

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Tankreederversammlung

Dr. Gunther Jaegers: Die Tank-schifffahrt befindet sich in einer Strukturkrise.

Seite 14

Gutachten erstellt

Sehr gute Wachstumsprogno-sen für den Neckarhafen Plo-chingen"

Seite 34

HTG-Kongress in Würzburg

Das Wasserstraßennetz in Deutschland muss leistungs-fähiger werden

Seite 38



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 



Alles im Blick!

NATURE OF LOGISTICS

Die Imperial Reederei-Gruppe mit ihren 21 Tochtergesellschaften an 18 Standorten in Westeuropa ist Ihr kompetenter Ansprechpartner für kostengünstige und intelligente Transportlösungen. Neben der Beförderung von Massen- und Flüssiggütern ist der Transport von großvolumigen und schweren Anlageteilen fester Bestandteil der Imperial Reederei-Gruppe. Unsere Transporte führen wir europaweit per Binnen-, Küstenmotor- und per Seeschiff durch. Ganz gleich welches Gut Sie transportieren möchten - wir sind Ihr Partner. Sprechen Sie mit uns! Gerne erstellen wir Ihnen ein innovatives Logistikkonzept zu Ihrem nächsten Transport! **Wasser bewegt uns.**

www.imperial-reederei.de



Friedbert Barg
Herausgeber

Die Binnenschifffahrt benötigt in den nächsten Jahren dringend qualifiziertes Personal, um mit ihren Schiffen die Versorgungssicherheit für die Wirtschaft gewährleisten zu können.

... junge Menschen wie die an Bord der „Herkules XVI“

In dem Beitrag über seine Mitfahrt auf dem Schubboot „Herkules XVI“ der Duisburger Imperial Reederei Gruppe geht unser Autor Gerhard Strack auch auf die jungen Leute ein, die an Bord des großen Schubbootes arbeiten.

Wörtlich schreibt er in diesem Zusammenhang: „Ich führe viele interessante Gespräche; es sind junge dynamische Leute an Bord, die ihre Arbeit mehr oder weniger routiniert erledigen und untereinander und damit auch mit mir einen relativ aufgeschlossenen und sehr kommunikativen Umgang pflegen. Jeder hat seine ganz eigenen persönlichen Vorstellungen, was den Beruf und „Gott und die Welt“ angeht.

Eins steht bereits jetzt schon für mich fest, ganz so einseitig und monoton und in sich geschlossen, wie ich das früher empfand, sehen diese jungen Leute ihren Arbeitsbereich, vor dem Hintergrund der Möglichkeiten, die sich ihnen heutzutage bieten, nicht. Ihr Interesse an anderen Bereichen, zum Beispiel an der beruflichen und persönlichen Weiterbildung ist, zumindest bei einigen, sehr hoch. Es ist alles an Bord vertreten, angefangen vom Schiffsjungen - manchmal sind auch Schiffsmädchen an Bord - über die Kapitäne bis hin zum Schülerpraktikanten.“

Das hört sich doch gut an. Junge Menschen, die ein Interesse daran haben, sich weiterzubilden und etwas für Ihr Vorankommen zu tun. Sie wollen nicht darauf warten, dass ihnen das berufliche Glück so einfach in den Schoß fällt - und schon gar nicht wollen sie wissensmäßig auf dem Stand zu Beginn ihrer beruflichen Karriere stehenbleiben.

Sie überlegen, wo ihre Chancen liegen und auf welchem Weg sie am dort hinkommen. Am besten nutzen sie dazu die Weiterbildungsangebote, die ihr Unternehmen, das Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ und der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt auf dem Schulschiff „Rhein“ für sie bereithalten. Diese Angebote ernsthaft und in den folgerichtigen Zeitabläufen wahrgenommen und in die eigene Berufs- und Lebensplanung eingebaut, kann schon als fast unausweichliche Garantie für den beruflichen Erfolg dieser jungen Männer und Frauen in der deutschen - und

auch europäischen - Binnenschifffahrt gesehen werden. Na gut, - etwas Fleiß, Gewissenhaftigkeit und ein Quentchen Glück gehören auch dazu.

Insgesamt gesehen haben die jungen Besatzungsmitglieder an Bord der „Herkules XVI“ und an Bord der vielen anderen Schiffe auf unseren Wasserstraßen die richtige Entscheidung für den richtigen Beruf getroffen. Wie auch immer sie auf die Binnenschifffahrt gekommen sind - das Berufsbild Binnenschiffer gehört nicht zu den bekanntesten Ausbildungsangeboten - sie haben eine Arbeit und einen Beruf mit einer guten und sicheren Zukunft gewählt.

Der Beruf des Binnenschiffers ist nicht nur gut bezahlt, er ist auch sehr vielseitig. Wer an Bord eines Schiffes arbeitet, weiß mit Elektroinstallationen ebenso umzugehen wie mit Knoten und Spleißen, Maschinen- und Ruderanlagen, Fahrregeln auf den Wasserstraßen und der richtigen Beladung eines Schiffes. Manchmal, wenn das Schiff irgendwo auf dem Strom ankert, ist sogar ein wenig abendliche Romantik angesagt.

Wie wichtig der Beruf des Binnenschiffers für die Wirtschaft eines Landes ist, macht jetzt gerade das Land Nordrhein-Westfalen deutlich. In einer Binnenschifffahrtskonferenz am 7. Oktober 2011 im Duisburger „Haus der Unternehmer“ diskutiert NRW-Wirtschaftsminister Harry K. Voigtsberger mit Experten aus dem Gewerbe die Möglichkeiten der Optimierung von Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt. Dazu wird es in zwei Themenbereichen zum einen um „Infrastruktur - Gütermobilität optimieren“, zum anderen um den „Arbeitsplatz Binnenschifffahrt“ gehen.

Die Veranstaltung findet nicht aus Liebe zu dem schönen Beruf des Binnenschiffers statt, sondern hat ganz nüchterne und wirtschaftlich handfeste Gründe: Die Binnenschifffahrt benötigt in den nächsten Jahren dringend qualifiziertes Personal, um mit ihren Schiffen die Versorgungssicherheit für die Wirtschaft gewährleisten zu können.

Und dafür müssen junge Menschen gewonnen werden, junge Menschen wie die an Bord der „Herkules XVI“. ■

Schifffahrt

- Kapitän Horst Volk feierte seinen 80. Geburtstag
Vom Dampfboot zum Laborschiff 6
- 1. Kölner Hafentage
Stählerne Riesen zum Anfassen 7
- **Schiffahrts-Magazin Fotoserie**
Das Schiffsbild des Monats: MS „Warsteiner“ 6
- Der Wasserstand am Eisernen Tor hat einen Tiefstand erreicht,
wie er zuletzt vor fünf Jahren registriert wurde
Extremes Niedrigwasser an der unteren Donau 7
- Inbetriebnahme der derzeit größten Photovoltaikanlage
auf einem Dach in Ludwigshafen
Hafen Ludwigshafen investiert 1,9 Mio. Euro in
Sonnenenergie 8
- Im Bundestag notiert
Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepthes 8
- 32 tschechische, polnische und deutsche Industrie-
und Handelskammern begrüßen Bekenntnis der
Bundesregierung zur Binnenschifffahrt auf der Mittel- und
Oberelbe
Kammerunion Elbe/Oder fordert den Bau des
Stauwehrs in Decin 9
- Parlamentarischer Abend auf dem Wasser in Berlin
„Zerstört der Sparzwang das System Wasserstraße?“ 10
- 160 Gäste beim Parlamentarischen Abend der HHM
„Die Elbvertiefung ist auf einem guten Weg“ 11
- Zwischen den beiden Brückenköpfen des europäischen
Wasser-Highways Rhein/Donau, herrscht Einvernehmen
Vom Rotterdam des Westens ins Rotterdam des Ostens 12
- 2. Regionalkonferenz Logistik am 26. Januar 2012 in
Wilhelmshaven / Grüne Logistik 12
- BDB-Kommission sieht Markt wegen des unverminderten
Angebots an Einhüllentankschiffen überbesetzt
Die Tankschifffahrt befindet sich in einer Strukturkrise 14

- Havarie auf der Hunte / Seewasserstraße war gesperrt
MS „Janine“ brach unter der Last der Ladung zusammen 16
- Nach vierwöchiger Bauzeit ist pünktlich mit dem Beginn
des 242. Schiffsjungenkurses das neueste Renovierungs-
projekt an Bord des Schulschiffes fertig geworden
Anlagen auf dem Schulschiff „Rhein“ modernisiert
und angepasst 17
- **Schiffahrts-Magazin-Serie**
Geschichten aus der Schifffahrt (XXIV)
Sturm hin, Sturm her – wir fahren . . . 18
- Junge, dynamische Leute an Bord der „Herkules XVI“
Interesse an Weiterbildung 20
- Flusstourismus mit europäischem Format
Die Donauschifffahrt bietet ökologische Flussreise
durch die Kulturen der europäischen Geschichte 22
- Integriertes Angebot überzeugte
Probeaufbau einer Antarktis-Forschungsstation im
Duisburger Hafen 24
- Schweizer Ausbildungs-Verantwortliche besuchten
das Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ in Duisburg-Homberg
Gut ausgebildete Arbeitskräfte sind Wirtschaftsfaktor 25

Häfen / Wasserstraßen

- In einer neuen **Schiffahrts-Magazin-Serie** stellen wir
Binnenhäfen in allen deutschen Schifffahrtsregionen
vor. In dieser Ausgabe: **Duisburger Hafen AG, Häfen
und Güterverkehr Köln AG, Dortmunder Hafen AG**
Die Leistungen der deutschen Binnenhäfen und ihre
Bedeutung für ihre Städte und Kreise 26
- „Die Elbe ist ein lebendiger Fluss, kein Betonkanal“,
sagt Thomas Menzel, Chef der Wasser- und Schifffahrts-
direktion Ost in Magdeburg
Elbekonferenz der SPD: Ökologie soll nicht zu Lasten
der Schifffahrt gehen 32

Titelbild: Stapellauf des neuen Eisbrechers „Keiler“. Lesen Sie dazu auch den Bericht auf der Seite 43.

