz Radio, hier ist die DA 5096 der "Franz Haniel 11" Nachdem die gewünschte Verbindung zur Disposition der Haniel Reederei hergestellt war, man sprach in vertrautem aber burschikosen Ton: Hör mal, das kannst'e nicht verantworten, wenn wir jetzt die Anker rausdrehen landen wir spätestens an der Baerler Brück' in den Preiselbeeren - hoch und trocken auf'm Wall. Sekundenlanges Zögern, - dann die Antwort des Disponenten (ich nenn' ihn mal Willem d.G.): Ich weiß gar nicht was ihr habt, wenn ich hier datt Fenster rauskucke isset fast windstill, da bewegen sich nich mal die Blätter an den Bäumen – oder nur ganz schwach. Der Alte schnappte hörbar nach Luft, die Gesichtsfarbe wechselte von normal auf Purpur, eigentlich selten bei ihm, dann kam die Antwort: Soll ich dich Scherenschleifer mal hier raus holen? (wie gesagt, man pflegte einen lockeren und rustikalen Umgangston) Dann setzen wir dich hier an Deck und lassen dir mal die raue Wirklichkeit um die Ohren wehen. Bei Wind und Wetter hinterm Schreibtisch zu hocken und uns dann den Wetterbericht zu erklären, - so weit sind wir noch nicht, - du Landratte. Wenn ihr darauf besteht, dass wir jetzt losfahren, tragt ihr auch die Verantwortung – basta! Erst mal Stille (das hatten sie nicht so gerne, das mit der Verantwortung) dann kam die Antwort – sehr moderat: Das können wir nicht, die Verantwortung hat immer noch der Transportführer. Das hatten wir gar nicht erwartet, eher schon so'ne Aussage wie: (Schön, - wenn ihr das nicht machen wollt) Das Gespräch fand dann folgendes Ende: Willem meinte, irgendwie klang seine Stimme aufgeregt: Okay, okay, wollen wir hoffen, dass der Mist bald vorbei ist und ihr dann loslegen könnt. Ich muss Schluss machen, hier bei uns sind eben die Dachziegel runter gekommen, einer scheint in mein Autodach gedonnert zu sein, - also macht's gut. Ende mit DA 5096.

Kommentar unseres Alten: Aha! Siehst'e der Wind hat Ruhrort doch erreicht! Die stürmische Talfahrt fand ihre Fortsetzung und diese Geschichte findet sie auch . . . ■

Am erster US-European Workshop ist auch das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC), Bonn beteiligt

USA setzen auf europäische Shortsea-Konzepte und wollen Güterverlagerung

Die Vereinigten Staaten wollen Straßentransporte nach europäischem Vorbild aufs Wasser verlagern. Welche Voraussetzungen zur Etablierung von „Marine Highways“ entlang der US-Küsten geschaffen werden müssen, erörterten Verkehrsexperten auf Einladung der George Mason University vergangene Woche in Washington. Mit dabei: ein Expertenteam des Bonner SPC sowie SPC-Netzwerkpartner.

Welche technologischen und infrastrukturellen Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit die Verkehrsverlagerung gelingt? Welche Instrumente zur Förderung des „Marine Highway Systems“ können eingesetzt werden? Wie können US-Verlader und Transportdienstleister von den Vorteilen des Systems überzeugt werden?

Auf dem zweitägigen Workshop verdichteten US-Verkehrsexperten des George Mason Komitees Erfahrungen, die sie im Rahmen eines Deutschlandbesuchs beim ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC), Bonn, im vergangenen Herbst machen konnten. Ziel der Amerikaner ist es, parallel zu den US-Küsten verlaufende Kurzstreckenseeverkehre zu etablieren, um Staus auf den Straßen zu verhindern, die Umwelt zu schonen und Transportkosten zu optimieren.

„Die USA besitzen ein gigantisches Potenzial an verlagerungsfähigen Güterverkehrsströmen“, kommentiert Workshop-Teilnehmer und SPC-Vorstandsmitglied Knut Sander, geschäftsführender Gesellschafter Robert Kukla, München. „Was Transportunternehmen dort jetzt brauchen, sind Entscheidungshilfen, die die ökonomischen und ökologischen Vorteile des Systems verdeutlichen.“

Anders als in Europa sind bei der Vorteilargumentation jedoch einige Klippen zu umschiffen. „Der Dieselpreis für Trucks ist in den USA extrem niedrig. So fallen wirtschaftliche Vorteile für Shortsea-Verkehre in den USA deutlich weniger ins Gewicht als in Europa“, konstatiert SPC-Projektma-

nager Markus Heinen. Außerdem verfüge das Land über ein effektives Doppelstock-Zugsystem. Hinzu komme der Jones Act, eine Kabotageregelung, die den Schiffsverkehr zwischen amerikanischen Häfen grundsätzlich auf Schiffe beschränkt, die in den USA hergestellt wurden. Diese dürfen zudem ausschließlich unter US-Flagge und mit amerikanischer Besatzung fahren.

Dennoch sind die Amerikaner nach dem Besuch der SPC-Delegation fest entschlossen, das Erfolgsmodell der europäischen Shortsea-Verkehre auf ihr Land zu übertragen. So hat eine aktuelle Marktanalyse des „George Mason University Consortium“ ergeben, dass 90 Prozent der US-Wasserstraßenkapazitäten für Transporte derzeit nicht genutzt werden.

Reichlich Wissen und gute Argumente lieferten den US-Verkehrsexperten im Rahmen des Workshops auch Patrick Norroy und Janeta Toma von der Maritime Transport and Logistics Unit „DG Move“ der Europäischen Kommission, Dražen Zaglic, ehemals Chairman des ESN, Professor Dr. Burkhard Lemper, Direktor des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Professor Dr. Orestis Schinas von der Hamburg School of Business Administration und Professor Dr. Reinhart Kühne vom Deutschen Institut für Luft- und Raumfahrt (DLR).

Über das SPC

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Pro-

motion Center (SPC) ist ein Public-Private-Partnership des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) der Bundesländer Baden-Württemberg, Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein sowie Reedereien, Spediteuren, Hafenumschlagbetrieben, Häfen, Schiffsmaklern und der Binnenschifffahrt. Betrieben wird das SPC vom Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e.V., Hamburg.

Die Gründung erfolgte am 9. Mai 2001 in der Handelskammer Hamburg. Die operative Arbeit nahm das SPC am 2. Juli 2001 in den Räumen des Bundesministeriums in Bonn auf.

Ziel des SPC ist es, Industrie, Handel und Expeditionen für die Verkehrsträger Schiff und Bahn zu sensibilisieren und gemeinsam mit Verladern und Dienstleistungsunternehmen multimodale Logistikkonzepte zu entwickeln, welche die europäischen Wasser- und Schienenwege einschließen. Das SPC arbeitet in Bezug auf Unternehmen und Häfen vollkommen neutral. ■



„Die USA besitzen ein gigantisches Potenzial an verlagerungsfähigen Güterverkehrsströmen“, sagt SPC-Vorstandsmitglied Knut Sander

Schifffahrts-Magazin Serie: Die Binnenschifffahrt im Wandel (III. und letzter Teil)

Die prägnanten Ursachen der heutigen Situation in der deutschen Binnenschifffahrt

Das neue Zeitalter mit seinen Strukturveränderungen

Die Jahre 1990 bis 1994 waren geprägt von einer Fülle einschneidender Veränderungen, die in einigen Bereichen konträre Überschneidungen erkennen ließen, und in die die vorerwähnten Entwicklungen am Ende des achten Jahrzehnts einfließen. Als erstes sorgten die Auswirkungen der Wiedervereinigung ab Sommer 1990 für eine starke Belebung des Transportaufkommens, sowohl innerhalb des nord-west-ostdeutschen Kanalgebietes wie auch im Wechselverkehr Rhein-Kanalgebiet. Die Nachfrage nach Schiffsraum für die Destinationen in den neuen Bundesländern mit ihren z. T. extremen Abmessungsbeschränkungen – und dabei muß auch auf die damaligen Tiefgangsbeschränkungen hingewiesen werden – stieg sprunghaft an. Das Raumangebot konnte jedoch, obwohl eine Reihe von ostdeutschen Partikulieren (fast 50 Einheiten) nunmehr zusätzlich in den Markt eintreten konnte, dieser Nachfrage kaum Stand halten. Viele Fahrzeuge waren bereits abgewrackt und damit verloren, und die ehemalige DDR-Staatsreederei hatte noch Probleme mit sich selbst. Hinzu kam der Kabotagevorbehalt, der das Raumangebot in engen Grenzen hielt. Die für den Einsatz von Fahrzeugen aus Drittländern notwendigen Genehmigungsprozeduren waren zeitraubend und verhinderten oft aus Termingründen den Transport über die Wasserstraße. Die Verlader waren nervös und favorisierten deshalb oft die Straße und die Schiene, um just in time ihren Lieferverpflichtungen nachzukommen. Schließlich ging es ja um den „Aufbau Ost“.

Auf dem Rhein sorgten die neue Besatzungsordnung sowie ein neuer Tarifvertrag für die eingangs erwähnten Kostensteigerungen durch eine Erhöhung der Besatzungsstärke, Einschränkung und Kontrolle der Fahr- bzw. Ruhezeiten und eine Reihe von tariflich verankerten Zusatzleistungen wie Freizeiterhöhung, Überstundenzuschläge auch für an Bord verbrachte Ruhezeiten usw. Der in immer größerem Umfang durch Leasing-Verträge verpartikulierte ehemalige Reedereischiffsraum wurde durch die „Alt“-

In dieser **Schifffahrts-Magazin Serie** beschreibt ein Kenner der deutschen und europäischen Binnenschifffahrt den Weg des Gewerbes zu der heutigen - nicht wirklich einfachen - Situation. Der erste Teil erschien in unserer Juni-Ausgabe, der zweite im Juli. Mit diesem Beitrag hier endet die Serie.

In der deutschen Binnenschifffahrt vollzogen sich in den letzten ca. 40 Jahren zum Teil gravierende Veränderungen. Da dies nur noch einer Handvoll Aktiven bekannt ist, bedarf es einer Darstellung der zum Teil auch historischen Ereignisse, zumal die Entwicklungen in diesem Gewerbephasenweise völlig gegenläufig waren, was zum Teil auch durch staatliche Eingriffe verursacht wurde.

Diese Darstellung beinhaltet folgende Abschnitte:

- Den Beginn der Regulierung der Frachten mit ihren peripheren Ergänzungen,
- die darauf basierenden Entwicklungen in der Binnenschifffahrt als Ergebnis und Konsequenz dieser Maßnahmen,
- die späteren Korrekturen in einem Zeitraum, der zusätzlich beeinflußt und geprägt wurde von historischen Vorgängen und Ereignissen wie z. B. der Wiedervereinigung und der Eröffnung des Main-Donau-Kanals,
- aber auch durch umfassende arbeitsrechtliche, strukturelle und neugestaltende Veränderungen des Gewerbes.

Letztendlich soll auf dieser Grundlage der Versuch unternommen werden, zu erklären, wie es zu der heutigen Situation in der – hier deutschen – Binnenschifffahrt gekommen ist.

Reedereien zu immer günstigeren Konditionen im Markt angeboten und leistete damit seinen Beitrag für einen beginnenden Frachtenverfall, anfangs in den nicht der Frachtfestlegung unterworfenen Relationen. Die Leasing-Verträge verpflichteten die meist unbedarften „Jung-„Unternehmer zur Übernahme sämtlicher Risiken inklusive Schäden an Kasko und Maschine sowie die Gestellung der Besatzungsmitglieder, und dies bei immer größerem Personalbedarf. In der Regel wurde der Leasing-Nehmer verpflichtet, sein Schiff ganzjährig – d. h. an 365 Tagen – und dazu noch exklusiv

und ausschließlich den Reedereien zur Verfügung zu stellen. Diese garantierten im Gegenzug zwar eine ganzjährige Beschäftigung zu marktüblichen Preisen und Konditionen, wie diese aussahen, bestimmten die Leasing-Geber jedoch selbst, denn die wenigsten Leasing-Nehmer verfügten über eine Markttransparenz (was oft auch gar nicht erwünscht war), denn sie hatten dies nie gelernt. Somit waren den „Alt-Reedereien“ Tür und Tor geöffnet, die garantierte Beschäftigung um jeden Preis und zu „ihren“ Marktkonditionen zu erfüllen. Die Zahl der Insolvenzen in der Binnenschifffahrt erreichte Nachkriegsrekord. Viele ehemaligen Unternehmer leiden heute noch unter ihren Altlasten. Warum die Binnenschifffahrt aus dem später konzipierten Gesetz zur Bekämpfung der Scheinselbstständigkeit explizit ausgeschlossen wurde, wird wohl immer ein Geheimnis bleiben.

Unter diesen Einflüssen fokussierten sich Politik, Verbände, Verlader und das Gewerbe im Jahr 1993 auf die Erhaltung des innerdeutschen Ordnungsrahmens. Die große Angst vor der „Zeit danach“ machte die Runde, denn alle im Gewerbe Tätigen, sowohl die Unternehmer wie auch die Führungskräfte, waren auf eine derartige Situation nicht vorbereitet bzw. hatten keine entsprechende Erfahrung, sich kurzfristig einem liberalisierten Markt zu stellen. Während einer Gästefahrt anlässlich einer Hafeneinweihung gab es dann auch noch eine unglückliche Äußerung des damaligen Präsidenten des Gewerbeverbandes, in der er im Fall einer Liberalisierung des innerdeutschen Ordnungsrahmens einen Frachtenverfall von bis zu 50 % prognostizierte. Ihre Verblüffung und Sprachlosigkeit überwand die Verlader sehr schnell und setzten diesen Wert umgehend in ihre Budget-Planung für das „Jahr danach“ ein. Diese Zahl war nun Verhandlungsgrundlage für die zum Jahresende beginnenden Frachtverhandlungen und sollte sich nicht nur bestätigen, sondern sogar noch übertroffen werden, allerdings primär forciert durch diese unglückliche Vorgabe. Der kleinere Bündnispartner der damaligen Regierungskoalition beruhigte vorübergehend das Gewerbe mit der Zusage, daß man als Mittelstandspartei keinen Beschluß über eine abrupte Libe-

ralisierung – wenn diese überhaupt kurzfristig ein Thema sein sollte – zulassen wolle. Man favorisierte vielmehr eine vorübergehende Aussetzung der Liberalisierung, im schlechtesten Fall eine Periode des „weichen Übergangs“. Welch ein Trugschluß. Zu spät wurde erkennbar, daß diese Partei ihren Widerstand gegen die Liberalisierung für politische Ziele instrumentalisierte, die auf einem ganz anderen Parkett spielten. Am 18. Dezember 1993 beschloß der Bundestag in der letzten Plenarsitzung dieses Jahres ohne weitere Vorwarnung die Liberalisierung und damit Aufhebung der Festfrachten in der deutschen Binnenschifffahrt mit Inkrafttreten bereits zum folgenden 1. Januar. Das deutsche Binnenschifffahrtsgewerbe hatte nunmehr gerade 18 Tage Zeit – inklusive Weihnachten und Neujahr –, dies zu verkraften. Anstatt nun gemeinsam dieses Problem in Angriff zu nehmen und im größeren Kreis gemeinsame Strategien zu entwickeln, bildeten sich nur wenige und ganz kleine Gesprächskreise. Der größte Teil der Unternehmen entwickelte seine eigenen Phantasien ohne Partnerschaften und stabilisierende Gestaltungsmaßnahmen.