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, Susanne Ehlerding, 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

- Hafentwicklungsstrategie soll die Rahmenbedingungen schaffen, um für die Abwicklung des zukünftigen Güterverkehrsaufkommens vorbereitet zu sein
Sehr gute Wachstumsprognosen für den Neckarhafen Plochingen 34
- Das WSA Heidelberg lässt Anlandungen in der Schifffahrtsrinne beseitigen / Im Neckar wird gebaggert 36
- Die Energiewende in Deutschland stellt sehr hohe Anforderungen an die Wasserstraßen und an die Hafeninfrastruktur
HTG-Kongress: Das Wasserstraßennetz muss leistungsfähiger werden 38
- EU-Strategie eröffnet der europäischen Binnenschifffahrt grenzenlose Perspektiven – wenn es klappt
Fließt die Nordsee künftig in das Schwarze Meer? 40

Schiffstechnik

- In das Schiff sind die Werft-Erfahrungen aus drei vorangegangenen Neubauten eingeflossen
Neuer Eisbrecher „Keiler“ bei der Hitzler-Werft getauft 40
- Die Werft nur gekauft, um an das wertvolle Grundstück am Ufer der serbischen Donau zu kommen?
Schiffswerft Apatin mit neuem Eigentümer 41
- 13. Sondertagung „Schweißen im Schiffbau und Ingenieurbau“ / Call for Papers 42
- 25. SMM, shipbuilding, machinery & marine technology international trade fair hamburg, 4. bis 7. September 2012, auf dem Gelände der Hamburg Messe
2. gmecc ist Premievent der SMM 2012 44
- Einziger Werft-Unternehmer am Fluss: „Wird die Saale Rest-Wasserstraße, kann ich den Laden dichtmachen.“
Zehn Mitarbeitern würde die Kündigung drohen 45
- An insgesamt 33 Ständen präsentierte Wärtsilä sich rund 150 deutschen und internationalen Kunden
Erste Hausmesse bei Wärtsilä in Hamburg 46
- Joachim Coers wird am 1. Oktober Vorstandsvorsitzender, Technik-Vorstand, Dr. Ulrich Dohle Stellvertretender Vorstandsvorsitzender / Tognum verkleinert Vorstand 47
- MS „Enok“: Die neue Antriebstechnik erlaubt präzises Manövrieren und bringt rund 26 Prozent Kraftstoff-/CO2-Ersparnis / Torque-System hat sich bewährt und uneingeschränkte Zulassung erhalten 48

Inserentenverzeichnis

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

Atlas Schifffahrt	18
Ball der Schifffahrt 2011	13
BU Bücken & Essing GmbH	41
Carl Rehder Gruppe	25
Dortmunder Hafen AG	28-29
Duisburger Hafen AG	4. Umschlagseite
Druckerei Dünnwald	19
esa-Allianz	Titelseite
Fördergesellschaft Museum der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.	3. Umschlagseite
Grove Boats Schweiz	50
Hafen Hamburg	33
Heinrich Harbisch Schiffswerft Duisburg	46
HTAG Duisburg	31
Imperial Reederei Gruppe	2. Umschlagseite
Liebherr Nenzing Service GmbH	39
Magnetrol	49
Neckarhafen Plochingen	35
Neuer Hafen Kiel-Canal GmbH	8
Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH	23
NYAMI Deutschland	51
ÖSWAG	47
Primus-Linie Frankfurt	15
Rheintank GmbH Duisburg	30
Schulschiff RHEIN	54
Somtrans (Stellenangebote)	54
Viking Technical GmbH (Stellenangebot)	54
Wernz GmbH	45
Wittig Schiffsausrüstung	9

- Der Elektroantrieb in der Binnenschifffahrt hat eine lange Geschichte. Zwischenzeitlich vom Diesel/Benzinmotor fast völlig verdrängt, erfährt er nun eine Renaissance
Binnenschifffahrt unter Strom 50

Rubriken

Editorial	3
Impressum	4



MS „Janine“ brach unter der Last der Ladung zusammen. Lesen Sie dazu auch den Bericht auf der Seite 116.

Kapitän Horst Volk feierte seinen 80. Geburtstag

Vom Dampfboot zum Laborschiff

Horst Volk, bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1991 Kapitän des nordrhein-westfälischen Laborschiffes „Max Prüss“, feierte am 18. September seinen 80. Geburtstag. Geboren in Oberspay am Rhein lebt Volk seit den 1960er Jahren in Duisburg-Homburg. Seine Laufbahn in der Binnenschifffahrt begann er als umsichtig und klug handelnd bekannte Kapitän kurz nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges als Schiffsjunge an Bord des Schleppers seines Vaters Lambert Volk. Die späteren Stationen waren „Matthias Stinnes 68“, Steuermann auf dem Dampfschraubenschlepper „Winschermann 10“, einem der damals größten und stärksten Schleppboote auf dem Rhein, dann 1960 die erste Anstellung als Kapitän bei der Duisburg-Ruhrorter Reederei Winschermann auf dem MS „Konrad Ende“. 1962 übernahm



Kapitän Horst Volk (l.) mit seinem früheren Schiffsjungen Friedbert Barg, heute Verleger und Herausgeber der Zeitschriften Schifffahrt-online und Schifffahrts-Magazin.

Horst Volk als Kapitän in Berlin den Neubau MS „Winschermann 62“, einem der ersten Motorgüterschiffe vom Europa-Typ, 80 m x 9,50 m x 2,80 m, 1.438 Tonnen. Jahre später wechselte Volk als Tanker-Kapitän zu Raab Karcher, um danach als Kapitän des staatlichen Laborschiffes „Max Prüss“ seinen

beruflichen Abschluss zu finden. Nachfolger als Kapitän der „Max Prüss“ wurde sein Sohn Klaus Volk. Nach dem Tod seiner ersten Frau Marlene im Jahre 2000 lebt Horst Volk heute mit seiner Lebensgefährtin Inge Rusch nach wie vor in seiner Wahlheimat Duisburg-Homburg. fb ■

Das Schiffsbild der Monats

- September/Oktober 2011 -



Das FGS „Warsteiner“ der Hamelner Eignerfamilie Antje und Heinz Dörbaum vor der Düsseldorfer Altstadt.

Foto: Friedbert Barg

1. Kölner Hafentage

Stählerne Riesen zum Anfassen

Am Sonntag, 9. Oktober, macht die HGK die Türen auf. Am Westkai des Niehler Hafens präsentiert das Logistikunternehmen große Maschinen und feine Technik. Interessierte können zwischen Containerstapeln spazieren, mit dem Steiger in die Höhe fahren oder ins Führerhaus der Güterlok-Giganten klettern. Ein familienfreundliches Rahmenprogramm und gemütliche Gastronomie runden das spannende Hafenerlebnis ab.

Der Niehler Hafen ist ein Platz für Giganten. Jeden Tag treffen hier Schiffe, Eisenbahnzüge und Lkw mit Tausenden Tonnen Fracht ein, darunter Stückgut auf Paletten und in Containern sowie Massengut wie Kohle und Schrott. Das alles wird von riesigen Kränen und Radfahrzeugen gepackt und verladen als handele es sich um leichte Lego-Bausteine.

Das Logistikkreuz Nr. 1 im Kölner Norden lädt alle Nachbarn und Interessierte zu einem Besuch ein. Am Sonntag, 9. Oktober, bieten die HGK und ihre Partner von 10 bis 16 Uhr einen Blick hinter die Kulissen des Niehler Hafens. Von dort fahren zudem Busse zur Lok- und Wagenwerkstatt in Vochem. Ein besonderes Highlight ist die Tour mit dem Schienenbus über die Gütergleise von Köln-Niehl in die Quarzwerke in Frechen. Das gesamte Programm finden Sie unter www.hgk.de und ab Donnerstag in der aktuellen Ausgabe der „Kölner Hafenzeitung“. Anfahrt: Am einfachsten gelangen Besucher mit der KVB zum Tag der offenen Tür. Von den Stationen Nesselrodestraße oder Slabystraße sind es nur wenige Minuten zu Fuß bis zum Niehler Hafen. Wer mit dem Auto kommt, findet bei den Sportanlagen Am Mohlenkopf Parkplätze. Von dort aus pendelt ein Bus kostenlos zum Hafengelände. ■

Der Wasserstand am Eisernen Tor hat einen Tiefstand erreicht, wie er zuletzt vor fünf Jahren registriert wurde

Extremes Niedrigwasser an der unteren Donau

Durch die wochenlange Trockenperiode im Einzugsgebiet der unteren Donau, wurden die Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt im Berichtszeitraum schlimmer als erwartet.

Der Wasserstand auf der unteren Donau ab dem Eisernen Tor hat einen Tiefstand erreicht, wie er zuletzt vor fünf Jahren registriert wurde. Erst Ende der 38. Woche ist infolge zunehmender Niederschläge mit einer Besserung der Situation zu rechnen. Derzeit sind rund 300 Schiffe direkt betroffen und können die Strecke gar nicht, oder nur zum Teil befahren. Sogar zwei Donaukreuzfahrtschiffe haben sich schon festgefahren (Donau-Km 525 und 727). Von einem Schiff mussten die amerikanischen Passagiere durch ein bulgarisches RoRo-Schiff evakuiert und nach Bechet gebracht werden. Insbesondere der Bereich zwischen Giurgiu und Calarasi ist durch eine Schifffahrtseinstellung stark betroffen. Teilweise wurden Furttiefen von 1,20 - 1,40 Meter gemessen. Die rumänische Wasserverwaltung hat bereits zusätzliche Finanzmittel angefordert, um die Situation in den Seichtstellen durch Abbaggerungen kurzfristig verbessern zu können. Gleichzeitig haben die Behörden alle Kapitäne zur strikten Einhaltung der Verkehrsregeln aufgefordert und Zuwiderhandlungen mit harten Strafen bedroht.