In den darauf folgenden Monaten trat der Wettbewerb massiv auf und vor allem die Niederländer, aber auch die Franzosen und Belgier drangen in die von hohen Transportaufkommen geprägten Märkte, primär im Chemie-, Montan- und Kraftwerkskohlenbereich. Sie trafen auf ein relativ harmloses und zum Teil überfordertes deutsches

Gewerbe und konnten sich in der – salopp gesagt – ersten Kampfunde zum Teil erhebliche Mengen sichern. Da auch die grenzüberschreitenden Ladungen bei den deutschen Verladern keine Prioritäten mehr hatten, wurden diese gleich mit in die konkurrierenden Verhandlungen einbezogen. Die vom deutschen Partikuliergewerbe vertretene Prognose einer gleichlaufenden Erholung der grenzüberschreitenden Frachten wurde dadurch umgehend ad absurdum geführt. Frachtreduzierungen von bis zu 25-30 % waren keine Seltenheit. Dies entlockte manch einem Verloader die Frage, was die Schifffahrt 3 Jahrzehnte mit ihrem Geld gemacht habe, da man nun plötzlich zu diesen Raten fahren kann? Die Regierungen unserer

Nachbarn Belgien, Niederlande und Frankreich waren in dieser Hinsicht geschickter. Sie beschlossen einen „weichen Übergang“ in die Liberalisierung ihrer tour-de-rôle-Systeme und ließen sich für die Abschaffung der dortigen Ordnungsrahmen mit ihren auskömmlichen Tarifen immerhin noch 1,5 Jahre Zeit. Die Einnahmen aus diesen Verkehren konnte deshalb ein nicht unbeträchtlicher Teil der dort beheimateten Partikuliere für die Subventionierung seines Wettbewerbs auf dem Rhein benutzen.

Zu Beginn dieser Entwicklung erfolgte im September 1992 die Eröffnung des Main-Donau-Kanals. Das Ventil war geöffnet. Die deutschen Fahrzeuge stellten auf der „Jungfernfahrt“ jedoch nur einen Teil der West-Flotte dar. Seit an Seit lagen sie mit den Schiffen aus den westlichen Nachbarländern, die nun ebenfalls in den neuen Bereich der westeuropäischen Binnenschifffahrt vorstießen. Sie begegneten auf ihren Talfahrten dem Schiffsraum der osteuropäischen Staatsreedereien. Schnell konnten sie nun erkennen, daß die in den letzten Jahren geschürte Angst vor dem osteuropäischen ruinösen Wettbewerb völlig unbegründet war. Der Donauschiffsraum war technisch lediglich für den Transport zu den deutschen Donauhäfen geeignet und stellte daher – zumindest für die nächsten Jahre – keine ernstzunehmende Konkurrenz dar. In den nächsten Monaten und Jahren wurde mehr und mehr erkennbar, daß die anfangs

bejubelten bilateralen Festfrachten den deutschen Schifffahrtsunternehmen nicht nur wenig Verhandlungsspielraum ließen, sondern einen erheblichen Wettbewerbsnachteil für sie darstellten. Die deutschen Unternehmen wurden von der bisherigen deutschen Frachtenprüfung sorgsam auf die Einhaltung der bilateralen Festfrachten überwacht, was in Form der bisherigen Unternehmensprüfungen erfolgte. Hilflös mußten die deutschen Schifffahrtstreibenden immer wieder mit ansehen, wie die Konkurrenz aus den westlichen Nachbarländern ihre Ladungen an der Donau akquirierte, während der deutsche Raum oft leer ausging, dies vor allem in den bilateralen Relationen zwischen Deutschland und den Donauländern. Was zu diesem Zeitpunkt nur einem kleinen Kreis bekannt war: in den Donauanliegerstaaten konnte weder eine Frachtenkontrolle noch eine –überwachung installiert werden, denn es existierte in keinem dieser Staaten hierzu eine entsprechende Rechtsgrundlage. Somit konnten nichtdeutsche Schifffahrtstreibende in diesen Staaten mit den dortigen Verladern und Befrachtern völlig ungeniert ihre Frachten frei aushandeln und erhielten sogar in vielen Fällen am Ladeplatz gleich in bar ihre Pönale ausgezahlt für den Verstoß gegen die deutsch-osteuropäischen Marktregelungen mit ihren Genehmigungsverfahren. Lediglich die Staatreedereien verhielten sich offiziell tarifrechtlich korrekt, waren jedoch Partner für nur wenige



CARL REHDER GRUPPE

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



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

Die CARL REHDER GRUPPE erweitert ihr Angebot für den russischen Markt. Um der immer stärker steigenden Nachfrage nach den Dienstleistungen der zur CARL REHDER GRUPPE gehörenden Firmen aus dem russischen Schifffahrts- und Versicherungsmarkt gerecht zu werden, wurde am 16. Juni 2011 im Beisein russischer, niederländischer und deutscher Gäste feierlich die Gründung der JMS JOINT MARINE SERVICE RUS LLC und die Eröffnung des Moskauer Büros der Firma begangen.

Mit der Gründung eröffnet sich für westliche Lieferanten und Investoren und für russische Versicherer die Möglichkeit sowohl im Schadenfall, als auch bei der Risikobewertung und Versicherung nicht nur direkt,

ohne den Umweg über Deutschland machen zu müssen, auf die Expertise und den Service der Fachleute der JMS JOINT MARINE SERVICE GBMH zurückgreifen zu können, sondern gleichzeitig auch die Expertise der russischen Mitarbeiter in Moskau nutzen zu können.

Die Mitarbeiter der CARL REHDER GRUPPE stehen Ihnen unter der unten genannten Telefonnummer gern für weitere Informationen jederzeit zur Verfügung.

CARL REHDER GRUPPE
Lindhorster Straße 4
21218 Seevetal (Hittfeld)
Tel.: 04105 77028-0
Fax: 04105 77028-18
info@carl-rehder.de, www.carl-rehder.de

westliche Schifffahrtsunternehmen, da sie selbst jede Tonne für ihre Flotten benötigten. Hinzu kam auch noch eine völlige Unbeweglichkeit der Administrationen in diesen Staatsreedereien.

Die deutschen Behörden mußten dies ebenso hilflos mit ansehen wie die Gewerbetreibenden. Frachtkontrollen an Bord von nichtdeutschen Schiffen und entsprechende Sanktionen waren rechtlich unmöglich. Nachdem man in den Donaustaaten dies erkannt hatte, schossen dort die Befrachtungsunternehmen und Kleinreedereien wie Pilze aus dem Boden. Man hatte dort schnell erkannt, daß es wesentlich lukrativer war, westeuropäische Binnenschiffe einzusetzen als die Transporte von den Staatsreedereien durchführen zu lassen, denn wer eine Woche oder länger dort leer gelegen hatte, war erpressbar und oft in den Frachtverhandlungen fast willenslos. Das Frachtniveau geriet unter Druck, und da in vielen Relationen kein finanzieller Ausgleich für Hoch-/Niedrigwasser oder Eis erfolgte, gerieten viele Unternehmen bald in existentielle Schieflagen, während die Unternehmen im Donauraum wuchsen. Sie erzielten zwar weitgehend für ihre Befrachtungen die gleiche Marge, allerdings hatten

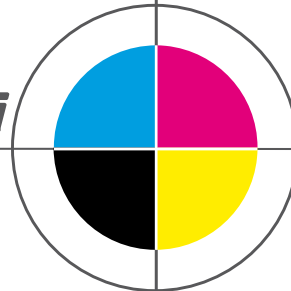
sie aufgrund des damaligen Lohnniveaus mit einer Befrachtung den Monatslohn für einen Mitarbeiter verdient. Der Rest war fast Reingewinn vor Steuern.

Aber es begann auch noch eine andere, bis dahin kaum bekannte oder voraussehbare Entwicklung: Nicht nur die Reedereien im Donauraum waren im Staatsbesitz, sondern auch die Werften. Vor allem in Rumänien lagen die Baukosten für ein großes Rheinschiff um bis zu 40 Prozent unter denen der Werften in Westeuropa. Je nach Höhe der Baukosten wurde sogar zum Teil die Pönale von den Werften übernommen. Vor allem niederländische Makler hatten dies im Vorfeld frühzeitig erkannt und sich zum Teil ganze Produktionen von neuen Binnenschiffen gesichert, die dann zu attraktiven Konditionen in den Niederlanden verkauft wurden, wie eingangs erwähnt mit intensiver Subventionierung durch den niederländischen Staat und sehr liberalen Finanzierungskonzepten der Banken. Neben den traditionellen Abmessungen wurde auch noch ein neuer Schiffstyp kreiert: das 110-m-Schiff, welches dann einige Jahre später um weitere 25 m länger gebaut werden sollte. Es entstand eine neue Welle der Kapazitätserweiterung, die völlig konträr zur Philosophie der euro-

päischen Abwrackregelung 1989 stand. Mit diesen neuen Kapazitäten wurde innerhalb der nächsten 5-7 Jahre die Rheinschiene geradezu überschwemmt. Der Preiskampf auf dem Rhein verstärkte sich und die ohnehin oft kaum auskömmlichen Raten gerieten noch weiter unter Druck, obwohl ein Teil der Neubauten von den Containerverkehren auf dem Rhein kompensiert wurde.

In der Rheinschifffahrt versuchten Unternehmen und Partikuliere durch neue Strategien ihre Einnahmeverluste zu kompensieren. Ehemalige Haus- und Genossenschaftspartikuliere verselbständigten sich und traten nun als zusätzliche Wettbewerber im Markt auf, um den Profit, den sie bisher an ihre Befrachter bezahlt hatten, selbst zu erwirtschaften. Jedoch ohne ihre bisherigen Unternehmen im Rücken und auch oft durch fehlende Marktkenntnisse wurden sie schnell ein Spielball der Verlager und Befrachter. Zugeständnisse wie z. B. das Selbstputzen der Laderäume bis hin zum Bedienen von Löscheräten durch das Bordpersonal sollten weitere Wettbewerbsvorteile verschaffen. Legale Verlängerungen der Fahrzeiten im Partikulierbetrieb durch Einbindung von Familienmitgliedern mit den

Druckerei



Dünwald

*Gestaltung · Satz
Buch- und Offsetdruck
Digitaldruck
Papierverarbeitung*

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

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

entsprechenden Patenten sollten für weitere Einnahmen sorgen. Nur leider wurden oftmals diese finanziellen Vorteile 1:1 weitergegeben, was letztendlich nur zu einer Steigerung der Manpower und den Betriebskosten führte. Der freie Markt honorierte dies selten oder gar nicht. Im Gegensatz dazu wurden die Haftung der Schiffseigner, die Bestimmungen der Gefahrguttransporte und die Sicherheitsauflagen an Bord weiter verschärft, um nur die wesentlichen Punkte zu nennen.

Zu Beginn des Jahres 1996 fiel dann auch noch der deutsche Kabotagevorbehalt auf den ostdeutschen Wasserstraßen. Die anfangs hier noch relativ stabilen Frachten und Nebenbedingungen gerieten auch dort nunmehr unter Druck, vor allem aus den östlichen Nachbarstaaten mit ihrem preisgünstigen Lohnniveau, denn sowohl in Polen wie auch in Tschechien waren die dortigen Reedereien immer noch im Staatsbesitz, während die ehemalige DDR-Staatsreederei bereits privatisiert worden war, und ihrerseits nunmehr gegen stetig steigende Kosten und fallende Frachtraten antreten mußte.

Getoppt wurde die unglückliche Entwicklung 1995 dann durch die spontane Außerkraftsetzung des § 6 b des EStG durch die damalige Bundesregierung. Nunmehr mußten beim Verkauf der alten Schiffe Veräußerungsgewinne voll versteuert werden und konnten von den Unternehmen nicht mehr als steuerfreie Rücklagen für Investitionen in neuen Schiffsraum gebildet werden. Dies bedeutete vor allem für die deutsche Partikulierschifffahrt die Vernichtung ihres Eigenkapitals und erregte auch Unruhe bei den Banken. Diese sahen den Marktwert der alten Fahrzeuge weiter schwinden und einen Anstieg der Zukunftsrisiken bei einer notwendigen Erneuerung des Betriebes. Investitionsvorhaben mehr und mehr erschwert oder abgelehnt, da die Gestellung von Sicherheiten für die Altfinanzierungen bereits erschöpft waren. Vielmehr drängte das Kreditwesen auf Verkauf und Auflösung des Betriebes, um aus den Verkaufserlösen die Rückzahlung der Kredite zu erreichen. Mit der Abschaffung des FTB fielen zum 01.01.1994 auch die Regelungen für die Lade-/Löschzeiten sowie Liegegelder in der deutschen Binnenschifffahrt. Das Gewerbe stand plötzlich ohne gesetzliche Absicherung dieser Nebenbedingungen da, denn im – damals noch gültigen - deutschen Binnenschifffahrtsgesetz waren keine entsprechenden Regelungen mehr enthalten. Erst auf Initiative der deutschen Verbände

regelte die Bundesregierung zur Mitte des Jahres durch entsprechende Änderung des Binnenschifffahrtsgesetzes die Lade-/Löschzeiten und Liegegelder neu, allerdings in modifizierte Form, was wiederum zu einer Erhöhung der Liegegeldsätze führte. Dies umgingen viele Befrachter und Verlader dadurch, daß sie die Bedingungen des FTB ihren Transportverträgen zu Grunde legten, die bis einschl. 1993 Bestand hatten. Somit entstanden die Begriffe „deutsch gesetzlich 93“ bzw. „94“. Zum 01.07.1999 trat dann das neue deutsche Transportrecht in Kraft. Gleichlautend verlor der Artikel IV des Deutschen Binnenschifffahrtsgesetzes – das „Frachtrecht“ – seine Gültigkeit. Da dort die vorgenannten Regelungen der Lade-/Löschzeiten sowie der Liegegelder enthalten waren und wiederum keine neue Manifestierung dieser Bedingungen erfolgte, wurde die Binnenschifffahrt ein zweites Mal dieser diesbezüglichen Rechtsgrundlagen beraubt. Wieder mußten Verbände und Vereine intervenieren. Es entstand nach heftigen Diskussionen mit der verladenden Wirtschaft eine neue Regelung, die die Liegegelder jedoch noch einmal verteuerten. Da auch die neue Rechtsgrundlage dispositives Recht ist und deshalb frei vereinbart werden kann, haben wir in der deutschen Binnenschifffahrt nun die Auswahl, zwischen drei Grundlagen der Lade-/Löschzeiten und Liegegelder: „deutsch gesetzlich 93“, „94“ und „99“. Dies allein erzeugt bei vielen Transportverhandlungen oft zeitraubende Diskussionen.