Die Schifffahrtsverhältnisse unterhalb des

Kraftwerkes SIP II, sind längst Thema von Verhandlungen mit der EU, um Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung zu initiieren. Im Rahmen der derzeit laufenden EU-Donauraumstrategie ist damit zu rechnen, dass dieses Problem zumindest teilweise gelöst und die vorhandenen Mittel richtig verwendet werden.

Neben den massiven Problemen für die Binnenschifffahrt, birgt die anhaltende Niederwassergefahr zusätzliche Probleme in der Wasserversorgung für die Bevölkerung. Die Trinkwasserversorgung vieler Städte entlang der Donau funktioniert nur über Pumpenanlagen an der Donau. Auch die Kühlwasserversorgung der Kernkraftwerke ist von einem ausreichenden Wasserstand der Donau abhängig.

Ältere Kapitäne kennen das Problem der ständigen Niederwasserperioden auf der unteren Donau. Insbesondere der September gilt als der Monat mit tiefen Wasserständen, engen und seichten Furten. Allerdings hat sich die Donau früher meist eine andere Fahrhinne gesucht und erfahrene Kapitäne konnten mit den geänderten Situationen gut zurechtkommen. Jetzt hat sich aber auch die Fließgeschwindigkeit der Donau so stark reduziert, dass kaum noch Strömung vorhanden ist und sich die Donau daher keine neue Fahrhinne suchen kann.

Peter Baumgartner ■



Nedrigwasser in Giurgiu am 17. September 2011

Inbetriebnahme der derzeit größten Photovoltaikanlage auf einem Dach in Ludwigshafen

Hafen Ludwigshafen investiert 1,9 Mio. Euro in Sonnenenergie

Der Hafen Ludwigshafen als größter Binnenhafen in Rheinland-Pfalz mit jährlich bis ca. 8 Mio. Tonnen Güterumschlag ist nicht nur eine Güter- und Warendrehscheibe, sondern verbindet Ludwigshafen und die Region mit den umweltfreundlichen Transportmitteln Bahn und Binnenschiff.

Die sinnvolle Kombination der Verkehrsträger, insbesondere unter Einbezug des Binnenschiffs und der Schiene, ermöglicht eine ökologisch und ökonomisch optimierte Transportkette.

„Daran anknüpfend lag es nahe, dass der Hafen sich dem Thema erneuerbare Energien zuwendet und auf den großen Dächern der Lagerhallen Photovoltaik im großen Stil nutzt“, sagte Infrastrukturstaatssekretär und Aufsichtsratsvorsitzender Jürgen Häfner bei der Inbetriebnahme der Anlage am 22. September.

„Für dieses ehrgeizige Projekt wurden vom Hafen insgesamt rund 1,9 Millionen Euro investiert“, betonte Häfner.

Mit einer genutzten Dachfläche von 9.520 Quadratmetern, 2.349 Modulen und einer prognostizierten jährlichen Stromproduktion von 673.000 Kilowattstunden ist sie die derzeit größte Photovoltaikanlage in Ludwigshafen.

Dies entspricht einem Stromverbrauch von ca. 673 Personen und einer CO²-Einsparung in den nächsten 20 Jahren von rund 7.900 Tonnen in Vergleich zur herkömmlichen Stromerzeugung.

„Erklärtes Ziel der Landesregierung ist es, den Anteil an erneuerbaren Energien am Stromverbrauch kräftig zu steigern, sagte der Staatssekretär. Bis zum Jahr 2020 soll sich in Rheinland-Pfalz die Stromerzeugung aus Photovoltaik auf 2 Terrawatt erhöht haben.

Die Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH haben sich gemeinsam mit ihren beiden Gesellschaftern, dem Land Rheinland-Pfalz und der Stadt Ludwigshafen, in einem nennenswerten Maße für Ökoeffizienz und den Klimaschutz in der Region engagiert. ■

Im Bundestag notiert

Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes

Die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes des Bundes ist Thema einer Kleinen Anfrage der SPD-Fraktion.

Die deutschen Seehäfen hätten eine „herausragende Bedeutung für den Außenhandel und das Wirtschaftswachstum in Deutschland“, die sich „bei der Bereitstellung von Finanzmitteln widerspiegeln“ müsse, heißt es in der Anfrage.

Die Abgeordneten wollen daher unter anderem wissen, auf welche prioritären Maßnahmen sich der Beirat zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes verständigt hat, nach welchen Kriterien diese Handlungsfelder ausgewählt wurden und welches Investitionsvolumen die Maßnahmen umfassen. ■

Anzeige



Neuer Hafen Kiel-Canal GmbH

Rufen Sie uns an – wir beraten und unterstützen Sie gern.

Firmensitz

Schulstraße 36
D-24783 Osterrönfeld

Postanschrift

Berliner Straße 2
D-24768 Rendsburg

www.neuer-hafen.de

Tel +49 4331 131116

info@hafen-kiel-canal.de Fax +49 4331 131125

Direkt am Nord-Ostsee-Kanal und an der Autobahn 7 ist der leistungsfähigste Schwerlasthafen Schleswig-Holsteins entstanden.

Location

- großes Arbeitskräfteangebot
- niedrige Faktorkosten
- zentrale Lage in Schleswig-Holstein
- optimale Verkehrsanbindung
- ideal für Schwerlast und Windenergie

Daten & Fakten

Terminalfläche	2ha
Kaje	300 m
Liegeplätze	2
Belastbarkeit	90t/m ²
Vorstaufläche	2,5 ha
Max. Tiefgang	9,50 m



32 tschechische, polnische und deutsche Industrie- und Handelskammern begrüßen Bekenntnis der Bundesregierung zur Binnenschifffahrt auf der Mittel- und Oberelbe

Kammerunion Elbe/Oder fordert den Bau des Stauwehres in Decin

Die Kammerunion Elbe/Oder (KEO) hat das Bekenntnis der Bundesregierung, die Elbe an 345 Tagen im Jahr schiffbar zu halten, ausdrücklich begrüßt. Auf der „KEO-Binnenschifffahrtskonferenz für die Elbe“ im tschechischen Oberhaus des Parlaments, boten die Kammern dem Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann ihre Mitarbeit am „Gesamtkonzept Elbe“ an. Verbunden damit war aber auch eine konkrete Forderung: Da jetzt Planungssicherheit auf deutscher Seite herrsche, solle die tschechische Regierung nun zügig mit dem Bau des geplanten Stauwehres bei Decin beginnen. „Die Elbe bietet große Chancen als Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens bis nach Tschechien. Diese Chancen wollen wir nutzen“, so Ferlemann wörtlich.

Jiri Aster, Präsident der KEO und Vizepräsident der Wirtschaftskammer Usti nad Labem, sagte auf der Konferenz, auf dieses klare Bekenntnis hätten tschechische Unternehmer und Politiker sehnsüchtig gewartet. Damit seien die „aus unserer Sicht nur schwer nachvollziehbaren Diskussionen zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und die Überlegungen, die Elbe ins Nebenetz einzustufen“ beendet und der Bau des Stauwehres in Decin könne endlich begonnen werden.

Aster war zuvor einstimmig zum neuen Präsidenten der KEO gewählt worden. Als Stellvertreter stehen ihm Dr. Ziebniew Sebastian, Präsident der Wirtschaftskammer Breslau und Klaus Olbricht, Präsident der IHK Magdeburg zur Seite.

Auf der Pressekonferenz im Prager Senat betonte Prof. Hans-Jörg Schmidt-Trenz, KEO-Generalsekretär und Hauptgeschäftsführer der Handelskammer Hamburg, die Bedeutung der Elbe und der Binnenschiffe: „Die Verkehre im Hamburger Hafen werden bis 2025 alleine im Containerbereich auf 22 bis 25 Millionen TEU steigen. Das wird zur Folge haben, dass nicht wie heute drei, sondern acht Millionen TEU auf den Hinterlandverkehr zukommen. Diese Transportmengen lassen sich nur bei einem viel stärkeren Einsatz des CO2-freundlichen Bin-

nenschiffes auffangen.“ Ziel müsse es sein, so Schmidt-Trenz weiter, dass im Jahr 2025 mindestens 400.000 TEU per Binnenschiff abgefahren werden. Mit diesen zusätzlichen Verkehren auf der Elbe werde ein zusätzliches Ladungsvolumen von 5,8 Millionen Tonnen einhergehen. Die Ladungsmengen von und nach Tschechien würden dabei eine wesentliche Rolle spielen.

Schmidt-Trenz begrüßte, dass die Frage des Bühnenausbaus auf der sogenannten Reststrecke bei Hitzacker nun im Rahmen eines Gesamtkonzeptes für die Elbe, das ökologische und ökonomische Interessen berücksichtigen soll, endlich in Angriff genommen wird. Wörtlich sagte er: „Wenn die Elbe an 345 Tagen auf 1,60 Metern schiffbar ist, werden Verkehre im Voraus planbar und damit wirtschaftlich. Durch neue Bühnen gegen die permanente Versandung muss dazu endlich der Bottleneck der sogenannten Reststrecke bei Hitzacker beseitigt werden.“ Kontinuierliche Baggerarbeiten hielt Schmidt-Trenz im Vergleich zu neuen Bühnen ökologisch wie wirtschaftlich für die schlechtere Alternative: „Wenn der Strom sich durch neue Bühnen selbst besser regulieren wird, wird auch das Ökosystem an dieser Stelle der Elbe profitieren. Außerdem

ist es auch haushaltspolitisch vernünftig, die Bühnen zu bauen. Die Investitionen rechnen sich nach einigen Jahren, während die Kosten für Baggerarbeiten jedes Jahr wieder zu Buche schlagen.“ Auch an der Oberelbe seien kleinere Maßnahmen schon ausreichend, um bestimmte Engpässe zu entschärfen. Abschließend bot Prof. Dr. Schmidt-Trenz der Bundesregierung ausdrücklich die Mitarbeit der Wirtschaft an: „Wir sind der festen Überzeugung, dass ökologische und ökonomische Anforderungen an die Elbe sehr gut in Einklang gebracht werden können. Dies wird aber nur gelingen, wenn die Wirtschaft ihre Interessen in das Gesamtkonzept selbst einbringen kann.“

Die Kammerunion Elbe/Oder besteht aus 32 tschechischen, polnischen und deutschen Industrie- und Handelskammern. Die KEO wurde vor elf Jahren auf Initiative der Handelskammer Hamburg gegründet, um die wirtschaftlichen Interessen im Handelsraum des Elbstroms und der Oder stärker vertreten zu können. Der Wirtschaftsraum der KEO-Mitgliedskammern umfasst rund 16 Millionen Einwohner. Die „Binnenschifffahrtskonferenz für die Oder“ in Warschau (Frühjahr 2012) und die „Binnenschifffahrtskonferenz für Elbe und Oder“ in Brüssel (Herbst 2012) sind in der Vorbereitung. ■

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

Parlamentarischer Abend auf dem Wasser in Berlin

„Zerstört der Sparzwang das System Wasserstraße?“

Von Susanne Ehlerding

Es war eine wirklich gepflegte Bootsfahrt auf der Spree an einem sonnigen Septembertag in Berlin. Bei der Tour ab Anleger Friedrichstraße ging es allerdings um ein wenig erfreuliches Thema: „Zerstört der Sparzwang das System Wasserstraße?“. Das fragte die Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt, in der Abgeordnete aller Fraktionen im Bundestag vertreten sind. Unterstützt wurde ihre Veranstaltung vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) und dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB).

Anlass für die Einladung von rund 100 Branchenvertretern war eine Einschätzung des Verkehrsministeriums, wonach die Realisierung sämtlicher Infrastrukturmaßnahmen an Flüssen und Kanälen wegen leerer Kassen nicht möglich sein wird. Eine Folge daraus ist die geplante Neuklassifizierung des Wasserstraßennetzes. „Wir müssen die Schuldenbremse einhalten. Das gilt leider auch für den Verkehrshaushalt“, sagte der FDP-Parlamentarier Thorsten Staffeldt aus Bremen. Er hofft trotzdem, „aus der Tasche von Herrn Schäuble noch ein bis zwei Milliarden herauszuholen“.

Aktuell sind die Unterhaltungsmaßnahmen auf den Wasserstraßen mit 850 Millionen Euro jährlich im Plan – nicht genug, meint

der BDB. „Über viele Jahre hat der Bund zu wenig in die Flüsse und Kanäle investiert.“ Die Wasserstraßen befänden sich nun stellenweise in einem derart schlechten Zustand, dass die wirtschaftliche Nutzung massiv beeinträchtigt sei, teilte der BDB nach dem Parlamentarischen Abend mit. Er sieht eine Finanzierungslücke von 500 Millionen jährlich.

Problem für die Schifffahrt: „Die Wasserstraße ist nur so gut, wie sie insgesamt befahrbar ist“, sagte Georg Hötte, Präsidiumsmitglied des BDB, in der Podiumsdiskussion beim Parlamentarischen Abend. Exemplarisch nannte er die Probleme am Schiffshebewerk Scharnebeck. Es müsse wegen Bau-fälligkeit immer wieder gesperrt werden, was den Hinterlandverkehr am Elbeseitenkanal stark beeinträchtigt. Fehlende Abladetiefen, zu geringe Brückendurchfahrthöhen und zu kurze Schleusenammern kritisiert der BDB darüber hinaus als Folge verschleppter Investitionen.

Auch Thorsten Staffeldt sagte, dass die Schifffahrt nicht mehr von der Substanz leben könne: „Es läuft auf einen Crash hinaus.“ Allerdings: „Wenn wir schon vor zehn Jahren eine Priorisierung gehabt hätten, wären wir heute nicht in dieser Situation“. Eine reine Tonnageorientierung bei der Neuklassifizierung der Wasserstraßen sei von Seiten der Parlamentarier vom Tisch. „Wenn Schleu-

senfelder nach Werthaltigkeit der Transporte erhoben werden, müsste es auch dem Bundesverkehrsministerium möglich sein, das zu berechnen“, meinte Staffeldt. Wichtig ist ihm bei der Neufassung des Gesetzes, dass es insgesamt weniger Kategorien bei der Klassifizierung gebe und dass eine Auf- und Abstiegsregelung eingebaut werde, um der Entwicklung von Wasserstraßen zulassen zu können.

„Hätte es schon 2003/2004 eine Kategorisierung gegeben, hätten wir die Häfen an der Elbe zu machen können“, bestätigte Detlef Bütow, Präsidiumsmitglied im BÖB. „Die Regionen leben davon, dass es alle drei Verkehrsträger gibt“, sagte er. Viele Beispiele von gelungenen Umsetzungen der KV-Programme zeigten, wie Häfen, Länder und Kommunen zusammenarbeiten könnten. Eine Kategorisierung wie die geplante sei demgegenüber ein „absoluter Fehler“. Der SPD-Parlamentarier Gustav Herzog aus Kaiserslautern kritisierte das Hin und Her der Regierung in der Frage der Wasserstraßenkategorien: „Dagegen ist eine Black Box ein wahres Lichtermeer.“ Für ihn ist es jetzt an der Zeit, die Kriterien für die „Wenigerkategorien“ herauszukitzeln. Ende Oktober, so erwartet man, wird der nächste Entwurf des Gesetzes vorgestellt.

Die mit der Neuklassifizierung geplante Reform der Wasserschifffahrtsverwaltung sieht Thorsten Staffeldt als ein ganz anderes Paar Schuhe. Ihr Umbau müsse unter Beteiligung der Abgeordneten fortgesetzt werden. Unterstützung für die WSD gab es auch von Herzog. Es sei „unsäglich“, wie mit der Zahl von 13 000 Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen operiert werde. „Das wird ihren vielen Aufgaben nicht gerecht.“ Auch angesichts von Aussagen wie „Es wurden drei bis vier Milliarden im Osten verbaut und es fährt kein Schiff mehr“, sieht Gustav Herzog viel Aufklärungsbedarf. Ziel sei auf jeden Fall, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene und das Wasser zu verlagern. Zu überlegen, welches das günstigste Transportmittel für welche Fracht ist, dafür plädierte auch der CDU-Parlamentarier Matthias Lietz aus Vorpommern. Die wenigen Mittel müsse man konzentriert einsetzen. „Dass der Verkehrsträger, der sich als Erster meldet, die Gelder bekommt, geht so nicht weiter“, sagte er. Lietz wies darauf hin, dass eine Unterfinanzierung bei der Instandhaltung auch Folgen für die touristische Nutzung haben werde.

Valerie Wilms von den Grünen bezog sich in ihrem Statement auf die Forderung von Georg Hötte nach zusätzlich 500 Millionen Euro jährlich für die Unterhaltung der Was-



Diskussion über den Sparzwang (v.l.): Georg Hötte, Dr. Valie Wilms MdB, Moderator Lutz Lauenroth, Martin Lietz MdB, Detelef Bütow. Foto: F. Barg

serstraßen: „Das hört sich gut an, aber die kriegen wir nicht.“ Für die Grünen-Abgeordnete aus Pinneberg stellt sich die generelle Frage: „Wo müssen wir 2050, in nicht einmal 40 Jahren, mit unserem Mobilitätssystem landen?“ Von Prognosen wie einer 80prozentigen Steigerung des Güterverkehrs, die auf falschen Grunddaten beruhten, müsse man sich verabschieden. Schnell sollte aber eine Modernisierung der Antriebstechnik von Schiffen geschehen. Klar kam auch von Wilms ein Bekenntnis zur Verlagerung von Verkehr: „Langfristig sollen Bahn und Schifffahrt mehr übernehmen.“

Hierzu meldete sich in der anschließenden Diskussion B.J. Barendregt, Senior Business Development Manager im Rotterdamer Hafen, zu Wort. Er verwies auf die in den Niederlanden bestehenden Quoten, nach denen Güter aus den Häfen zu einem bestimmten Prozentsatz per Schiene, Schiff und Bahn abtransportiert werden müssen. Solche Vorhaben müssten internationalisiert werden: „Wenn es an den Grenzen aufhört, ist nichts Vernünftiges erreicht“, sagt Barendregt. Er knüpfte damit an Georg Hötte an, der sagte: „Was aus den Seehäfen der Niederlande per Schiff und Bahn ankommt, sind wir in Deutschland nicht in der Lage aufzufangen. Das wird per Lkw abgefahren.“ Als Autofahrer habe man dann die Lagerhaltung der Industrie auf der rechten Spur. „Die Niederländer wissen, was sie an ihrer Binnenschifffahrt haben. So weit sind wir noch lange nicht“, bedauerte Hötte.

Zur spannenden Frage einer Quotierung hatten sich die Podiumsmitglieder bis dahin nicht geäußert. Dafür beschäftigte sie ein anderer Aspekt: alternative Finanzierungsformen und Beteiligungen Privater. „Wir zahlen pro Jahr rund 70 Millionen Euro an Abgaben für die Nutzung der Wasserstraßen. Es wäre sinnvoll, wenn diese Gelder nicht einfach im Staatshaushalt verschwinden würden, sondern wie gesetzlich vorgesehen in die Wasserstraßen reinvestiert würden“, sagte Georg Hötte. Nachdenken müsse man auch über eine Ausweitung des Kreises der Abgabepflichtigen auf alle Nutzer der Binnen- und Seewasserstraßen. „Flüsse und Kanäle dienen nur zum Teil dem Gütertransport. Die Be- und Entwässerung, die Trinkwasser- und Energiegewinnung sowie der Hochwasserschutz sind neben der ökologischen Bedeutung und der Naherholung weitere wichtige Funktionen. Dieses regelrechte Nutzungsbündel der Flüsse und Kanäle muss bei einer stärkeren Nutzerfinanzierung mit berücksichtigt werden“, forderte Hötte. ■

160 Gäste beim Parlamentarischen Abend der HHM

„Die Elbvertiefung ist auf einem guten Weg“

Für den Bund haben die Seehafen-Hinterlandanbindungen und die seewärtigen Zufahrten der norddeutschen Häfen im Allgemeinen und des Hamburger Hafens im Besonderen weiterhin höchste Priorität. Das war die klare Botschaft von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, und einer der Top-Referenten auf dem traditionellen Abend von Hafen Hamburg Marketing (HHM) am Dienstag in Berlin. Rund 160 Gäste hatten sich zu der Informationsveranstaltung und dem Networking-Ereignis im Haus der Commerzbank am Pariser Platz 1 eingefunden. Die Zusammenkunft, der auch viele Spitzenvertreter der Hamburger Hafenvirtschaft als kompetenter Gesprächs- und Ansprechpartner beiwohnten, stand unter der Überschrift „Hafeninfrastruktur der deutschen Seehäfen – eine nationale Herausforderung am Beispiel Hamburgs“.