Was die immer wieder neu entstehenden Diskussionen über die wirtschaftliche Situation in der deutschen Binnenschifffahrt betrifft, so sei die Darstellung folgender zwei kurioser Episoden erlaubt:

1. Um die Jahrtausendwende herum rief ein deutscher Verband der Gewerbetreibenden zu einer

Initiative gegen den weiteren Frachtenverfall auf. Zweihundert Partikuliere sollten für eine Woche die Übernahme von Transporten verweigern. Man wollte damit das Schiffsraumangebot künstlich verknappten. Als sich die Unternehmer nach einer Woche wieder ladebereit meldeten, erfuhren sie, daß sich das Ratenniveau nicht etwa verbessert, sondern durch den Einsatz von konkurrierendem nichtdeutschem Schiffsraum eher verschlechtert hatte. Spontan entschieden die Partikuliere – weitgehend jeder für sich – diese Raten noch einmal zu unterbieten mit der Begründung, man benötige nach 1 Woche Liegezeit schließlich dringend eine Reise.

2. Der Sohn eines süddeutschen Partikuliers veröffentlichte etwa im gleichen Zeitraum seine betriebswirtschaftliche Diplomarbeit zu dem Thema „Kostenrechnung eines Schiffsraumunternehmens“. Das Ergebnis dieser Rechnung war eine Frachtrate von DM 8,50 p. t. in einer bestimmten Relation. Auf die Frage an ihn, warum sein Vater mit seinem Schiff in dieser Relation zu einer Rate von DM 5,50 p. t. fahre (was allgemein bekannt war), erhielten die Fragesteller die Antwort: „Wenn wir mehr verlangen, fährt es ein anderer“.

Die Qualität einer Transportleistung beginnt beim Personal – daher

Weitblick beweisen und ausbilden
Lebenslanges Lernen bedeutet weiterbilden



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

Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V.

Schulschiff RHEIN
Stadthafen / Rheinanlagen
Tel. 0 20 66 – 22 88 0 • Fax 0 20 66 – 22 88 22

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

im Verbund mit

Die Fachzeitschrift im Internet

www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Die Deutsche Binnenreederei möchte der verladenden Wirtschaft überzeugende und für beide Seiten nützliche Transportangebote auf der Wasserstraße machen

Der Vorteil des „Modernisierungskonzepts“ des BMVBS bleibt im Dunklen

Die Pläne von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, insbesondere die ostdeutschen Wasserstraßen neu zu klassifizieren, haben in der Binnenschifffahrt für Unruhe und Verärgerung geführt. Besonders betroffen von diesen Maßnahmen wäre auch die Deutsche Binnenreederei mit Sitz in Berlin. *Schifffahrts-Magazin*-Chefredakteur Friedbert Barg hat Stanislaw Wittkowski, Vorstand der Deutschen Binnenreederei AG, dazu und zu aktuellen Unternehmensaktivitäten befragt.

Herr Wittkowski, Sie sind seit ziemlich genau einem Jahr Geschäftsführer der Deutschen Binnenreederei, - wie sieht ihre persönliche Bilanz für diese Zeit aus?

Ich bin zufrieden, obwohl noch viel vor uns liegt.

Die Deutsche Binnenreederei gehört zu den großen Reederei Unternehmen der Binnenschifffahrt. Planen Sie weitere Vergrößerungen?

Wir planen unsere Flotte zu vergrößern und ca. 200 Einheiten zu übernehmen. Unser Ziel ist die Vergrößerung der Transporte auf der Elbe.

Wo liegen die besonderen Stärken der DBR AG?

Unsere Flotte ist besonders gut einsetzbar bei kleinen Kanälen und auf der Elbe. Die technischen Voraussetzungen unserer Flotte sind für die Elbe und Ostdeutschland sehr geeignet.

Wie viele Mitarbeiter sind insgesamt für die Binnenreederei tätig? An Land und an Bord Ihrer Schiffe?

Unsere Mannschaft besteht aus über 90 Mitarbeitern.

Mit welchem Schiffsbestand arbeiten Sie in Deutschland und Europa?

Wir verfügen über 72 Schubschiffe, 32 Trocken- und Tankmotorschiffe und 392 Schubelichter verschiedenen Typs.

Inwieweit ist die Deutsche Binnenreederei mit der polnischen Binnenschifffahrt bzw. polnischen Binnenschifffahrtsunternehmen verflochten?

Die Zusammenarbeit mit polnischen Binnenschifffahrtsunternehmen ist bei uns ziemlich stark ausgebaut. Entweder vermieten wir oder verfrachten wir unsere Schiffe an diese Unternehmen.



DBR-Vorstand Stanislaw Wittkowski

Wie ist Ihr Unternehmen strukturiert? Auf welchen Gebieten und in welchen Ländern sind Sie aktiv?

Außerhalb Deutschland fahren unsere Schiffe in Tschechien, Polen, Holland und Belgien.

Während der letzten Jahre hat sich das Verhältnis der Binnenschifffahrt zur Verkehrspolitik sichtbar verbessert. Wie bewerten Sie das Verhältnis des Gewerbes zur Politik?

Das Verhältnis der Binnenschifffahrt zur Verkehrspolitik hat sich in den vergangenen Jahren sicherlich deutlich verbessert, was z.B. an den kontinuierlich gestiegenen Haushaltsansätzen für Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle abzulesen ist. Wir haben den Eindruck, dass die Politik die Bedeutung des Systems Wasserstraße und die Potenziale der Binnenschifffahrt inzwischen erkannt hat. Unser Unternehmen ist bemüht,

durch die Belebung des Frachtverkehrs per Binnenschiff besonders auf nord- und ostdeutschen Wasserstraßen die Bedeutung des Verkehrsträgers Binnenschiff wieder mehr der verladenden Wirtschaft als auch der Öffentlichkeit ins Bewusstsein zu rufen. Dabei steht die Elbe bis hinein ins Tschechische für uns im Vordergrund. Dem entsprechen auch unsere Bemühungen in dieser Angelegenheit unsere Zusammenarbeit

mit dem Überseehafen Hamburg, den Elbehäfen und mit anderen Reedereien, wie der CSPL, auszubauen, um der verladenden Wirtschaft überzeugende und für beide Seiten nützliche Transportangebote auf der Wasserstraße machen zu können.

Das Anfang 2011 vorgestellte sog. Modernisierungskonzept des BMVBS lässt uns allerdings zweifeln: Auf Grund des Diktates leerer Haushaltskassen sollen ganze Wasserstraßenregionen nicht weiter ausgebaut werden. So soll der weitere Ausbau eines Flusses oder Kanals nach dem Willen des Bundesverkehrsministeriums allein davon abhängen,

dass mindestens 5 Mio. Tonnen Güter pro Jahr auf ihm transportiert werden. Wir müssen also zur Kenntnis nehmen, dass die Ausbaurbeiten insbesondere im ostdeutschen Wasserstraßensystem nicht fortgesetzt werden sondern bestenfalls der Erhalt des status quo im Vordergrund stehen soll. Damit werden die jahrzehntelangen Bemühungen zur Schaffung eines adäquaten und einheitlichen Netzes, auf dem ein wirtschaftlicher Schiffsverkehr erfolgen kann, entwertet. Wie auf solchen nicht weiter ausgebauten Wasserstraßen steigende Güterverkehre bewältigt werden sollen, teilt das Ministerium nicht mit. Der Vorteil dieses „Modernisierungskonzepts“ des BMVBS bleibt im Dunklen.

Wie wollen Sie einem Kunden erklären, dass seine vorhandenen großen Mengen an Massengut, ob Getreide und Futtermittel, Dünger oder Baustoffe, die Turbinen aus Görlitz und Berlin, die Windkraftanlagen von Westas,

Container von und nach Hamburg künftig auf Wasserstraßen transportieren werden, die die Wertigkeit eines Neben- oder Randnetzes erhalten sollen und jederzeit ob dieser Bewertung ausfallen können. Wie die Wirtschaft Sicherheit braucht, braucht auch das Binnenschiffahrtsgewerbe überschaubare Rahmenbedingungen. Und dazu gehört nun einmal die Infrastruktur und hier sehen wir ein großes Problem. Ergänzend sei bemerkt, dass das Aufkommen auf dem Rhein auch durch Transporte von und in die nord- und ostdeutschen Wasserstraßen gespeist wird.

Was könnten die Verkehrspolitiker nach Ihrer Meinung noch unternehmen, um den Verkehrsträger Binnenschiffahrt weiter zu fördern?

Das wäre eine lange Liste. Ich möchte aber nur auf zwei Aspekte aufmerksam machen. Einerseits sollte die Politik, insbesondere die Verkehrspolitik bei aller Brisanz der verfügbaren Mittel für die Wasserstraßen die Erhaltung eines möglichst einheitlichen Wasserstraßennetzes im Deutschland im Auge behalten. Nachbarländer wie Belgien, die Niederlande und Frankreich zeigen uns, dass das möglich ist. Andererseits steht gerade das Binnenschiffahrtsgewerbe vor dem Problem, vorhandenen Schiffspark, der schon tüchtig ins Alter gekommen ist, zu erneuern. Wer wird

das denn tun, wenn er nicht davon ausgehen kann, dass diese neuen Schiffe noch ein ausreichendes Einsatzgebiet finden. Welche Bank gibt für solche Investitionen Kredite, wenn sie nicht von deren Wirtschaftlichkeit überzeugt werden kann. Zu dieser Sicherheit können die Politiker beitragen, wenn sie es wollen.

Wie sehen Sie die deutsche Binnenschiffahrt in die internationale Logistikkette eingebunden?

Die europäischen Wasserstraßen sind für die wachsenden Güterströme vor allem für ein export- und importintensives Land wie Deutschland von großer Bedeutung. Für uns ist jeder Transport zu den Seehäfen wie Hamburg und Bremen aber auch zu den ARA Häfen eine internationale Logistikkette. Und diese Transporte machen einen nicht unerheblichen Anteil unser Gesamttransporte aus. Dazu gehören auch die Hinterland-Container-Verkehre der Seehäfen. Wir sind bemüht, diesen für den Hamburger Hafen sowohl auf der Elbe als auch auf dem Mittellandkanal weiter auszubauen.

... und direkt auf Ihr Unternehmen bezogen?



Ein Schubboot der DBR auf der Elbe in Hamburg

Für uns sind in dieser Hinsicht vor allem die Binnenschiffsverkehre aus Polen, insbesondere vom und zum Hafen Stettin, als auch auf der Elbe bis Prag besonders wichtig

Hier sind wir bemüht, der verladenden Wirtschaft entsprechende Angebote zu unterbreiten und auch den Verkehrsträger Bahn in die Erarbeitung überzeugender Transportdienstleistungen einzubeziehen.

Was sollte die deutsche Verkehrspolitik im Zusammenhang mit der Binnenschiffahrt und mit den Binnenhäfen ganz oben auf ihre Prioritätenliste setzen?

Den Erhalt eines einheitlichen deutschen Wasserstraßensystems als Grundlage für eine starke Binnenschiffahrt. ■



Ein mit Containern beladener Vierer-Schubverband der Deutschen Binnenreederei.

Fotos (3): DBR

Imperial-Reederei: Die Stärke eines großen Konzerns bei Struktur und Finanzkraft, aber die schnelle Schlagkraft eines kleineren Unternehmens

Unternehmensführung nach dem Prinzip „Evolution statt Revolution“

Rund neun Jahre ist es her, dass aus der damaligen Haniel-Reederei die Imperial-Reederei wurde. Genau seit dem 28.12.2002 Unternehmensgruppe zu 100% zur Imperial Logistics International-Gruppe, Duisburg. Diese steht ihrerseits in Besitz des südafrikanischen Dienstleistungskonzerns Imperial Holdings Limited, Bedfordview. Die Imperial Reederei-Gruppe gehört zu den führenden Binnenschiffahrtsunternehmen in Westeuropa. **Schifffahrts-Magazin**-Chefredakteur Friedbert Barg hat Carsten Taucke, Vorsitzender der Geschäftsführung der Imperial-Reederei, zu aktuellen Entwicklungen im Unternehmen befragt. Speditionskaufmann Taucke hat seinen Beruf als junger Mann bei der Neska erlernt. Die Neska gehört heute zu der Unternehmensgruppe, die er leitet.

Herr Taucke, es sind zwar noch keine 100 Tage seit Ihrem Amtsantritt als neuer Geschäftsführer der Imperial-Reederei vergangen, - aber wie sieht Ihre persönliche Bilanz für die erste Zeit aus?

Meine persönliche Bilanz fällt sehr gut aus, was sicherlich auch damit zusammenhängt, dass ich ein sehr gut funktionierendes und gut strukturiertes Unternehmen mit hervorragenden Mitarbeitern und einem ausgezeichneten Kollegium übernommen habe. Ich bin sehr zufrieden mit der Entwicklung unserer Reederei-Gruppe. Wir werden uns gemeinsam weiterentwickeln und gehen dabei nach dem Prinzip „Evolution statt Revolution“ vor. Mit der Übernahme der Geschäftsführerposition war es sehr angenehm, keinen Sanierungsjob antreten zu müssen, sondern eine Aufgabe, die das Weiterentwickeln der Reederei-Gruppe ermöglicht.

Die Imperial-Reederei gehört zu den größten Unternehmen der deutschen und europäischen Binnenschifffahrt. Planen Sie weitere Vergrößerungen? Da gab es gerade Gerüchte um den Kauf der Lehnkering-Reederei

Zum letzten Teil Ihrer Frage nehme ich keine Stellung. Das ist bereits von unserem Vorstandsvorsitzenden dementiert worden und



Carsten Taucke, Vorsitzender der Geschäftsführung der Imperial-Reederei

ich habe dem nichts hinzu zu fügen. Ansonsten wollen wir unser Unternehmen natürlich weiter ausbauen. Wir planen weitere Aktivitäten in Südamerika, speziell in Brasilien, und suchen neue Märkte in China und Russland. Seit rund einem Monat sind wir übrigens auch Mitglied der European RiverSea Transport Union (ERSTU), die sich ja speziell mit diesem Bereich befasst. Wir planen aber auch die Ausweitung unserer Geschäfte auf der Donau und im Ost-West-Verkehr. Hinweise darauf sind sicher auch die Übernahme der österreichischen MULTINAUT und der BARIS GmbH durch uns. Damit können wir unseren Kunden weitere komplexe Logistiklösungen anbieten. Insgesamt genießen wir die Stärke eines großen Konzerns bei Struktur und Finanzkraft, behalten aber auf der anderen Seite die schnelle Schlagkraft eines kleineren Unternehmens.

Wo liegen die besonderen Stärken der Imperial-Reederei?

Eine große Stärke liegt sowohl in der strategischen Ausrichtung der Reederei-Gruppe als auch in unserer Muttergesellschaft, der Imperial Logistics International. Mit ihr und unseren Schwesterunternehmen neska und Panopa sind wir in allen logistischen Feldern hervorragend aufgestellt. Dadurch ergeben sich Synergien, die wir bestens für unsere Kunden nutzen können.



Ein Schubboot der Imperial-Reederei.

Fotos (4): Imperial-Reederei



Imperial-Fluss-Seeschiff „Aamadeus“

Wie viele Mitarbeiter sind insgesamt für die Imperial-Reederei tätig? An Land und an Bord Ihrer Schiffe?

In der Reederei-Gruppe haben wir ca. 728 Mitarbeiter, davon etwa 436 an Bord. Die Imperial-Reederei hat 148 eigene Schiffe und beschäftigt darüber hinaus ca. 415 weitere Schiffe. Europaweit arbeiten rund 3.500 Menschen für die Imperial Logistics International, für den Gesamtkonzern Imperial Holdings sind weltweit rund 34.500 Mitarbeiter tätig.

Sie gehören seit September 2010 der Geschäftsführung der Imperial-Reederei an und waren vorher bei der Spedition Fiege, einem ebenfalls großen Logistikkunternahmen, das aber mehr mit dem Lkw arbeitet. Welche Möglichkeiten sehen

Sie, Speditionsdisponenten auch den Einsatz von Binnenschiffen näherzubringen?

Ich bin selbst gelernter Speditionskaufmann und weiß deshalb, dass auch der Bereich Binnenschifffahrt zum Ausbildungsprogramm der Spediteure zählt. Tatsache ist aber, dass stark daran gearbeitet werden muss, den Verkehrsträger Binnenschifffahrt stärker in das Bewusstsein,

insbesondere der Lkw-Spediteure zu bringen, denn das Schiff ist umweltfreundlich und kostengünstig, - und das sollten die Spediteure auch ihren Kunden weitergeben.

Während der letzten Jahre hat sich das Verhältnis der Binnenschifffahrt zur Verkehrspolitik sichtbar verbessert. Wie bewerten Sie das Verhältnis des Gewerbes zur Politik?

Ja, das Verhältnis zur Politik hat sich in den letzten 10 Jahren wirklich deutlich verbessert. Es wurde und wird mehr in den Verkehrsträger investiert und die Stimmung ist allgemein positiver geworden. Einen großen Anteil daran hat übrigens der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt, dessen Präsidium ich ebenfalls angehöre. Der BDB macht eine gute Arbeit und die

Präsenz in Berlin, wo der BDB ein eigenes Büro unterhält, trägt zu schnellen und engeren Kontakten zu den Abgeordneten und Gremien des Deutschen Bundestages bei. Trotzdem, die Binnenschifffahrt ist zwar nicht mehr Stiefkind der deutschen Verkehrspolitik, aber ihre Leistung und ihre Bedeutung werden noch immer nicht ausreichend erkannt.

Wie sehen Sie die deutsche Binnenschifffahrt in die internationale Logistikkette eingebunden?

Gut. Und gerade für unser Unternehmen kann ich sagen, dass die Binnenschifffahrt für unsere Kunden immer interessanter wird. Dies gilt für den Bulkbereich (Massengutbereich) als auch für den Bereich Intermodal. Mit unserer Schwestergesellschaft neska haben wir im letzten Jahr rund 400.000 Container auf dem Rhein befördert.

Was sollte die deutsche Verkehrspolitik im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt und mit den Binnenhäfen ganz oben auf ihre Prioritätenliste setzen?

Für eine durchgängige und verlässliche Verkehrsinfrastruktur sorgen, um damit ein weiteres Ansteigen der Transporte über die Wasserstraße zu ermöglichen. Vor allen Dingen müssen die Zeiten für Ausbaumaßnahmen an und auf den Wasserstraßen verkürzt werden. Als Beispiel dafür mag gelten, dass bei dem Ausbau der Moselschleusen in einem Zeitraum bis 2036 gedacht wird und die Diskussionen um den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen einfach kein Ende finden. ■



Das Tankschiff „Synthes-14“ der Duisburg-Ruhrorter Imperial-Reederei

Die LRG GAS 88 ist das insgesamt 17. Schiff in der unternehmenseigenen Gastankschiff flotte

Lehnkering nimmt neuen Gastanker in Betrieb

Die Lehnkering Reederei GmbH ergänzt ihre Binnenschiff flotte durch einen modernen Doppelhüllen-Gastanker. Das neu gebaute Flüssiggas-Schiff LRG GAS 88 nahm seine erste Ladung in den Niederlanden auf und wird derzeit für Propylen- und Propan-Transporte eingesetzt.

Die LRG GAS 88 ist das insgesamt 17. Schiff in der unternehmenseigenen Gastankschiff flotte und wird das Rheinstromgebiet befahren. Das 95 Meter lange und 11,45 Meter breite Kasko des Schiffes wurde auf der Werft Orsova Shipyard in Rumänien gebaut. Die Ausbauten übernahm die TeamCo Shipyard BV in den Niederlanden. Angetrieben wird der Doppelhüllentanker von zwei jeweils 634 kW starken Maschinen mit geringem Treibstoffverbrauch. Der Gastanker ist kanalgängig und damit auch auf Nebenwasserstraßen einsetzbar. Er erfüllt alle Vorschriften der „Verordnung über

die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein“ und kann für die komplette gasförmige Produktpalette von Lehnkering genutzt werden, d. h. er ist nicht nur für die „klassischen“ Produkte wie LPG, sondern auch für Transporte von zum Beispiel Ammoniak oder Propylenoxid geeignet.

Mit dem Ausbau der Flotte entspricht das Unternehmen den zukünftigen Erfordernissen des Marktes. „Der Bereich Gasschiff fahrt, insbesondere im Rheinstromgebiet, in dem Lehnkering einer der Marktführer ist, verzeichnet ein stetiges Wachstum. Der Bedarf an modernsten Schiffen wird entsprechend weiter wachsen“, so Robert Baack, COO des Lehnkering-Unternehmensbereichs Shipping Logistics & Services. „Mit dieser Investition behaupten wir unsere sehr starke Marktposition in der Gastankbinnenschiff fahrt und leisten einen Beitrag zur Energie- und Rohstoffsicherheit für die Industrie.“

„Antonio Bellucci“

Luxus-Kreuzfahrtschiff in Belgrad getauft

Vahali Service & Marine hat in Belgrad ein Kabinenschiff für das Einsatzgebiet Rhein-Donau gebaut. Der Bau des Luxus-Kreuzfahrtschiffes „Antonio Bellucci“ (Foto unten) begann im Februar dieses Jahres und die Fertigstellung des Kaskos dauerte nur sechs Monate. Die Komplettierung des Schiffes erfolgt nach der Überstellung durch „Ursula Klaus“ von der IZB-Cargo in Holland und die Betriebsaufnahme ist im März 2012. Von den 14 Mio. Euro Gesamtkosten, entfallen 4 Mio. Euro auf den Kasko. Getauft wurde das Schiff noch in Belgrad am 4. August von der Frau des Niederländischen Botschafters in Belgrad-Frau Odilia Stokvis. Das Schiff entstand im Auftrag der niederländisch-schweizerischen Firma Mediship AG mit Heimathafen Basel. Länge: 110 Meter, Breite 11,40 Meter und 7,50 Meter Gesamthöhe. In den 70 Kabinen finden 140 Passagiere Platz.

Peter Baumgartner



**Auftragseingang steigt um 18,8 % auf 1.651,0 Mio. Euro
- Umsatz erhöht sich um 23,3 % auf 1.338,9 Mio. Euro**

Tognum AG blickt auf starkes Halbjahr zurück

Der Antriebssystem- und Energieanlagen-Spezialist Tognum setzt seine positive Entwicklung im ersten Halbjahr fort: Es ist gelungen, sowohl Auftragseingang und Umsatz als auch bereinigtes EBIT deutlich zu steigern. Nach diesem starken ersten Halbjahr hat Tognum die im Mai 2011 konkretisierte Jahresprognose bestätigt. Das Unternehmen geht nach wie vor davon aus, im Gesamtjahr 2011 einen Umsatz von rund 2,9 Mrd. Euro und ein bereinigtes EBIT von rund 300 Mio. Euro zu erwirtschaften.

„Tognum ist es auch im zweiten Quartal gelungen, den wirtschaftlichen Aufschwung voll zu nutzen“, erklärt Volker Heuer, Vorstandsvorsitzender der Tognum AG. „Durch unsere breite Aufstellung als Systemanbieter werden wir auch weiterhin von den positiven gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in einer Vielzahl von Märkten überdurchschnittlich profitieren. Für 2011 sind wir sehr zuversichtlich, dass wir unsere Jahresprognose erfüllen.“

Auftragseingang und Umsatz deutlich erhöht
Der Auftragseingang stieg in den ersten sechs Monaten des Jahres um 18,8 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf 1.651,0 Mio. Euro (1. Hj. 2010: 1.389,5 Mio. Euro). Beim Umsatz konnte Tognum sogar eine Steigerungsrate von 23,3 % auf 1.338,9 Mio. Euro (1. Hj. 2010: 1.086,0 Mio. Euro) verbuchen. Alle drei Berichtssegmente trugen zu diesem Wachstum bei.

Stark gestiegenes bereinigtes EBIT, hohe bereinigte EBIT-Marge

Das bereinigte EBIT erhöhte sich im Berichtszeitraum deutlich um 63,1 % auf 158,2 Mio. Euro (1. Hj. 2010: 97,0 Mio. Euro). Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Umsatzerhöhung, der verbesserten Kapazitätsauslastung, aus gesteigener Effizienz, einem verbesserten Umsatzmix und einer günstigen Entwicklung der Preise gegenüber den Kosten.

Die bereinigte EBIT-Marge erreichte im ersten Halbjahr 11,8 % (1. Hj. 2010: 8,9 %).

Bereinigter Gewinn je Aktie mehr als verdoppelt

Bei einem rund 30 % höheren bereinigten Bruttoergebnis von 420,5 Mio. Euro (1. Hj. 2010: 313,0 Mio. Euro) ergibt sich im Berichtszeitraum eine verbesserte bereinigte Bruttoergebnismarge von 31,4 % (1. Hj. 2010: 28,8 %). Der bereinigte Konzernüberschuss stieg um 105,3 % auf 108,4 Mio. Euro (1. Hj. 2010: 52,8 Mio. Euro). Damit konnte der bereinigte Gewinn je Aktie mehr als verdoppelt werden: Er erreichte im ersten Halbjahr 0,82 Euro je Aktie (1. Hj. 2010: 0,40 Euro).

Gestiegene Eigenkapitalquote

Die Eigenkapitalquote erhöhte sich leicht und betrug am Ende des ersten Halbjahres 27,6 % (31.12.2010: 26,8 %). Der Free Cashflow1 liegt nach den ersten sechs Monaten bei 25,4 Mio. Euro (1. Hj. 2010: 85,6 Mio. Euro). Die Nettofinanzverschuldung erhöhte sich dennoch leicht auf 82,2 Mio. Euro (31.12.2010: 57,2 Mio. Euro), da hier die Dividendenausschüttung im Mai von 65,7 Mio. Euro gegenläufig wirkte.

Verbesserte Ergebnisse in allen Segmenten
Alle drei Berichtssegmente – Engines, On-site Energy & Components (OE&C) und Distribution – konnten ihre Ergebnisse in den ersten sechs Monaten des Jahres verbessern. Der Halbjahresumsatz im Segment Engines erreichte 924,4 Mio. Euro und lag damit um 17,8 % über dem Niveau des Vorjahreszeitraums (1. Hj. 2010: 784,9 Mio. Euro). In der Anwendung Oil & Gas kam es zu einem überproportionalen Umsatzanstieg. Ausschlaggebend war hier die erhöhte Investitionstätigkeit aufgrund der gestiegenen Rohstoff-

preise. Zum Wachstum trugen aber auch die Anwendungen Marine – hier vor allem der Yacht-Bereich – und Industrial mit den umsatzstarken Bereichen Bahn und Bergbau bei. Im Bereich Defense reduzierte sich der Umsatz, da mehrere Projekte planmäßig ausliefen und keine größeren Neuprojekte zur Auslieferung anstanden. Der Bereich After Sales befindet sich weiterhin auf einem hohen Niveau. Das bereinigte Segment-EBIT verbesserte sich in den ersten sechs Monaten des Jahres deutlich um 32,4 % im Vergleich zur Vorjahresperiode auf 133,2 Mio. Euro (1. Hj. 2010: 100,6 Mio. Euro).

Das Segment OE&C erzielte mit 430,5 Mio. Euro im ersten Halbjahr einen um 32,9 % höheren Umsatz als im Vorjahreszeitraum (1. Hj. 2010: 324,0 Mio. Euro). Als Umsatztreiber erwies sich insbesondere das Geschäft mit Gassystemen im Bereich OE Gas Power Systems. Hier ist es gelungen, den Umsatz mehr als zu verdoppeln. Im Anwendungsbereich OE Diesel Systems & Engines entwickelten sich sowohl das Geschäft mit Dieselsystemen als auch das Liefergeschäft an OEM-Kunden positiv. Die Anwendung After Sales/Übrige konnte auf hohem Niveau nochmals zulegen. Das bereinigte Segment-EBIT erhöhte sich um 177,4 % auf 40,5 Mio. Euro (1. Hj. 2010: 14,6 Mio. Euro).