HHM-Vorstand Claudia Roller führte durch den Abend, der auch mit der tatkräftigen Unterstützung der Commerzbank ausgerichtet wurde. Roller betonte, dass Hamburgs Spitzenplatz unter den nordwesteuropäischen Seehäfen das Ergebnis harter Arbeit sei und bleiben werde.

Um qualitativ hochwertige Hinterlandanbindungen sowie eine optimale Erreichbarkeit für den Schiffsverkehr zu gewährleisten, benötige Hamburg aber auch die aktive Unterstützung des Bundes. Beispielhaft dafür nannte sie zwei für den Logistik- und Wirtschaftsstandort zentrale Infrastrukturbauprojekte: den Nord-Ostsee-Kanal (NOK), über den die für Hamburg wichtigen Märkte in den Ostseeanrainerstaaten optimal bedient werden können und den Elbe-Seiten-Kanal (ESK). Letztgenannter stelle sozusagen den Hintereingang zum Hafen Hamburg dar. Die Leistungsfähigkeit dieser beiden auch für den europäischen Warenverkehr wichtigen Infrastrukturbauprojekte leide allerdings als Folge starker Beanspruchung und einer in der Vergangenheit nicht ausreichend durchgeführten Wartung.

Das zeige sich exemplarisch an den Schleusen im Falle des NOK und am Schiffshebewerk Scharnebeck im Zuge des ESK. Das müsse sich schnell ändern, sollen diese

Mängel nicht dauerhaft negativ ausstrahlen, betonte Roller.

Staatssekretär Enak Ferlemann (CDU) ging in seinem Vortrag sehr schnell auf das für den Hamburger Hafen so zentrale Thema „Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe“ ein. Die Durchführung dieser Maßnahme sei unverzichtbar damit Hamburg ein „hervorragender Logistikstandort in Europa“ bleibe. Er sei „sehr optimistisch“, dass noch Ende des Monats die Stellungnahme der EU-Kommission zu der Elb-Vertiefung vorliegen werde. Anschließend müssten Hamburgs Nachbarbundesländer ihre Einvernehmenseklärungen erteilen. Er gehe weiterhin davon aus, dass das „Baurecht“ und damit das für den Startschuss zur Flussanpassung erforderliche Dokument „Ende diesen, spätestens Anfang nächsten Jahres“ vorliege. Zwar sei nicht auszuschließen, dass Bürger und Umweltschutzgruppen gegen das Vorhaben noch Rechtsmittel einlegen. Doch sollte das den Gang der Dinge aufgrund der soliden Vorarbeit dann nicht mehr entscheidend negativ beeinflussen, zeigte sich Ferlemann zuversichtlich.

Aus Sicht des Bundes sei die Nutzung der Wasserstraße Elbe auch im weiteren Flussverlauf in Richtung Quelle wichtig. Hier komme es darauf an, einen Konsens zwischen den Anforderungen der Verkehrswirtschaft und des Umweltschutzes herzustellen. Schließlich sei dieser große Fluss auch eine einmalige europäische Natur- und Kulturlandschaft.

Beim Elbe-Seiten-Kanal (ESK) laufen die Ertüchtigungsmaßnahmen bis 2013 auf Hochtouren. Parallel dazu werde der Bau eines „Schiffsabstiegsbauwerks“ in Scharnebeck intensiv geprüft.

Ferlemann räumte ein, dass auch der NOK der Zuwendung des Bundes bedürfe. Dabei summieren sich die Wünsche des Landes Schleswig-Holsteins immerhin auf bis zu 1,3 Milliarden Euro. Geld, das der Bund allerdings nicht verfügbar habe, räumte Ferlemann ein. Daher müssten Prioritäten gesetzt werden, und dazu gehöre vor allem die Ertüchtigung des Schleusenkomplexes in Brunsbüttel. ■

Zwischen den beiden Brückenköpfen des europäischen Wasser-Highways Rhein/Donau, herrscht Einvernehmen

Vom Rotterdam des Westens ins Rotterdam des Ostens

Die europäische Binnenschifffahrt liegt fest in den Händen der beiden Verkehrsministerinnen in den Niederlanden und Rumänien. Zwischen den beiden Brückenköpfen des europäischen Highways Rhein/Donau, herrscht großes Einvernehmen. Deshalb haben Melanie Schulz und Anca Boagiu gerade ein Memorandum of Understanding unterzeichnet. Das Ziel muss sein, so Boagiu, dass sich der Rhein und die Donau im Einvernehmen mit der europäischen Meerespolitik, zu einer schnellen Hinterlandverbindung für den Warentransit unter Einbeziehung der Schwarz-Meer-Region entwickelt.

Hilfreich auf rumänischer Seite ist dabei eine personelle Entscheidung der jungen Verkehrsministerin, die für rumänische Verhältnisse als durchaus revolutionär bezeichnet werden kann. Nach dem heilsamen Skandal, rund um die abgesetzte Führung des Hafens Constanza, hat die Ministerin erstmals in der rumänischen Hafengeschichte einen unabhängigen Manager an die Spitze berufen, der nicht nur keiner Partei angehört, sondern auch noch über die notwendige Qualifikation verfügt. Andrei Aurelian Popa (50), erst seit Ende Januar 2011 Hafenchef in Constanza, ist im Sinne seiner Ministerin auch emsig in Europa unterwegs, um Kunden für seinen Hafen zu gewinnen. Dabei kann sich Popa, der in Braila geboren ist und das Binnenschiffhandwerk bei der Reederei Navrom-Galatz gelernt hat, auf ein internationales Netzwerk verlassen. Außer bei der Navrom, hat der Manager auch in leitender Funktion beim privaten Hafensbetreiber Chimpex und Min-Metal gearbeitet. Reichlich Auslandserfahrung hat Popa nicht nur beim Studium in England, sondern auch als leitender Mitarbeiter bei Maersk gesammelt, wo er sogar einige Jahre in Afrika gearbeitet hat. Trotz der regen internationalen Tätigkeit vergisst Popa nicht auf darauf, auch die Beziehung zu den Nachbarländern zu pflegen und dort um Kunden zu werben. Am 22. September hat Popa in Novi Sad vor 160 serbischen Wirtschaftstreibern bekräftigt, wie wichtig ihm die Zusammenarbeit mit Serbien ist und dargestellt, dass sich der Warenaustausch zwischen Rumänien und Serbien sehr gut

entwickelt. Waren es 2007 noch knapp 700.000 Tonnen, so wurde heuer bereits im ersten Halbjahr das Doppelte transportiert. Noch sind es hauptsächlich Agrarprodukte, die Serbien über Constanza exportiert. Popa ist aber zuversichtlich, dass künftig neue Ladungen auf die Wasserstraße kommen werden und erinnert an die gute Entwicklung des Containerverkehrs, wo bereits zwei Liniendienste zwischen Serbien und



Andrei Aurelian Popa

Rumänien existieren. Gut entwickelt sich auch der Mineralöltransport über den rumänischen Hafen Midia, der neben dem Hafen Mangalia ebenfalls zum Aufgabenbereich von Popa zählt. Große Erwartungen setzt Popa in den geplanten Ausbau der Save, für den er auch wirbt, weil bereits jetzt rumänische Firmen eine Zusammenarbeit mit dem Save Hafen Brcko unterhalten. Weiß man, dass auf der Save vor dem Krieg 15 Mio. Tonnen Güter transportiert wurden und die Binnenschifffahrt zwischen Belgrad und Sisak jetzt praktisch still steht, dann werden die Erwartungen des rumänischen Hafenchefs rasch nachvollziehbar. Zielhafen jenseits des Schwarzen Meeres ist für Popa zum Beispiel der türkische Hafen Bendik, mit dem natürlich auch bereits eine enge Zusammenarbeit besteht.

Peter Baumgartner ■

2. Regionalkonferenz Logistik am 26. Januar 2012 in Wilhelmshaven

Grüne Logistik

Sechs Monate vor der Inbetriebnahme des JadeWeserPorts laden die Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e.V., der Förderverein Wirtschaft pro Metropolregion e.V. sowie die Stadt Wilhelmshaven und die JadeBay GmbH zu einem Branchentreffen am 26. Januar 2012 ab 14.00 Uhr ins Columbia Hotel nach Wilhelmshaven ein. Die Konferenz wird unterstützt von der Handelskammer Bremen und der Oldenburgischen IHK.

Logistikunternehmen konzentrieren sich längst nicht mehr allein auf Kosten, Wertschöpfung und Geschwindigkeit. Es findet ein Umdenken statt. Zunehmend fordern insbesondere große Verlagerer einen verantwortungsvollen Umgang mit den natürlichen Ressourcen und verlangen von ihren Dienstleistern den Einsatz neuester Technologien und umwelteffizienter Logistikprozesse.

Die Regionalkonferenz „Grüne Logistik - innovative Lösungsansätze in der betrieblichen Praxis“ soll in das komplexe Thema einführen und Praxishinweise geben, wie beispielsweise CO₂-Emissionen vermieden, vermindert und ggf. auch kompensiert werden können. Daneben werden Beispiele für innovative Lösungsansätze in der betrieblichen Praxis der Logistikunternehmen und verladenden Wirtschaft aufgezeigt und diskutiert. Hinweis: Ab 11.00 Uhr besteht die Möglichkeit, die Baustelle des JadeWeserPorts zu besichtigen.

Der Versand der Einladungen erfolgt im November 2011 – die Teilnahme ist kostenlos.