Das Umsatzvolumen des Segments Distribution stieg in der Berichtsperiode um 89,3 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf 241,0 Mio. Euro (1. Hj. 2010: 127,3 Mio. Euro). Das bereinigte Segment-EBIT erhöhte sich um 72,8 % auf 14,0 Mio. Euro (1. Hj. 2010: 8,1 Mio. Euro). ■

Schiffswerft

seit 1920

- ▶ Neubauten bis 135 m
- ▶ Umbauten
- ▶ Reparaturen
- ▶ Verlängerungen
- ▶ Helling bis 135 m



www.schiffswerft-boost.de

Schiffswerft Hans Boost
Maschinen- u. Stahlbau GmbH & Co. KG.
D-54292 Trier · Telefon +49 (0)651 14450
Fax +49 (0)651 1445135



Die „Kristallkönigin“ entsteht bei der Lux-Werft in Niederkassel-Mondorf bei Bonn, die „Kristallprinzessin“ bei der ÖSWAG im österreichischen Linz

Die Regensburger Kristallflotte wird um zwei luxuriöse Neubauten erweitert

Mit zwei Luxus Schiffen wird die Reederei Wurm+Köck in Zukunft ihr Engagement in Regensburg verstärken. Momentan wird das größere der beiden Schiffe – die Kristallkönigin – in der Lux-Werft bei Bonn gebaut und im November 2011 fertiggestellt. Das zweite Schiff – die Kristallprinzessin – wird in der ÖSWAG Werft in Linz gebaut. Die Fertigstellung ist zu Beginn der Schifffahrtssaison 2012 geplant. Die Planung für das zweite Schiff laufen momentan auf Hochtouren – Details dazu werden erst zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlicht.

Kooperation mit Swarovski

In Zusammenarbeit mit der Firma Swarovski werden beide Schwesterschiffe zu schwimmenden Kristallpalästen ausgestattet. Die Kooperation bezieht sich sowohl auf die Planung als auch auf den Bezug der Mate-

rialien. So stammen sämtliche Kristallkomponenten an Bord von der weltbekannten Kristallmanufaktur aus Wattens und verleihen den Schiffen eine Aura von Luxus und Glamour. Der in alle Werbemaßnahmen aufgenommene Zusatz „Eclusively made with Swarovski Elements“ dokumentiert die hohe Qualität der Schiffsausstattung.

Technik und Design

Mit der Planung und Umsetzung der beiden Schwesterschiffe wurde der Architekt und Bildhauer Mag. Dieter Mayerhofer beauftragt. Die seltene Symbiose zwischen Architektur und Kunst wurde bewusst gesucht, um die Schiffe zum stilvollen Erlebnis werden zu lassen. Die Kristallkönigin ist ca. 68 m lang und insgesamt ca. 11,40 m breit. Bereits die Schiffssilhouette ist einzigartig. Eine riesige Kristallkrone im Durchmesser von ca. 15 m verziert die Außenseiten des Schiffes. Im

Innenraum verfügt die Kristallkönigin über ca. 350 Plätze.

Das Schiff ist ein Galerieschiff und vermittelt seinen Besuchern ein großzügiges Raumerlebnis. Die Kristallkönigin ist mit einer modernen Bordküche ausgestattet, in der die Speisen frisch zubereitet werden. Um zu jeder Jahreszeit ein optimales Raumklima zu garantieren, wurden hochmoderne Klimaanlagen installiert. Zwei Deutz-Motoren treiben die Kristallkönigin mit ca. 1.000 PS auf eine Spitzengeschwindigkeit von ca. 25 km/h.

Innengestaltung

Die Kristallkönigin ist ein schwimmender Festsaal. Auf dem Eingangsdeck stehen ca. 200 Plätze zur Verfügung, auf der Galerie – der sogenannten Bel Etage – ca. 150 Plätze. Ein gigantischer Kristalllüster verwandelt den Himmel über der Galerieöff-



Elegante und wertvolle Lüstern ...



... in den Swarovski-Kristallschiffen

nung in eine gläserne Tropfensymphonie. Im Schiffsrumpf befindet sich das sogenannte Kristall-Labyrinth, in dem die Kristalle auf eindrucksvolle Weise inszeniert werden. Über eine einzigartig funkelnde Treppe gelangt der Besucher vom Eingangsdeck auf die Bel Etage.

Umrahmt von herrlich funkelnden Kristallgeländern eröffnet sich der Blick von dort auf das Eingangsdeck. Höhepunkt der Bel Etage ist die einzigartige Kristallbar. Zusätzlich verfügt die Kristallkönigin über ein einladendes Sonnendeck mit ca. 250 Plätzen, das einem Garten nachempfunden ist und zum Entspannen einlädt.

Tagen und feiern

Bereits im Dezember 2011 wird die Kristallkönigin in Regensburg im Einsatz sein. An verschiedenen Terminen stehen die weihnachtlichen Fahrten auf dem Programm:

Tagungen und Feiern auf dem Kristallschiff
Als wirklich einzigartige Veranstaltungsorte können die beiden Schwesterschiffe zu jeder Jahreszeit – beide Schiffe sind sowohl mit Heizung als auch mit Klimaanlage ausge-



Das Kristallschiff "Donau" der Regensburger Reederei Wurm+Köck

stattet – für Sonderveranstaltungen aller Art gemietet werden. Empfänge, Firmenfeiern, Incentives, Hochzeiten, die Anlässe sind vielfältig. Auf Wunsch können Fahrtdauer und Route vom Kunden individuell festge-

legt werden. Die Bordrestaurants verwöhnen die Gäste mit kulinarischen Genüssen z.B. Menüs oder exzellenten Buffets. Die großzügigen Freidecks sind bei schönem Wetter hervorragend geeignet für Empfänge. ■



Der Treppenaufgang ist an Eleganz kaum noch zu übertreffen.

Fotos: Kapt. Otto Steindl

Schiffbau-Traditionsunternehmen und gleichzeitig moderner Metallbau- Dienstleister: Schiffswerft Hans Boost in Trier

Spezialist für Verlängerung und Vorschiffumbau

Von Gerhard Strack

Ursprünglich im Jahr 1920 als Schlosserei im Süden einer der ältesten Städte Deutschlands gegründet, erwuchs der Stadt und der Binnenschifffahrt ein leistungsstarkes, innovatives Unternehmen, dessen Mitarbeiter gemeinsam mit ihrem Chef, Rüdiger Boost, dem Enkel des Firmengründers, mit Fug und Recht stolz auf das bisher Erreichte sein können.

Produktivität

Mehr als 600 Schiffe unterschiedlichster Größe und Verwendung liefen bisher vom Stapel und wurden zu einem großen Anteil in alle Welt geliefert: auf die Philippinen, nach Guinea und Saudi-Arabien zum Beispiel, ebenso wie nach Norwegen, Frankreich, Ägypten und in die Folgestaaten der UdSSR.

Vielseitigkeit und Qualität

Darunter waren Patrouillenboote für Kambodscha, Neubauten für die Bundeswehr (Flusspioniere), Inspektionsschiffe, Spezialbagger, Motorfähren, Schleppschiffe, Motorgüterschiffe u. a. mehr.

Für die Binnenschifffahrt Westeuropas, vor allem für niederländische Auftraggeber lieferte Boost in den letzten Jahren 20 Neubauten des Kalibers 110/135 x 11,40 x 3,90 m. Die Gründe dafür, warum sich beispielsweise ein niederländischer Partikulier für die Schiffswerft Boost entschieden haben mag, liegen eindeutig auf der Hand: Arbeits- und Materialqualität, Leistungsstärke, Liefertreue, Serviceleistungen wie intensive Baubetreuung und Bauberatung, dabei Berücksichtigung von Kundenwünschen Flexibilität und Innovation. Diese Leistungen

waren und sind es den zufriedenen Neubaubesitzern wert, ein wenig tiefer in die Tasche zugreifen, als sie es bei Angeboten aus dem osteuropäischen oder gar ostasiatischen Raum hätten tun müssen.

Lage auf dem Neubausektor

Beklagenswert dennoch, was sich aus Sicht der westeuropäischen traditions- und qualitätsbewussten Binnenwerften schon vor Jahren abzeichnete und mittlerweile Realität ist. Hatten diese Billigimporte schon für eine marktsättigende Neubauschwemme gesorgt, so kommt seit geraumer Zeit für die Binnenschifffahrt noch investitionserschwerend hinzu, dass die Frachttarifsituation und die als vernachlässigt anzusehende Lage in der Binnenschifffahrt keine oder kaum noch zu erwirtschaftende Überschüsse für sicher oft dringend benötigte Reinvestitionen zulässt. Dazu sagt Werftchef Rüdiger Boost: „In Westeuropa kann man den Neubaubereich für Großschiff-Einheiten zurzeit als tot bezeichnen. Nach meiner Meinung wird in der Schifffahrt zurzeit einfach zu wenig verdient. Ich denke es wird noch einige Jahre dauern, bis sich die Nebausituation wieder normalisiert.“



Bei Schiffsneubauten liefert die Boost-Werft Längen bis 110 und 135 Meter.

Foto: Boost



Arbeiten am Heck eines Frachtschiffs, das auf der Boost-Werft gebaut wurde.

Foto: Boos

Flexibilität

Die Werft baut aktuell 4 Verkehrssicherungsprähme für das WSA Regensburg, 20,0 x 5,20 x 1,30 m. Im Umbausektor befinden sich zwei größere Objekte, ein Schwimmgreifer und ein Fahrgastschiff. Der Reparaturbereich erweist sich als zufriedenstellend, man hofft, dass dies so bleibt und auf einen Zuwachs bei den Kleinfahrzeugen.

Im Jahre 1993 musste man auf der Werft mit der schmerzhaften Erkenntnis umzugehen lernen, dass nach Jahren der Vollbeschäftigung und des damit gewachsenen Personalbestandes auch Rückschritte in rezessiven Zeiten verkraftet werden müssen. Das führte damals dann zwangsläufig zu der für die Betroffenen schmerzlichen Maßnahme, dass der Personalbestand von 60 auf 40 Mitarbeiter verkleinert werden musste.

Heute sieht das für die Werft und ihre Mitarbeiter, trotz der bescheidenen Nebausituation, anders aus, sagt Rüdiger Boost: „Wir sehen uns als qualifizierten Schweiß-, Stahl- und Maschinenbaubetrieb. Durch unsere neue Struktur sind wir so flexibel, dass wir eine ausreichende Stabilität für unser Unternehmen gewährleisten können.“

Die Auslastung der Kapazitäten der Werft wird mittlerweile zur Hälfte durch schiffbau-

fremde Arbeiten erreicht. Die Belegschaft der Werft lässt sich getrost als Expertenteam in Sachen Stahl- und Metallbau bezeichnen.

Unter anderem werden durch die Beschäftigten der Werft Hydraulikanlagen, Container,

Kippaufbauten und etliches andere schwere Gerät instandgesetzt. Auch der Aufbau tonnenschwerer Stahlkonstruktionen, Förderanlagen, Maschinenfundamente, Stahlbehälter, Trichter, Siebe und Silos stellen nicht wirklich ein Problem für die Mitarbeiter des Unternehmens dar.

Die Werft hat sich im Übrigen auch als Spezialist für Verlängerung und Vorschiffumbau erwiesen.

Werftchef Rüdiger Boost hat sein Un-

ternehmen gleich auf mehreren Standbeinen gut ausgebaut und kann sich dabei auf die Vielseitigkeit und das Können seiner Mitarbeiter und die Effizienz seines Betriebes verlassen: „Die Maßnahmen, die wir ergriffen haben, - greifen gut!“

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: Warnz@Warnz-GmbH.de

www.Warnz-GmbH.de

In einer neuen Serie werden wir Leistungen und Serviceangebote der Binnenhäfen in allen deutschen Schifffahrtsregionen vorstellen und detailliert beschreiben

Die Leistungen der deutschen Binnenhäfen sind für ihre Regionen von großer Bedeutung

Dörpen

Der Umschlag im Dörpener Hafen boomt. 2010 hat sich Dörpen an die Spitze der Niedersächsischen Häfen manövriert und steht mit Emden zusammen auf Platz zwei. Gerade mal 300.000 Tonnen trennen Dörpen noch vom Spitzenreiter Salzgitter/Beddingen.

57 % der Verkehre werden in Dörpen über die umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff abgewickelt. Das erfreut besonders die Gemeinde Dörpen. In den vergangenen Jahren ist der Umschlag so stark angestiegen, dass die Kranführer mit dem Löschen und Laden der Binnenschiffe kaum nachkommen. Ab 2012 soll der Dörper Hafen für rund 11 Millionen Euro ausgebaut und noch im gleichen Jahr in Betrieb genommen werden.

Haren

Bis zum Bau des Eurohafens Emsland war der Harener Hafen mit dem Umschlag der Güter der ansässigen Unternehmen voll und ganz ausgelastet. Ein Umschlag darüber hinaus war aufgrund der geringen Kapazitäten nicht möglich.

2003 wurde die Euro-Hafen Emsland-Mitte Entwicklungs- und Bau GmbH gegründet, die sich der Interessen der Wirtschaft annahm und sich in intensiven Gesprächen

Neue Serie: Die Leistung der Häfen

In einer **Schifffahrts-Magazin**-Serie werden wir künftig regelmäßig ausgesuchte Binnenhäfen mit ihren Umschlagleistungen, ihren Anbindungen an die Seeschifffahrt und ihren Verknüpfungen mit dem Straßen- und Schienennetz vorstellen. Unsere Korrespondentin Stefanie Lehnert gibt an dieser Stelle zunächst einen Überblick über einige Binnenhäfen im Norden und Nordwesten sowie an Rhein und Ruhr.

mit Unternehmen und Verbänden darum bemühte, den neuen Euro-Hafen den individuellen Bedürfnissen der unterschiedlichen Branchen anzupassen.

Im Oktober 2007 wurde der Euro-Hafen Emsland nach nur achtzehnmonatiger Bauphase fertiggestellt und fungiert seitdem aufgrund seiner idealen Lage als Verkehrsknotenpunkt.

Gerade erst hat die Harener Reederei Deymann gleich drei neue Binnenschiffe in ihren Dienst gestellt (*wir berichteten in unserer Ausgabe Nr. 7*). Aus einer Insolvenzmasse übernommen, wurden alle drei Schiffe rundherum erneuert und modernisiert und dürfen nun frisch gestrichen Fahrt aufnehmen.

Leer

Der tideunabhängige See- und Binnenhafen Leer ist Teil des überregionalen Logistiknetzwerkes Seaports of Niedersachsen GmbH. Schiffe erreichen den Hafen über die

Flüsse Ems und Leda, von denen der Hafen durch eine Schleuse getrennt ist. Schiffe bis 140 Meter Länge können die Schleuse passieren, das Hafenbecken erlaubt einen Tiefgang bis zu sechs Meter. Es werden überwiegend Massengüter wie Baustoffe, Düngemittel, landwirtschaftliche Produkte, Brennstoffe, Salze und Eisen (Schrott) umgeschlagen.

Der Hafen ist an das europäische Verkehrsnetz angeschlossen und erfüllt eine zentrale Funktion bei der Versorgung unterschiedlicher Märkte im nordwestdeutschen Hinterland. Betrieben wird der Hafen Leer von der Stadtwerke Leer AöR, einem Tochterunternehmen der Stadt. Die Stadtwerke Leer AöR verfügt über eine eigene Hafenbahn mit zwei Rangierlokomotiven, die den Rangierbetrieb Hafen Leer sicherstellt. Durch die zunehmende Verschlickung des Hafens und gelegentliche technische Probleme an der Seeschleuse muss der Hafen seit dem Jahr 2000 einen kontinuierlichen Umschlagsrückgang hinnehmen.

Lüneburg

Der Lüneburger Hafen ist über einen Stichkanal mit dem Elbe-Seitenkanal verbunden und verfügt dadurch über einen direkten Zugang zum europäischen Binnenwasserstraßennetz sowie Ost- und Nordsee. Schiffe erreichen den Hafen über die El-



Luftbild vom Leeraner Hafen

Quelle: Internetseite Stadtwerke Leer. www.stadtwerke-leer.de

be und den Mittellandkanal. Betrieben und verwaltet wird der trimodale Hafen von der Hafen Lüneburg GmbH (HLG) im Auftrag der Hansestadt Lüneburg. Gegründet wurde die HLG kurz nach der Fertigstellung des Elbe-Seitenkanals 1976. Hauptumschlaggüter im Lüneburger Hafen sind Baustoffe, Brennstoffe, Düngemittel und Getreide. Das hafeneigene Schienennetz bietet durch die Partnerschaft mit der Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE) eine direkte Anbindung an das Schienennetz der Deutschen Bahn AG. Logistikpartner ist die UNIKAI, ein Tochterunternehmen der OHE, mit eigenem Portalkran, Förderbändern und kleineren Verladeanlagen. Der Schiffsumschlag betrug 2010 insgesamt 142.588,648 Tonnen, im ersten Halbjahr 2011 wurden bereits 109.513,025 Tonnen umgeschlagen. Auch der Umschlag per Schiene hat sich gesteigert, waren es 2010 noch 6.736 Tonnen, sind es im ersten Halbjahr 2011 bereits 12.548 Tonnen.

Oldenburg

Der Oldenburger See- und Binnenhafen liegt genau am Schnittpunkt der Seewasserstraße Hunte (Weser) und der Binnenwasserstraße Küstenkanal (Ems), und zählt zu den wichtigsten Häfen Niedersachsens. Er fungiert als Durchgangsstation für die Binnenschiffe, die zwischen dem Rhein-Ruhr-Revier und dem Weser-Ems-Revier unterwegs sind. Seeschiffe erreichen den Hafen Oldenburg über die Weser und dürfen hier maximal 86 Meter lang und 10,50 Meter breit sein. Binnenschiffe kommen über Weser und Ems in den Oldenburger Hafen. Die Ems lässt eine Schiffslänge von 86 Metern und eine Breite von 9,60 zu.

Papenburg

Der See- und Binnenhafen Papenburg liegt direkt an der Ems und ist der südlichste der Niedersächsischen Häfen. Im Jahr 1638 wurde unweit der heutigen Schleuse das erste hölzerne Siel errichtet. Heutzutage bildet der Hafen als anerkannter Schiffbau- und Umschlagshafen eine der wichtigsten Lebensadern der Stadt. Obwohl der Lotsenübergabepunkt in der Nordsee ca. 112 km entfernt liegt, erzielt der Papenburger Hafen rund dreiviertel seines Gesamtumschlages über den Seeweg. Durch die Seeschleuse ist der Hafen tideunabhängig. Den Seehafen erreichen Schiffe bis 145 Meter Länge, 24 Meter Breite und einem Tiefgang bis 5,50 Meter. Den Werfthafen erreichen Schiffe bis 330 Meter Länge, 40 Meter Breite und einer Tiefe von 8,50 Meter.

Die Entwicklungschancen im Papenburger Hafen sind gut, das belegen die Umschlagzahlen im ersten Halbjahr 2011. Insgesamt wurden 556.416 Tonnen umgeschlagen, 2010 waren es im ersten Halbjahr noch 464.338 Tonnen.

Weil der Umschlag im Papenburger Hafen ständig steigt, soll er erweitert und ausgebaut werden. Bereits im letzten Jahr hatten Politiker zusätzlichen Bedarf für Hafenanrainer und Industrie angemeldet. Stadtbaurat Dirk Landeck sagte der Neue Osnabrücker Zeitung (NOZ) in einem Interview, dass längere reparaturbedingte Ausfälle der Schleusenanlage wie in den letzten Jahren den Hafenbetrieben nicht mehr zugemutet werden können. Den Investitionsbedarf zur Sicherstellung des Schleusenbetriebes bezifferte Dirk Landeck gegenüber der NOZ mit ca. 8 Millionen Euro. Aufzubringen wäre die Summe bis 2016. Neben der Schleusensanierung sollen auch neue Industrieflächen erschlossen werden. Seit Anfang Juli werden im „Bokeler Bogen“, das ist die Fläche zwischen der Rheiderlandstraße, der Bokeler Straße und dem Ems-Seitenkanal, bereits Abrissarbeiten durchgeführt.

Spelle

Den Hafen der Samtgemeinde Spelle in Ven-

haus erreicht man sowohl von der Nordsee als auch vom Ruhrgebiet aus.

Seit Januar 2011 erstrahlt weithin sichtbar das Logo der Hafenbetriebs- und Verwaltungsgesellschaft Spelle-Venhaus an den Silos der Firma Emsland Flour Mills GmbH und Co. KG (Hemelter Mühle), um den Hafen mit seinen immensen Wachstumschancen hervorzuheben. Seit Anfang 2011 wird der Hafen ausgebaut. Nach Beendigung der Fäll- und Rodungsarbeiten begann der erste Bauabschnitt, der die Erstellung der Erschließungsstraßen und die erforderlichen Anlagen für das anfallende Oberflächenwasser umfasst und voraussichtlich Ende Oktober 2011 abgeschlossen ist. Mit dem zweiten Bauabschnitt entsteht die 720 Meter lange Kaianlage, die für fünf Europaschiffe oder für vier Großmotorgüterschiffe geeignet sein wird. Die Schaffung der Umschlagflächen und die Verlängerung des Stichhafens folgen, außerdem die Herstellung des Bahnanschlusses und die Verbesserung der verkehrlichen Anbindung. Läuft alles planmäßig, sind die Bauarbeiten Ende 2013 abgeschlossen. Samtgemeindegemeinder Bernhardt Hummeldorf bezifferte die Gesamtkosten für die Hafenerweiterung gegenüber der Lingener Tagespost auf ca. 28 Millionen Euro. Bereits jetzt liegt



Hafen Spelle

der jährliche Güterumschlag bei 400.000 Tonnen, eine Verdoppelung liegt durchaus im Bereich des Möglichen. Verschiedene Gutachten prognostizieren die Entwicklung des Güterumschlages im Hafen Venhaus auf rund 800.000 Tonnen bis zum Jahr 2015.

Peine

Der Hafen Peine liegt am Mittellandkanal, bei Kilometer 202. Er wird von der DEUMU Deutsche Erz- und Metall-Union GmbH, einer hundertprozentigen Tochter der Salzgitter AG, bewirtschaftet. Der Güterumschlag im Jahr 2010 belief sich auf 264.000 Tonnen. Wasserseitig ist der Hafen Peine mit Großmotorgüterschiffen bis 100 Meter Länge, 11 Meter Breite und einem Tiefgang von 2,80 Meter erreichbar. Schubverbände bis 185 Meter können den Hafen ebenfalls anlaufen. Der Hafen Peine ist über das umfangreiche Streckennetz der VPS (Verkehrsbetriebe Peine Salzgitter GmbH) mit den Produktionsstandorten der Salzgitter AG verbunden. Die Anbindung ans das Schienennetz der DB AG erfolgt über den Tarif- und Übergabebahnhof Peine Ost.

Der trimodal Standort Peine liegt am südlichen Rand des Stadtgebietes, Nutzungsbeschränkungen durch angrenzende Wohnbebauung bestehen nicht.

Der Hafen Peine erfüllt in erster Linie eine Industriefunktion für die Peiner Träger GmbH,

einem Unternehmen der Salzgitter AG. Die Schwerpunkte der Aktivitäten liegen beim Umschlag und der Kommissionierung von Formstahl, der das Werk per Binnenschiff verlässt sowie in Umschlag und Zwischenlagerung von Schrott für das Elektrostahlwerk. Leistungen für Dritte werden in Peine nur im beschränkten Umfang erbracht. Zu nennen ist hier in erster Linie die Schnittstellen- und Distributionsfunktion für den Getreideumschlag der im Hafen ansässigen Peiner Getreide- und Lagerhaus Gesellschaft (überregionale Belieferung von Mälzereien).

Salzgitter

Der Hafen Salzgitter ist ein Werkshafen der Salzgitter Flachstahl GmbH und dient der Versorgung des integrierten Hüttenwerks mit Roh- und Hilfsstoffen sowie der Entsorgung von Produktionsrückständen. Der Güterumschlag 2010 belief sich auf 1,18 Millionen Tonnen.

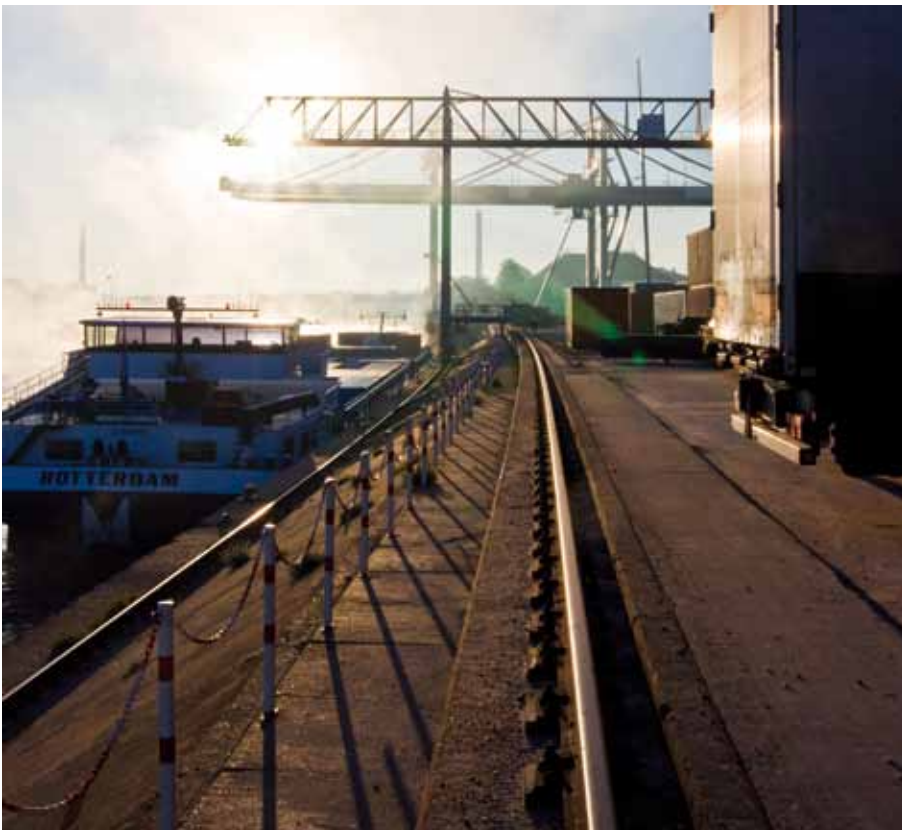
Der Hafen Salzgitter Beddingen wird von der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH, einer hundertprozentigen Tochter der Salzgitter AG betrieben. Der Güterumschlag betrug 2010 rund 1,67 Millionen Tonnen. Die ansässigen Gesellschaften sind unter anderem TanQuid, Cargill, Brennstoffhandel, Transportunternehmen. Es handelt sich um einen multifunktionalen Werkshafen mit trimodaler Verkehrsanbindung und einem überregio-

nalen Einzugsgebiet. Es besteht eine exzellente Anbindung an das Straßen- und Schienennetz. In Hafennähe befindet sich eine leistungsfähige Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße.

Bonn

Der Hafen Bonn wurde 1907 von der Am Zehnhoff-Söns GmbH gegründet und ist ein „offener Hafen“, das bedeutet, dass die Schiffe nicht in ein Hafenbecken einfahren müssen, sondern direkt am Strom festmachen. Ursprünglich war er am Alten Zoll in der Nähe der Kennedybrücke beheimatet. Als dieser Platz nicht mehr genug Kapazitäten für den Umschlag bot, wurde er in den 1920er Jahren in den Ortsteil Graurheindorf verlegt. Mit dem Standortwechsel war sowohl die Schaffung einer größeren Industrieansiedlung als auch eines Hafenbeckens angedacht, doch beides wurde nicht umgesetzt. Heute genießt der Bonner Hafen einen sehr guten Ruf. Geführt wird der Hafen von der Bonner Hafenbetriebe GmbH Bonn (BHB), einem Zusammenschluss der Am Zehnhoff-Söns GmbH und der Stadtwerke Bonn GmbH (SWB). Der Ausbildungsbetrieb beschäftigt 180 Mitarbeiter. Der Bonner Hafen arbeitet Dank seinem freien, nicht konzerngebundenen Terminal mit den verschiedensten Reedereien zusammen und besitzt die höchste Abfahrtsfrequenz an der Rheinschiene.