Interessierte Logistiker können sich bereits jetzt registrieren lassen bei Rudi Schotter Oldenburgische Industrie- und Handelskammer Tel. 0441 2220 415 / Fax 0441 2220 5415 E-Mail: rudi.schotter@oldenburg.ihk.de

Glückauf-Halle
Luisenstraße 39 · Duisburg-Homberg

Ball der Schifffahrt Duisburg 2011

Samstag, 12. November 2011
Einlass 19:30 Uhr · Beginn 20:00 Uhr



Master Me

www.masterme.de



Don

Clarke

www.donclarke.de



www.freieschwesternduisburg.de



Die Tobis

www.tomtomes.de



Claudia Berlin



al dente

www.aldente-musik.de

Master Me
Conference
Aus dem Bauch heraus

Freie Schwestern Duisburg
Die verrückteste Show seit dem Sündenfall

Don Clarke
a »Natural Born Comedian«
absolute british

Die Tobis
Kaskadeure von Weltformat

Claudia Berlin
Die Herrin der Ringe

al dente
Tanzen Sie mit al dente
einmal um die Welt

BDB-Kommission sieht Markt wegen des unverminderten Angebots an Einhüllentankschiffen überbesetzt

Die Tankschifffahrt befindet sich in einer Strukturkrise

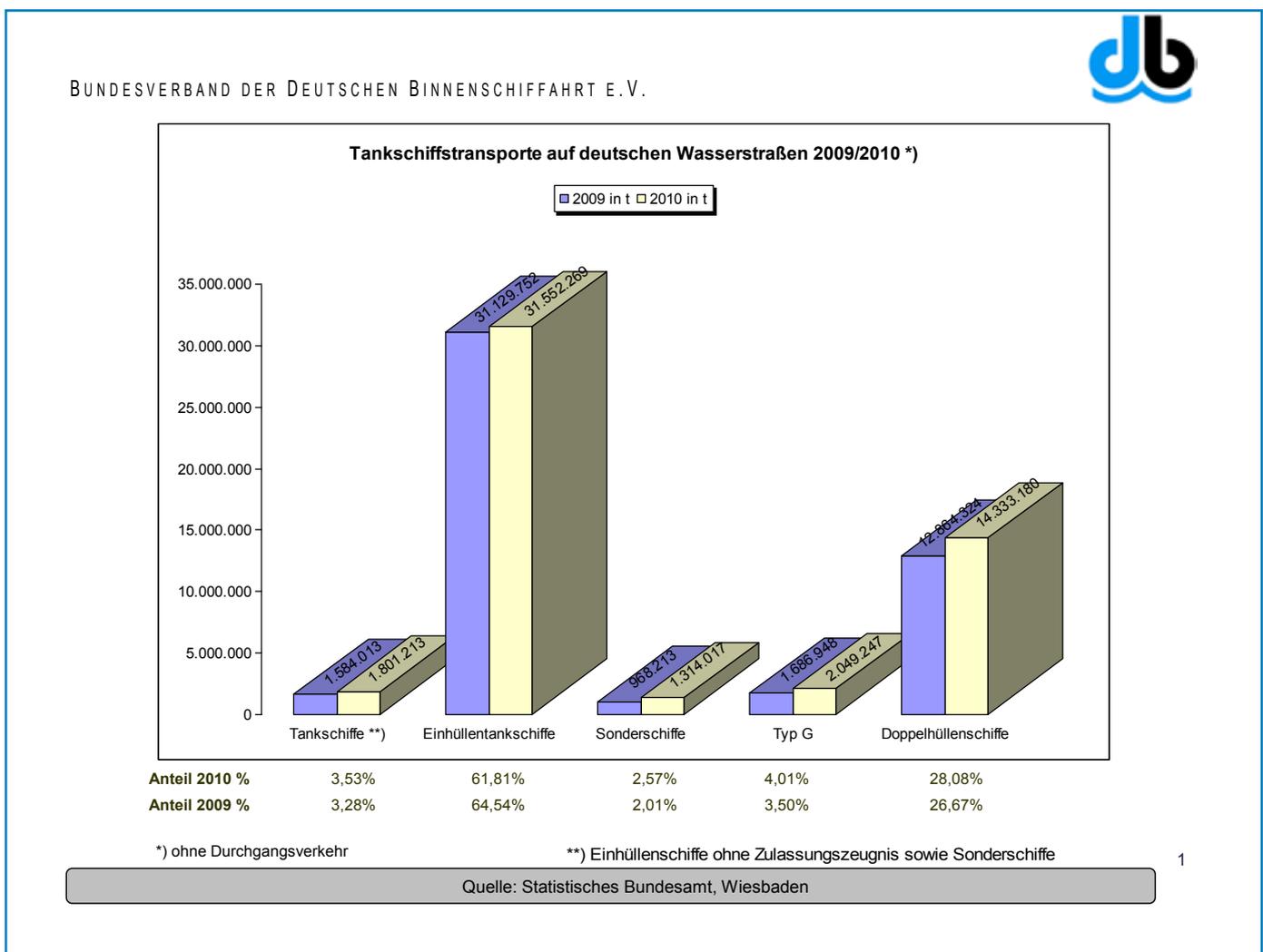
Anlässlich der 38. Tankreederversammlung am 14.09.2011, richtete Dr. Gunther Jaegers, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) und Vorsitzender der BDB-Kommission für die Tankschifffahrt, einen dringenden Appell an das Bundesverkehrsministerium, die Strukturkrise im Gewerbe anzuerkennen und das Instrument der „Anmeldung einer schweren Marktstörung“ bei der Europäischen Kommission zu nutzen.

Am traditionellen Veranstaltungsort, dem Haus Rhein in Duisburg, präsentierte Dr.

Jaegers eine Übersicht über die aktuelle Marktsituation. Überkapazitäten hinsichtlich des Laderaums bei nicht auskömmlichen Frachtraten, dies sei die Kurzbeschreibung einer unverändert schlechten Marktlage. Selbst in den, für die Tankschifffahrt – betriebswirtschaftlich gesehen - traditionell günstigen Niedrigwasserzeiten, wie in den Monaten März bis Juli 2011, gab es keine Erholung der Frachtraten (s. Diagramm) Selbst in der langen Niedrigwasserperiode gab es kaum einen Anstieg der Frachtraten. Prognosen für die zukünftige Situation am Markt könne und wolle er nicht abgeben, so Dr. Jaegers.

Die Umstrukturierung der Flotte von Einhüllen- auf Doppelhülle sei im Gange, wie der Gesetzgeber es gemäß ADN vorgesehen hatte. In Westeuropa werde sich die Zahl der Schiffe mit einer Doppelhülle auf ca. 900 erhöhen. Zusätzlich stehen dem Markt noch rund 450 Einhüllenschiffe zur Verfügung. Seit Monaten schon sei der BDB mit Vertretern des Verkehrsministeriums im Gespräch.

Würde die Bundesregierung das Instrument der Anmeldung der „schweren Marktstörung“ bei der Europäischen Kommission nutzen, könnte in der Folge eine europaweite Abwrackaktion von Einhüllenschiffen eingeleitet werden. Dafür stünde dann ein Etat von rund 20 Mio. Euro zur Verfügung, Gelder die vom Binnenschiffsgewerbe selbst eingezahlt wurden. 100 Schiffe könnten damit gezielt dem Markt entzogen werden, das entspräche ca. 30 % der auf dem europäischen Markt zur Verfügung stehenden Einhüllenschiffe. Dr. Jaegers verwies auf die zeitintensiven bürokratischen Abläufe



Selbst in der langen Niedrigwasserperiode gab es kaum einen Anstieg der Frachtraten.

Quelle: BDB

in Brüssel und den Mitgliedsstaaten und mahnte zur Eile.

Frank van de Ven, Mitglied im European Barge Inspection Scheme (EBIS) Management Committee, stützte mit seinem Vortrag „Neues in EBIS“ die Besorgnis Dr. Jaegers angesichts des weiter zunehmenden Laderaumvolumens und lieferte weiteres Zahlenmaterial. Zum Stichtag 1. Januar 2011 befanden sich insgesamt 1.336 Tanker und Schubleichter auf dem europäischen Markt, davon waren 121 Doppelhüllenbauten und Umbauten aus dem Jahr 2010. Weitere 70 Ablieferungen von Doppelhüllenbauten sind für das Jahr 2011 vorgesehen, so dass Ende dieses Jahres damit rund 900 Doppelhüllentankschiffe in Fahrt sein werden. Infolge des unverminderten Angebots an Einhüllentankschiffen bewertete er den Markt als enorm überbesetzt.

Erwin Spitzer, Experte des BDB für die Bereiche Tankschifffahrt und Gefahrguttransporte, gab eine Übersicht über die aktuelle Situation zum Regelwerk ADN. Das ADN gehöre nun endgültig der Vergangenheit an, der Übergang zum ADN sei vollzogen. Mit Wirkung vom Januar 2011 sei nun auch die Zuständigkeit für den Bereich Gefahrgut von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Straßburg auf die europäische Wirtschaftskommission UN-ECE in Genf übergegangen.

Mit dem ADN 2013 werde es geänderte Anforderungen für die Tankschifffahrt geben. Dies betreffe unter anderem die Gestaltung und Zahl der Fluchtwege, die Anforderungen hinsichtlich des Transports schweren Heizöls, und das Ausfüllen der Beförderungspapiere. Aber auch bei Ausbildung und



Frank van de Ven (Mitglied EBIS Management Committee), Dipl.-Ing. Jürgen Harperscheidt (TGE Gas Engineering GmbH), Dr. Gunther Jaegers (BDB-Präsident), Erwin Spitzer (Sekretär BDB-Kommission Tankschifffahrt) (v.l.). Foto: BDB

sicherheitsrelevanten Bereichen, wie Feuerlöschmonitore und Stabilitätsrechner gebe es Veränderungen.