Über fünfzig An- und Abfahrten zu und von den Überseehäfen Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam verzeichnet der Bonner Hafen pro Woche und lag 2010 bei deutlich über 700.000 Tonnen Umschlagleistung. Der Hafen liegt vierzig km südlicher als Köln Niehl. Er ist somit der letzte Hafen in der Talfahrt und der erste Hafen in der Bergfahrt, und bietet dementsprechend niedrige Transitzeiten. Gerade investiert der Bonner Hafen ungefähr 16 Millionen Euro in den Ausbau des Hafens. Unter anderem wird eine zweite Containerbrücke gebaut und dreihundert Meter neue Kranbahnschienen. Außerdem wird die Spundwand hundert Meter nach Süden verlängert, um einen zweiten Schiffs- liegeplatz zu schaffen. Auch ungewöhnliche Fracht wird im Bonner Hafen verladen. So wurde gerade erst ein Containerschiff aus St. Petersburg mit neunzig Stahlbrammen mit einem Gesamtgewicht von mehr als dreitausend Tonnen auf LKW umgeladen. Die Schwergewichte wurden per Küstenmotorschiff nach Rotterdam gebracht, von da aus per Binnenschiff zum Bonner Rheinterminal. Der Hafen wird seinen Servicelevel weiter steigern und noch flexibler in ihren Leistungen werden.



Im Hafen Bonn.

Foto: Am Zehnhoff-Söns

Duisburg

An der Stelle, an der die Ruhr in den Rhein mündet, befinden sich die Duisburger-Ruhrorter Häfen. Sie bilden den größten Binnenhafen Europas. Nimmt man die privaten Hafenanlagen hinzu, gelten sie sogar als größter Hafen weltweit. Insgesamt 21 öffentliche Hafenbecken bringen es auf 180 Hektar. Von den vierzig Kilometern Uferlänge fallen 15 Kilometer auf das Umschlagufer mit Gleisanschluss. Der Duisburger Hafen ist im paneuropäischen Wasserstraßennetz der Hinterland-Hub zu den Seehäfen Amsterdam, Emden, Rotterdam, Antwerpen und auch Hamburg. In diesen Häfen werden Güter von den ankommenden Seeschiffen auf Binnenschiffe verladen und über Duisburg ins europäische Hinterland weitergeleitet. Bereits im letzten Jahr konnte der Hafen Duisburg einen Rekordwert im Containerumschlag erzielen. Dieses Ergebnis konnte im ersten Halbjahr 2011 schon um 10% gegenüber dem Vorjahreszeitraum gesteigert werden, denn der Containerumschlag bei den Verkehrsträgern Schiff, Bahn und LKW steigerte sich auf 1,2 Millionen TEU.

Ab Anfang September verkehrt das von Tochterunternehmen duisport agency betriebene Westfalica-Shuttle fünfmal pro Woche zwischen dem Duisburger Hafen und dem wiedereröffneten Terminal der Teutoburger Wald-Eisenbahn-AG (TWE) in Gütersloh-Spexard. So wird der Wirtschaftsraum Ostwestfalen optimal an Europas Logistikdrehscheibe angeschlossen.

Voraussichtlich ab dem zweiten Quartal 2012 wird auf der Basis langjähriger Verträge ein neues KV-Terminal für das Logistikunternehmen Samskip in Hohenbudberg an den Start

gehen. Samskip mit seinem Tochterunternehmen Van Dieren ist seit vielen Jahren ein wichtiger Kunde im Duisburger Hafen. „Samskip, der führende europäische Shortsea- und multimodale Operator wickelt seine schiffseitigen Verkehre über das DeCeTe-Terminal ab. Wir freuen uns, dass zukünftig auch die bahnseitigen Verkehre der Samskip-Tochter Van Dieren über die intermodale Drehscheibe duisport operiert werden“ sagte Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, in einer Pressemitteilung. Auch die nahe gelegenen Unternehmen des CHEMPARK in Krefeld-Uerdingen werden das bimodale Terminal nutzen.

Neuss-Düsseldorf

Die Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) bestehen seit der Fusion 2003 aus drei Standorten, dem Zentralhafen Neuss, dem Haupthafen Düsseldorf und dem Reisholzer Hafen mit einem Güterumschlagsvolumen von über 16,4 Millionen Tonnen. Gesellschafter sind die Stadthafen Neuss GmbH & Co.KG und die Stadtwerke Düsseldorf AG zu jeweils 50%. Die Neusser Eisenbahngesellschaft gehört ebenfalls dazu.

Künftig soll eine Gesellschaft gegründet werden, die die operativen Teile der Neuss-Düsseldorfer Häfen und der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) umfasst. Sollten alle Beteiligten der drei Städte zustimmen, würde eine mächtige Hafen- und Eisenbahnverkehrsgesellschaft entstehen, die sogar den Duisburger Hafen übertreffen würde. „Wir können den Kunden dann Angebote von Transport und Umschlag bis zur Lagerung in ganz neuem Umfang anbieten“ sagte Rainer Schäfer in einem Gespräch mit der Westdeutschen Zeitung. In Bezug auf die Prognosen der Seehäfen würde sich hier ein un-

glaubliches logistisches Potential aufbauen. „Wir wollen dafür sorgen, dass die Industrie sich in NRW und Deutschland behaupten kann und das logistische Umfeld vorfindet, das dem globalen Wettbewerb standhält“, so der Chef der Neuss-Düsseldorfer Häfen.

Emmelsum

Der Hafen Emmelsum ist ein als Stichhafen angelegter öffentlicher Hafen. Der gesamte Lippe-Mündungsraum ist durch seine gute Verkehrsinfrastruktur eine logistische Drehscheibe im europäischen Binnenmarkt. Der Hafen Emmelsum will wegen der großen Nachfrage nach zusätzlichen Hafentflächen 28 Hektar inklusive neuer Kaianlage bauen.

Emmerich

Kein anderer deutscher Hafen ist den bedeutenden Westhäfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen näher als das Rhein-Waal-Terminal der Emmericher Hafenbetriebsgesellschaft (RWT). Das Haupteinzugsgebiet des Emmericher Hafens erstreckt sich auf den Niederrhein, das Münsterland, das westliche Ruhrgebiet sowie die angrenzenden niederländischen Bezirke Liemers und Achterhoek. Die Fahrtzeit von Rotterdam nach Emmerich beträgt gerade mal zwölf Stunden, Antwerpen erreicht man in vierzehn Stunden. Und der Hafen ist derzeit auf Rekordkurs. Wurden im Jahr 2010 noch ca. 77.000 Container umgeschlagen, sind es im Juli dieses Jahres bereits 58.251 TEU. In der Geschäftsführung rechnet man fest damit, der Traummarke von 100.000 Containern sehr nahe zu kommen. Endlich sind auch die Ex-Obi-Hallen an der Stadtweide wieder vermietet. 2009 hatte die Baumarktkette die beiden jeweils 10.000 Quadratmeter großen Hallen gekündigt. Nun haben



Short-Sea-Verkehr



Hafen Düsseldorf

sich WMF und das Augsburger Gartencenter darin niedergelassen. Auch wenn WMF an diesem Standort gerade mal acht Mitarbeiter beschäftigt, das Image des Hafens wird dadurch garantiert aufpoliert.

Kleve

Gerade erst werden durch das von den Stadtwerken Kleve beauftragte Baggerschiff „Christine“ 11.500 Tonnen Schlick und Erdablagerungen aus dem Klever Hafenbecken geschaufelt. Alle vierzig bis fünfzig Jahre müssen diese Arbeiten durchgeführt werden, denn das Hafenbecken sollte mindestens eine Tiefe von 2,50 Meter aufweisen. Doch Aufwirbelungen durch Wendemanöver der Schiffe und Laubansammlungen lassen hohe Erdablagerungen entstehen, die den Schiffsverkehr mittelfristig stark beeinträchtigen, wenn nicht sogar lahmlegen würden. Die Dauer der Reinigungsarbeiten hängt vom Rheinpegel ab. Bei normalem Pegelstand würde die Aktion drei bis vier Wochen dauern. Geht alles glatt, wird ab Mitte August die Sanierung der Kaimauer an der Hochschul-Baustelle in Angriff genommen.

Köln

Nach dem Duisburger Hafen ist Köln der zweitgrößte Hafen Deutschlands. Betrieben wird er von der Hafen und Güterverkehr Köln AG (HGK), eine Tochtergesellschaft der Stadtwerke Köln (SWK). Geführt wird das Unternehmen von Vorstand Horst Leonhardt. Die Kölner Häfen bestehen aus

sechs Standorten, von denen noch vier für den Frachtumschlag genutzt werden: Niehl I und II, Deutz und Godorf. Alle zusammen erreichten 2010 einen Güterumschlag von 12,7 Millionen Tonnen. Im Zusammenhang mit dem Godorfer Hafen wird derzeit um die Erweiterung des Hafens gestritten.

Krefeld

Krefeld ist der viertgrößte öffentliche Binnenhafen in Nordrhein-Westfalen, der seit 2007 unter der Firmierung Hafen Krefeld GmbH & Co. KG geführt wird. Der Hafen gehört zu 51% der Stadt Krefeld und zu 49% der Neuss-Düsseldorfer-Häfen GmbH, mit der seit 2008 eine strategische Partnerschaft besteht. Zurzeit steht der Krefelder Hafen vor dem größten Ausbauprogramm seiner Geschichte, denn er soll massiv erweitert werden. Das Projekt „Transterminal Krefeld“ wurde im April erstmals öffentlich vorgestellt. Für 50 Millionen Euro soll in Linn ein neuer Hafenbahnhof gebaut werden. „Die Seehäfen in Deutschland, den Niederlanden und Belgien wachsen stark, entsprechend müssen wir als Knotenpunkt im Binnenland wachsen“ erklärte Hafensprecher Andreas Hamm gegenüber „rp-online“ der in Düsseldorf erscheinenden Rheinischen Post. 4.1 Millionen Tonnen jährlich werden derzeit im Krefelder Hafen umgeschlagen, man rechnet aber mindestens mit einer Verdoppelung.

Wesel

Betreiber des Hafens Wesel sind die Stadt-

werke Wesel. Parallel zum Hafenbecken mündet die Lippe in den Rhein, und in unmittelbarer Nähe schließt der Wesel-Datteln-Kanal an den Rhein an. Gerade erst haben die Weseler Stadtwerke einiges in die Strecke investiert, die den Bahnhof mit dem Stadthafen verbindet.

Mit einer neuen Gesellschaft namens „Neuer Hafen“ machen Kreis und die Kommunen Wesel und Voerde einen großen Schritt in Richtung Zukunft. Mit der Gründung dieser Kern-Hafengesellschaft wollen die beteiligten Kommunen, der Kreis sowie die Rhein-Lippe-Hafen GmbH die Häfen Emmelsum, Rhein-Lippe-Hafen und den Stadthafen Wesel zusammenführen. Letzterer steht sozusagen noch auf der Warteliste, da zur Sanierung der Kaimauer acht bis zehn Millionen Euro investiert werden müssten und man sich über die Verteilung der Kosten nicht einig ist.

Mühlheim-Ruhr

Der Rhein-Ruhr-Hafen befindet sich in Mühlheim am Unterlauf der Ruhr. Über die Ruhrschleuse Raffelberg und Ruhrschiffahrtskanal ist er mit dem Rhein-Herne-Kanal, über die Schleuse Meiderich mit den Duisburg-Ruhrorter Häfen und über die Ruhrschleuse Duisburg mit dem Rhein verbunden. Der Rhein-Ruhr-Hafen bildet das größte Gewerbegebiet Mühlheims. Geführt wird der Hafen von den Betrieben der Stadt Mühlheim an der Ruhr, einer Tochtergesellschaft der Mühlheimer Verkehrsgesellschaft mbH. ■



Stapelkai im Köln-Niehler Hafen.

Foto: HGK

Brunsbüttel Ports, Glückstadt Port und die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe arbeiten gut zusammen

Kooperation an der Elbe bewährt sich bestens

Seit September 2009 besteht zwischen den Häfen von Brunsbüttel Ports GmbH und Glückstadt Port GmbH & Co. KG an der Unterelbe und der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH eine Kooperation zur besseren Verknüpfung der Leistungsangebote.

Damit werden bestehende Geschäftsfelder, wie z.B. der Transport von Windkraftanlagen, gemeinsam optimiert. Bei neuen Projekten, die auf der Elbe transportiert werden, erfolgt eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den beteiligten Häfen der Oberelbe (Dresden, Riesa, Torgau, Decín, Lovosice, Dessau-Roßlau) und der Unterelbe (Elbehafen Brunsbüttel, Ölhafen Brunsbüttel, Hafen Ostermoor, Hafen Glückstadt) Am 26. Juli 2011 erfolgte im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt der Umschlag von 10 Rotorblättern Typ V90 mit einem Stückgewicht von je 10 Tonnen im Auftrag der Firma Vestas Blades Deutschland GmbH. Die Rotorblätter mit den Abmessungen 44,00 x 2,50 x 3,20 Meter wurden im Tandemumschlag in einen Schubleichter der Imperial BARIS GmbH gehoben.

Auf der Wasserstraße Elbe erfolgte der Transport von Dresden bis in den Elbehafen Brunsbüttel, wo die Rotorblätter am 03. Au-

gust 2011 auf das Seeschiff „SISU CAPELLA“ verladen wurden und ihre weitere Reise nach Daimiel in Spanien antraten.

„Diese Kooperation ist ein gutes Beispiel für die Vernetzung von Binnen- und Seehäfen und damit für die Stärkung der Binnenwasserstraßen als Hinterlandverkehrsweg. Wir werden weiterhin mit Nachdruck diesen ökologisch und ökonomisch sinnvollen Transportweg im Hinterland der Seehäfen entwickeln“, so Frank Schnabel, Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports GmbH. Besonders für Projektverladungen, wie Windkraftanlagen, eignet sich das Binnenschiff für den reibungslosen Transport aus dem Binnenland an die Küste.

„Durch die Kooperation rücken die Industrie- und Wirtschaftsräume Sachsen, Sachsen-Anhalt und Tschechische Republik näher an die Küste und profitieren

von den Leistungen der Spezialterminals der Seehäfen“, freut sich Kapitän Detlef Bütow, Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH. „Die Wirtschaft profitiert von der zunehmenden Trimodalität in der Transportkette, da sie den jeweils kostengünstigsten und sichersten Verkehrsträger wählen kann. Die Politik stellt fest, dass die bislang getätigten Investitionen in die elbanliegenden Häfen und die Wasserstraße Elbe fruchten und nicht zuletzt Arbeitsplätze entlang der Elbe sichern und schaffen. Die Umwelt gewinnt, da sie durch jede per Binnenschiff transportierte Ladung geschont wird“, unterstreicht Peter Plewa, Vorsitzender des Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. und Geschäftsführer der HHLA Intermodal GmbH. ■



Umschlag im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt und im Elbehafen Brunsbüttel.