Kurz ging Spitzer auf das Abfallübereinkommen ein. Für Ladung und Schiffabfälle schon seit 2009 in Kraft wurde es nun, Stand Januar 2011, auf Gasöl ausgedehnt. 7,50€ pro 1000l Gasöl koste die Entsorgung. Die Einnahmen- Ausgabenbilanz sei in etwa ausgeglichen. Frankreich und Belgien hinkten aber in der Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur noch hinter her, möglicherweise entstehen hier höhere Kosten.

Man arbeite an einem gerechteren Beitrags/ Bezahlssystem. Mit dem Übereinkommen sollte der Einsatz Abfall vermeidender Technik gefördert werden, da hapere es noch am Lösungsansatz.

Teil B befasst sich mit dem Umgang von

Restladungen, ob flüssig oder gasförmig. Für technisch investive Maßnahmen gelte aktuell noch eine Übergangsfrist von drei Jahren.

„LNG – eine Option für die Zukunft“ mit diesem Thema stellte Jürgen Harperscheidt, TGE Gas Engineering GmbH, die Option vor ,LNG (Liquid Natural Gas = flüssiges Erdgas) als Kraftstoff auch in der Binnenschifffahrt einzusetzen. Im Bereich See sei dies von seit langem Usus. LNG sei frei von Schwefel, außerdem könne es die „Treibhausgasbilanz“ der Schiffe um fünf bis zehn Prozent verbessern. Für den Rheinverkehr seien bereits vier Schiffe mit LNG- Antrieb in Vorbereitung. Für einen flächendeckenden Einsatz auf Binnenschiffen müsste jedoch noch zahlreiche technische und logistische Hürden übersprungen werden. **KK ■**

Anzeige

Zu verkaufen!
Info: www.primus-linie.de/dieprimus





Die durchgebrochene „Janine“ im Fahrwasser der Hunte.

Fotos: WSA Bremen

Havarie auf der Hunte / Seewasserstraße war gesperrt

MS „Janine“ brach unter der Last der Ladung zusammen

Am 13.09.2011 schlug das Binnenschiff „Janine“ bei Hunte km 16,5 (Höhe Neuenhuntrorf) gegen 19.15 Uhr quer und hängte sich bei ablaufendem Wasser an der Hunteböschung auf. Der Schiffskörper brach mit ablaufender Tide unter der Last der Ladung zusammen. Das Schiff war mit ca. 1.000 Tonnen Erz beladen. Aufgrund der sofort eingeleiteten Maßnahmen konnte ein Auslaufen von Dieselöl verhindert werden. Die Gesamteinsatzleitung für die Abwicklung der Havarie lag beim WSA Bremen. Das Huntesperrwerk wurde geschlossen, um Wasserstandsschwankungen in der Hunte zu vermeiden, sodass eine weitere Stabilisierung des Fahrzeuges

erreicht wurde. Die Seeschiffahrtsstraße Hunte musste wegen der Havarie gesperrt werden.

Nachdem die „Janine“ in der Nacht zum 21.9. geborgen wurde, war das Schiff am frühen Mittwochnachmittag von 2 Schleppern Richtung Oldenburg verholt worden. Am Liegeplatz unterhalb der Schleuse Oldenburg wurde es von Sachverständigen genauer untersucht. Nachdem das Fahrwasser nach möglichen Hindernissen abgesucht worden war, gab die Einsatzleitung des WSA Bremen die Hunte am 28. September 2011 wieder für den Schiffsverkehr frei. ■



Die „Janine“ wurde nach ihrer Bergung abgeschleppt, die Hunte konnte wieder für den den Schiffsverkehr freigegeben werden

Nach vierwöchiger Bauzeit ist pünktlich mit dem Beginn des 242. Schiffsjungenkurses das neueste Renovierungsprojekt an Bord des Schulschiffes fertig geworden

Anlagen auf dem Schulschiff „Rhein“ modernisiert und angepasst

Das Sofa im Empfangsbereich auf dem Hauptdecks des Schulschiffes Rhein I hatte in seinen 27 Jahren schon bessere Tage gesehen. Jetzt ist es weg: Ein Ersatz bzw. die Renovierung des Ledersofas hätte viel Geld gekostet – und einer besseren und sinnvolleren Verwendung des Raumes war es ohnehin im Weg. Die Wand vom dahinter liegenden Toilettenbereich wurde entsprechend weit vorgezogen, an der versetzten Wand hängt jetzt eine – vor allem von jungen Leuten in der Erstausbildung – vielgenutzte große Karte mitteleuropäischer Wasserstraßen.

Nach vierwöchiger Bauzeit ist pünktlich mit dem Beginn des 242. Schiffsjungenkurses das neueste Renovierungsprojekt an Bord des Schulschiffes fertig geworden. Der komplett neu gestaltete Toilettenbereich auf dem Hauptdeck genügt nun heutigen Ansprüchen. Auch die Zu- und Ableitungsrohre, an denen schon der Zahn der Zeit nagte, wurden komplett mit erneuert. Der Raumgewinn durch die Versetzung der Wände kam in erster Linie der Damentoilette zugute, die nun drei Kabinen statt bisher einer umfasst. „Der Bedarf ist hier seit 1984 enorm gestiegen“, so Schulschiff-Kapitän Lothar Barth. Immerhin sind heutzutage gute zehn Prozent der Binnenschiffer-Azubis weiblich. Und in der Fortbildung ist der Frauen-Anteil ist ähnlich hoch.

Wirtschaftlich und hygienisch

Auf beiden Toilettenanlagen werden Licht und Lüftung über Bewegungsmelder gesteuert. Passiert 10 Minuten lang nichts, gehen Licht und etwas später auch die Lüftung aus. In den

Kabinen der Damentoilette gibt es über den Spülkästen Ablagen für die Handtasche. Der ganze Bereich der Herrentoilette ist so konstruiert, dass beim Öffnen der Toilettentür ein Sichtschutz gewährleistet ist. An den Urinalen sind automatische Spülungen installiert, das macht die Anlage hygienischer. Zusätzlich zu den zwei Urinalen gibt es hier zwei Toilettenkabinen. Neu sind auf beiden Toiletten auch die Waschbecken. Der alte kleinteilige Fliesenboden wurde durch einen Steinfußboden mit größeren dunklen Fliesen ersetzt, der gut zu den neugestalteten Türen und Wänden passt.

„Nachdem wir schon im letzten Jahr gute Erfahrungen mit dem Firma Wessels gemacht haben, haben wir sie wieder mit der Projektleitung für den Umbau betraut“, erklärte Barth. Die Tischlerei und Alubau Wessels GmbH, eine Firma für Schiffsausbauten aus Haren an der Ems, hatte 2011 den Um- und Ausbau des Tagesraums realisiert. Für die Sanitärinstallationen holte der Schulschiff-Kapitän den Duisburger Heizungs- und Sanitärinstallateur Schinnenburg KG an Bord, denn: „Schinnenburg wartet und pflegt die

Sanitär- und Heizungsanlagen der Schulschiffe seit Anfang der 80-er Jahre.“

Große Pläne

„Dieses war ja ein eher kleines Projekt“, erklärte Lothar Barth. So glücklich er über seine Realisierung ist: Er hat schon neue Pläne für die kommenden Jahre. Vielleicht noch ein kleines Projekt im nächsten Jahr. Schon seit Jahren träumt der Schulschiff-Kapitän aber von der Verlängerung des großen Schiffes – als Alternative zu einer neuen Rhein II, denn das kleinere Schiff müsste in absehbarer Zeit ersetzt werden. Den großen Umbau würde er gerne in 2013 in Angriff nehmen, wenn hierzu die benötigten Gelder gefunden werden. Der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt (AdB) als Eigentümer der beiden Schiffe kann die Mittel nicht alleine zur Verfügung stellen. „Ein komplett neues Schiff würde in die Millionen gehen und wäre zu teuer, aber“, so Barth, „eine ausreichende Erweiterung der Rhein I macht die in Europa einzigartige Aus- und Fortbildungseinrichtung für die Binnenschifffahrt fit für die nächsten 50 Jahre.“

Petra Grünendahl ■



Eine ausreichende Erweiterung des Schulschiffes „Rhein I“ macht die in Europa einzigartige Aus- und Fortbildungseinrichtung für die Binnenschifffahrt fit für die nächsten 50 Jahre. Foto: Petra Grünendahl

Geschichten aus der Schifffahrt (XXIV)

Sturm hin, Sturm her – wir fahren . . .

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.

Gegen 21:00 Uhr schien es so, als lege sich der Sturm etwas: Aufgrund der Vorgaben, schließlich stand man unter Zeitdruck, entschloss sich der Alte: Anker raus wir versuchen es und fahren weiter!

Wir begaben uns also auf die Schubleichter und drehten die Anker raus, - aber ich hatte den Eindruck, als hätte dieser vermaledeite Sturm nur eine Atempause eingelegt. Viermal schallte es von Deck: Anker ist oben – und los ging's. Schwerfällig nahm der Verband Fahrt auf, - und als hätte der „Wettergott“ nur darauf gewartet, fing es plötzlich wieder heftiger an zu blasen, Nord bis Nord/Nord-West, teilweise drehend. Noch nicht voll in der Vorausfahrt musste der Alte wieder Hartruderlage geben, was ja bekanntermaßen zum Geschwindigkeitsverlust führte. Wieder trieb der Verband mehr als dass er vorausfuhr fast quer im Strom zu Tal. Ungefähr 1000 m oberhalb der Baerler Brücke zeigte die Vorauslinie des Radars 600 m steuerbord voraus ins Land, was bedeutete, dass wir einerseits nahezu quer im Strom lagen und andererseits mit diesem Kurs und in dieser Lage nie und nimmer den Brückenbogen der Baerler Brücke unbeschadet hätten passieren können.

Erst im allerletzten Moment streckte der Alte den Verband auf, - bot damit aber dem nun quer angreifenden Sturm die volle Breitseite und es kam, wie es kommen musste. Erste Kribbe, zweite Kribbe aber das schilderte ich ja bereits. Wieder waren die Anker gefallen, wieder lag der Verband vom Winde verweht im Hang an den Kribben. Und dann wurden die Anker wieder rausgedreht, der Verband achteraus in den Wind gezogen und dann mit voller Kraft voraus und viel Gottvertrauen versucht, die Talfahrt wieder aufzunehmen.