Foto: Glahr & Co. GmbH / Imperial BARIS

Jens Meier, Geschäftsführer der Hamburg Port Authority: „Jetzt zahlt sich aus, dass wir während der Krise unvermindert in die Hafeninfrastruktur investiert haben!“

Glänzendes Umschlagergebnis für den Hamburger Hafen im ersten Halbjahr 2011

Deutschlands größter Universalhafen profitiert von einer erstarkten Weltkonjunktur und erreicht mit 9,4 Prozent ein kräftiges Plus im Seegüterumschlag. Im Hamburger Hafen wurden in der ersten Jahreshälfte 64,1 Millionen Tonnen Seegüter umgeschlagen.

Der Stückgutumschlag brachte Hamburg im ersten Halbjahr 2011 ein starkes Wachstum und erreichte mit 44,7 Millionen Tonnen ein Plus von 15,1 Prozent. Der Massengutumschlag blieb im gleichen Zeitraum mit 1,8 Prozent leicht unter dem Ergebnis 2010 und erreichte eine Umschlagmenge von insgesamt 19,4 Millionen Tonnen. Der Containerumschlag kletterte mit einem Plus von 17,4 Prozent auf rund 4,3 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer). Zusätzliche Umschlagmengen wurden unter anderem durch neue oder erweiterte Liniendienste generiert.

Positive Effekte auf den Hamburger Hafen hatte unter anderem die strategische Ausrichtung der Linienreedereien, die auf der einen Seite die Größeneffekte durch größere Schiffseinheiten für weiteres Wachstum nutzten und auf der anderen Seite Vereinbarungen von Vessel-Sharing-Agreements und Slotcharter-Vereinbarungen trafen. Im ersten Halbjahr konnte Hamburg bereits mehr als 10 neue Liniendienste begrüßen. Gleichzeitig wurden zunehmend in den neu-

en und bestehenden Liniendiensten größere Schiffseinheiten eingesetzt.

Besonders die starke Entwicklung im Import, der insgesamt 37,4 Millionen Tonnen erreichte, sorgte für ein überdurchschnittliches Wachstum von 11,1 Prozent. Der Export kam im ersten Halbjahr auf 26,7 Millionen Tonnen und verbesserte sich um 7,1 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Claudia Roller, Vorstandsvorsitzende vom Hafen Hamburg Marketing e.V., der Marketingorganisation des Hamburger Hafens, berichtete auf der Halbjahrespressekonferenz, dass beim Containerumschlag in den ersten sechs Monaten des Jahres die Exporte mit 21,4 Millionen Tonnen (+ 13,9 Prozent) nur geringfügig unter den Importen mit 22,1 Millionen Tonnen (+ 17,7 Prozent) lagen. „Der Hamburger Hafen ist mit seinem fast ausgeglichenen Ladungsvolumen auf der Export- und Importseite für Reedereien und Kunden ein äußerst attraktiver Hafenplatz in Nordeuropa. Die Umschlagzahlen für das erste Halbjahr sind sehr erfreulich und machen deutlich, dass der Universalhafen Hamburg seine große Bedeutung für die Außenwirtschaft der Bundesrepublik und unserer Nachbarländer weiter ausbaut“, betonte Claudia Roller. Auch Jens Meier, Geschäftsführer der Hamburg Port Authority (HPA) freut sich über die positive Entwicklung der Umschlagzahlen: „Jetzt zahlt

sich aus, dass wir während der Krise unvermindert in die Hafeninfrastruktur investiert haben. Aufgrund des starken Wachstums und der damit verbundenen Herausforderungen für die Hafenverkehre müssen wir unser Ausbauprogramm in hohem Tempo fortführen.“ „Wachsende Umschlagmengen machen besonders deutlich, dass der Hafen- und Wirtschaftsstandort Hamburg in seiner Gesamtheit erhalten und zukunftsfähig weiter ausgebaut werden muss. Wir erarbeiten derzeit im Dialog mit der HPA, anderen Behörden, der Hafenwirtschaft, Industrie und Handel sowie Verbänden und Kammern einen auf 15 Jahre ausgelegten Hafenentwicklungsplan. Für den Universalhafen Hamburg wollen wir damit möglichst optimale Rahmenbedingungen schaffen“, erläuterte Hamburgs Wirtschaftsminister Frank Horch.

Das Wachstum im Containerumschlag ist auf positive Entwicklungen in allen Fahrtgebieten zurückzuführen. So nahm der Containerumschlag im Verkehr mit den europäischen Häfen mit einem Zuwachs von 25,9 Prozent auf 1,2 Millionen TEU überdurchschnittlich zu. Hauptwachstumsregion waren in den ersten sechs Monaten die Containerverkehre mit Russland, Polen und den Baltischen Staaten, die mit einer Zunahme von 50,5 Prozent auf 505.000 TEU anstiegen. Der Containerumschlag mit Russland entwickelte sich im ersten Halbjahr überdurchschnittlich und erreichte ein Volumen von 276.000 TEU. Dies entspricht einem Zuwachs von 45 Prozent. Russland baut damit seine Position als Hamburgs bedeutendster Handelspartner im Europa-Containerverkehr und drittstärkster Handelspartner im weltweiten Containerverkehr aus. Auch der Containerumschlag mit Dänemark, Finnland, Norwegen und Schweden erreichte mit 443.000 TEU ein kräftiges Plus von 13,4 Prozent. Der Hamburger Hafen ist mit rund 154 Feederabfahrten pro Woche Europas führender Feederhafen für die Ostseeregion. Der Feederverkehr via Hamburg legte im ersten Halbjahr um insgesamt mehr als 30 Prozent zu. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass einige Linienreedere verstärkt



Gaben die Halbjahreszahlen 2011 für den Hamburger Hafen bekannt (v.l.): Dr. Thomas Koch, Senator Frank Horch, Claudia Roller und Jens Meier. Fotos (2): Friedbert Barg

ihre Transshipment-Verkehre in Hamburg konzentrieren.

Der Containerumschlag mit Nord-, Zentral- und Südamerika verzeichnete im ersten Halbjahr mit 460.000 TEU einen Zuwachs von 21,2 Prozent. „Wir freuen uns über die sehr gute Entwicklung im Containerverkehr mit den USA, der in den ersten sechs Monaten einen Umschlag von 109.000 TEU erreichte. Dies entspricht einer Zunahme von 47,4 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Damit steigen die USA von Rang 16 auf Rang 9 der wichtigsten Handelspartner im Containerverkehr mit Hamburg. In der ersten Jahreshälfte konnte der Hamburger Hafen bereits zwei zusätzliche Transatlantik-Dienste gewinnen. Ein dritter Nordamerika-Dienst ist Anfang August gestartet und wird weiteres Wachstum generieren“, erläuterte Claudia Roller. Mit einem Containerumschlag von 117.000 TEU via Hamburg verzeichnete auch Afrika einen Zuwachs von 21,2 Prozent. Die für den Hamburger Hafen wichtigste Marktregion Asien entwickelte sich im ersten Halbjahr mit einem Umschlagergebnis von 2,5 Millionen TEU sehr positiv und kam auf ein Plus von 12,9 Prozent im Containerumschlag mit Hamburg. Die Containerverkehre mit China, Hamburgs größtem Handelspartner im Containerumschlag, erreichten rund 1,4

Millionen TEU und damit einen Zuwachs von 14,7 Prozent. Hamburg ist nach wie vor in Europa der führende Umschlagplatz im Containerverkehr mit Asien und China. Ein bedeutender Teil dieser Im- und Export-Container wird als Transshipment-Ladung über die Drehscheibe Hamburg per Feederschiff in die Ostseeregion transportiert.

Der konventionelle Umschlag von Stückgut blieb in den ersten sechs Monaten mit einem Ergebnis von 1,2 Millionen Tonnen (- 6,9 Prozent) unter dem Vorjahresergebnis. In diesem Segment konnte der mit 13,3 Prozent im Export und mit 38,5 Prozent im Import gewachsene Fahrzeugumschlag nicht die Rückgänge im Fruchturnschlag (- 17,5 Prozent) und bei anderer konventioneller Ladung ausgleichen. Das zweite Quartal 2011 brachte aber bereits gegenüber dem ersten Quartal eine Zunahme beim konventionellen Umschlag von 4,2 Prozent, die unter anderem auf steigende Importmengen bei Metallen und Papier zurückzuführen ist.

Der Massengutumschlag, der in den ersten sechs Monaten in Hamburg ein Ergebnis von 19,4 Millionen Tonnen erreichte, blieb rund 350.000 Tonnen (- 1,8 Prozent) unter dem Vorjahresergebnis. Der Rückgang ist vor allem auf schwächere Exporte von Getreide zurückzuführen. Auf der Importseite konn-

te dagegen mit 14,7 Millionen Tonnen das Vorjahresergebnis um 3,3 Prozent verbessert werden. Besonders der Import von Ölfrüchten, Getreide und Futtermitteln brachte unter Berücksichtigung einer Zunahme bei Kohle und Koks dieses gute Ergebnis beim trockenen Massengutumschlag. Der Bereich Flüssiglading blieb mit 6,7 Millionen Tonnen 1,8 Prozent unter dem Vorjahresergebnis. Hier konnten stärkere Importe von Rohöl und Mineralölprodukten den Rückgang auf der Exportseite nicht ausgleichen.

Eine weitere Aufwärtsentwicklung im Seegüterumschlag des Hamburger Hafens ist stark abhängig von einem anhaltend positiven Weltwirtschaftsklima. Dabei schließt Claudia Roller nicht aus, dass die Risiken im Zusammenhang mit der Verschuldungsproblematik Europas und der USA auch Einfluss auf die noch hohe Nachfragesituation der Märkte nehmen kann.

Unter dieser Voraussetzung erwartet Claudia Roller 2011 beim Gesamtumschlag für den Hamburger Hafen ein Ergebnis von rund 131 Millionen Tonnen. F

ür den Gesamtumschlag rechnet sie 2011 mit einem Zuwachs zwischen acht und zehn Prozent. Bei dem Containerumschlag geht Claudia Roller mit knapp 9 Millionen TEU von einem Jahreszuwachs von mehr als zehn Prozent aus. ■



Der Containerumschlag wuchs um 25,9 Prozent auf rund 1,2 Millionen TEU.

Das Infrastruktur-Ministerium will die Bedingungen für die Transportwirtschaft verbessern

Ukraine arbeitet an einem neuen Hafengesetz

Von Peter Baumgartner

Die maritime Industrie braucht ein neues Hafengesetz, findet Vladimir Sevryukov, Direktor des 2011 neu organisierten ukrainischen Infrastruktur Ministeriums und es wird bereits emsig daran gearbeitet. Die achtzehn wesentlichen Häfen des Landes haben eine enorme Bedeutung für die Exportwirtschaft.

Daher sieht das Infrastruktur-Ministerium Handlungsbedarf und will die Bedingungen für die Transportwirtschaft rasch verbessern. Insbesondere sollen Verwaltungsstrukturen vereinfacht werden. Weiters sollen vorhandenen Ressourcen verbessert werden um den Umsatz in den Häfen zu steigern. Die Privatisierung der Häfen ist dabei ein öffentliches Anliegen und private Investoren sind willkommen.

Heute erlauben die gesetzlichen Bestimmungen noch keine optimale Zusammenarbeit zwischen staatlichen Hafenbetreibern und privaten Investoren. Außerdem werden die Häfen der Ukraine oft in Zusammenhang mit Korruption gebracht. Auch diesen Wirtschaftshemmnissen wird der Kampf angesagt. Klare Trennungen zwischen staatlichen und kommerziellen Strukturen in den Häfen sollen helfen, dieses Problem zu beseitigen. Konkrete Ergebnisse der neuen Gesetzesvorschläge wird man wohl frühestens bei der internationalen Container-Konferenz in Odessa am 15. September erfahren, wenn Sevryukov über die Infrastrukturpolitik referieren wird.

Gut entwickelt hat sich der Hafenumschlag in der ersten Hälfte des Jahres 2011. Mit fast 64 Mio. Tonnen, konnten um 3,4 % mehr Fracht umgeschlagen werden als im gleichen Zeitraum 2010. Traditionell überwiegen die Waren Kohle, Erz und Metall. Besonders stark zulegen konnte der Hafen Yalta mit 62% und von den Donauhäfen Reni mit 32,6%.

Positiv entwickelt sich auch der Containereumschlag, der rund 20% über den bisherigen Ergebnissen liegt.

Ein wichtiger Impulsgeber für das Hafengeschäft ist derzeit die Fußball-EM 2012 in Kiew, die auch zahlreiche Investoren in das Land lockt.



Die „schwimmende Landstraße“ in Reni an der ukrainischen Donau.



■ Holzumschlag im Hafen Odessa

Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.



Was haben wir erreicht?

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

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

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

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

Werte erhalten und fördern



Werden Sie Mitglied !

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

Mit einem Jahresbeitrag von 20,00 Euro für Personen und 60,00 Euro für Vereine und Unternehmen können Sie bereits Mitglied werden.

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

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Abonnement Printausgabe

Bestellung per Fax +49 (0)211-9771 79 79

Telefon +49 (0)211- 9771 76 52 www.schifffahrt-online.de

Jetzt ausfüllen und direkt bestellen: F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

Jahresabo **Schifffahrts-Magazin** zum Vorzugspreis von € 54,- (Ausland € 69,-)

Ja, ich möchte das *Schifffahrts-Magazin* als Printausgabe im Jahresabonnement 12 x jährlich zum Vorzugspreis von € 54,- inkl. MwSt. und Versand (Ausland € 69,- inkl. Versand) beziehen. (Mindestbezugszeitraum ist ein Jahr. Kündigungen sind schriftlich möglich zum Ende eines Berechnungszeitraumes mit einer Frist von 6 Wochen.)

Firma Privat

Firma/Name _____ Vorname _____

Beruf/Funktion/Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

Telefon _____ Fax _____ Mobil _____

E-Mail _____

Datum, Unterschrift _____

Diese Bestellung kann innerhalb von zwei Wochen ohne Angabe von Gründen bei dem F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf, schriftlich widerrufen werden. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung.

Rechnungsanschrift (falls abweichend von Lieferanschrift)

Name _____ Vorname _____

Firma _____

Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

Mindestbezugszeitraum ist ein Jahr. Kündigungen sind schriftlich möglich zum Ende eines Berechnungszeitraumes mit einer Frist von 6 Wochen.

Ich habe den neuen Abonnenten geworben. Die Prämie in Höhe von € 10,- schicken Sie bitte an folgende Adresse:

Name _____ Vorname _____ Geb.datum _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

(Die Prämie wird nach Eingang der ersten Abo-Gebühr gezahlt.)

Datum, Unterschrift _____