Nautische Kompetenz, die Männer auf der Brücke, ständige Einsatzbereitschaft, und die Männer an Deck

Ich kann es nur noch mal betonen, - ich bewunderte den bzw. die beiden Alten da oben am Hebel. Sie gingen bis ans äußerste des Machbaren. Das war Können und Nervensache in geballter Form. Von uns an Deck erforderte diese Sturmfahrt ständige Sprungbereitschaft. Mindestens einer von uns musste sich während der Talfahrt permanent im Bugbereich auf den vorderen Bargaufenhalten. Aber wo und wie sollte man sich gegen den fast waagrecht über Deck peitschenden Regen und später in der Nacht auch noch gegen einsetzenden Schneefall schützen; es war, wie ich schon mal bemerkte, saukalt. Also,- als ich an der Reihe war, suchte ich in der Vorpiek von einem der beiden Kopfleichter leichter Schutz und kuckte ab zu nur mal eben mit der Nasenspitze raus. Trotzdem kam es mir nach ca. einer halben Stunde vor, als wären sämtliche Gliedmaßen stocksteif gefroren. Apropos halbe Stunde . . . ungefähr diesen Zeitraum brauchten wir, um nach der gelungenen Weiterfahrt an der Baerler Brücke, in den Bereich des Götterswicker Hammes zu gelangen. - - - Ich denke ich muss es nicht noch mal extra schildern. Es passiert schon wieder. Insgesamt, die Fahrt von

Oberkassel mit eingerechnet, strandeten wir bis nach Dordrecht 8 (in Worten acht) mal. Ich meine mich erinnern zu können es geschah nochmals an der Reeser Schanz und in Keckerdom unterhalb von Millingen sowie in St. Andries. In „Dordt“ bekamen wir dann Unterstützung durch eine starke Hafengebörde von Piet Smit, sodass wir die Fahrt auf der alten Maas zu Tal zum Botlek in der Folge relativ problemlos überstanden, auch wenn es an der Spijkenisse- und der Botlekbrug noch mal eng wurde.

Blinder Passagier oder gefährlicher Pirat

Etwas Kurioses passierte mir auf dieser Talfahrt aber dann doch noch. Ich war zusammen mit Schorsch (*Name geändert*) vorne auf den Bakks gewesen, um die Piet-Smit-Boot festzumachen. Nach Passage der Hebebrücke, auf dem Weg nach hinten, es war reichlich dunkel, nur die Lichter von Dordrecht gaben etwas Orientierung, kam es mir so vor, als wären Schorsch und ich nicht die einzigen auf dem Schubleichter. Ich hatte ganz vage eine Bewegung etwa 10 m vor mir im Gangbord wahrgenommen. Etwas Helles verschwand unter dem Tennebaumwinkel. Die Taschenlampe hatte Schorsch* - deshalb blieb ich vorsichtshalber erst mal stehen und rief ihm halblaut zu: Kommst du mal grade, leuchte bitte mal vor uns das Gangbord aus, ich glaube da war was. Schorsch fummelte mit klammen Fingern nach der Taschenlampe und schaute mich irgendwie komisch an. Er brummte irgendwas wie: War wohl zu viel für dich heute, hm. Dann hielt er den Strahl der Lampe ins Gangbord voraus – nichts, garnix. Komm Kleiner, meinte er, lass mich vorgehen, ich beschütze dich, hab keine Angst. Im nächsten Moment lief ich heftig auf ihn auf, weil er so abrupt stehen geblieben war. Er breitete die Arme aus und sagte: Stopp! Da sitzt so ein Vieh, - so eine Seemöwe glaub' ich. Kuck mal wie die kuckt. Es war ein Prachtexemplar

Schulungskurse



Großes Patent (Rheinschifferpatent)
 Radarpatent, Behördenpatent
 ADN-Grundkurs, ADN-Wiederholungskurs
 Chemie-Kurs, Gas-Kurs
 UKW-Sprechfunkzeugnis
 Radarpatent für Führen
 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

von Vogel. Ich schätzte- und schätze noch heute, dass die so ca. 50 cm Stockmaß, wenn man bei Möwen davon überhaupt sprechen kann, hatte. Diese fliegende und möglicherweise angriffslustige Bestie besaß einen ziemlich dicken Hals auf dem sich ein etwa Tennisball großer Kopf mit einem bestimmt 10 cm langen gekrümmten Schnabel befand. Jedenfalls konnte ich das im zuckenden Strahl der Taschenlampe genau erkennen. Sie schaute aufmerksam zu uns herüber und taxierte wohl, wem sie zuerst ins Bein hacken sollte. Schorsch* traf, für mich völlig überraschend, die Feststellung: Da müssen wir jetzt irgendwie vorbei; über's Außengangbord geh' ich bei dem Sturm nicht! Weder die Möwe noch wir bewegten uns sekunden- vielleicht auch minutenlang gar nicht und starteten uns nur an. Die Möwe wirkte irgendwie entschlossen uns nicht freiwillig vorbei zu lassen. Vorsichtig bückte ich mich hinter Schorsch's breitem Rücken und griff nach einpaar Kalksteinbrocken, die noch vom Löschen da rum lagen. Nein – die Möwe wollte ich nicht treffen aber in ihrer Nähe sollten meine Wurfgeschosse schon einschlagen. Ich zielte auf den senkrechten Tennebaumwinkel vor ihr und schmiss die Brocken mit Wucht dagegen. Es krachte ordentlich und das Federvieh machte einen Satz nach hinten von uns weg, wobei der Vogel versuchte, seine Flügel auszubreiten. Jetzt erkannten wir auch das Dilemma

des Tieres. Irgendwie war es zwischen den Tennebäumen der beiden Barge gelandet. Seine Flügelspannweite war aber so groß (ich schätze mindestens 1,50 m), dass ein Start hier zwischen den Bakks nicht gelingen konnte.

Die Vogelversteher

Entweder wir heben ihn auf den Tennebaumwinkel, dann kriegen wir aber ordentlich was ab, oder wir treiben ihn im Gangbord nach hinten und er kann dann von da aus starten, meinte ich. Schorsch sagte: Ich bin für nach hinten treiben.

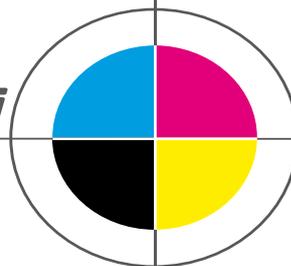
Irgendwie schafften wir es, das arme Tier vor uns her zu treiben, bis es hinten angekommen war. Der Alte machte den Breitstrahler an, weil er irgendwas mitbekommen hatte. Unser verkappter Albatros machte urplötzlich, unter Zuhilfenahme seiner Schwingen einen Satz aufs Ankerspill der einen Barge und blieb da erst mal sitzen – äh stehen - oder so. Die Stimme des Alten quäkte durch den Vordecklautsprecher: Als Vogelfänger seid ihr glatte Niete. Lasst bloß den Vogel in Ruh' der haut von selber ab, außerdem hat der noch mehr Angst als ihr Helden und für die Pann (Pfanne) taugt der auch nix, - der schmeckt nicht. Wir überließen den Vogel seinem Schicksal, im Botlek war er jedenfalls nicht mehr an Bord, und begaben uns eiligst in wärmere Räumlichkeiten.

Noch ein paar Erläuterungen zu dieser Ge-

schichte, die mir wichtig erscheinen: Wir fuhren, wie ich beschrieben habe, mit einem leeren Vierer-Schubverband zu Tal und es herrschten extreme Witterungsbedingungen, wir hatten außerdem keinerlei Hilfsmittel zur Verfügung, wie z.B. Kopfruder oder Querstrahlanlagen, um diesen relativ hoch aus dem Wasser ragenden und mit ganz geringem Tiefgang versehenen Verband auf Kurs zu halten. Der "Franz Haniel 11" war zudem ein sehr flach gehendes Schubboot, (Tg. 139 cm) mit geringem Eigengewicht (nur ca. 145 t) und einem zu schwachen und zu ineffizienten Antrieb, ebenso einer nicht optimal wirkenden Ruderanlage. Wir boten mit unserem leeren Verband dem quer angreifenden Wind drei große Angriffsflächen, zum einen durch die hoch aufragenden Seitenwände und zum anderen durch die offenen Laderäume der nebeneinander gekuppelten Schubleichter.

Dass es unter den gegebenen Umständen zu solchen teils kuriosen Strandungen kam, war eigentlich nur als zwangsläufige Folge zu sehen. Mir bleibt, lange Jahre später, im Nachhinein nur die Feststellung, dass die Schubschifffahrt, was Technik und Sicherheit anging, noch in den berühmten Kinderschuhen steckte und das bei aller Begeisterung für diese Form der Binnenschifffahrt noch viel getan werden musste. Heute darf man feststellen, es wurde eine Menge getan! ■

Druckerei



Dünwald

*Gestaltung · Satz
Buch- und Offsetdruck
Digitaldruck
Papierverarbeitung*

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

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

Junge, dynamische Leute an Bord der „Herkules XVI“

Interesse an Weiterbildung

Von Gerhard Strack

Das hatte ich mir fest vorgenommen. Sobald die Zeit dafür da ist, wollte ich versuchen, endlich mal wieder an Bord eines richtigen Schiffes oder besser eines großen Schiffsverbandes, - nein noch besser, eines Schubverbandes auf dem Rhein unterwegs zu sein. Vor ca. 15 Jahren war dies zum letzten Mal der Fall. Nachdem nun das relativ rasche Ende eines 46 Jahre währenden Arbeitslebens mit all seinen guten und schlechten Zeiten in Form meiner Pensionierung auf mich zukommt und ich guten Willens bin, die mir nun zur Verfügung stehende Zeit sinnvoll zu nutzen, habe ich kurz entschlossen alte Kontakte wieder aufleben lassen und siehe da, - kein Problem. Man kennt sich von früher, weiß mit wem man's zu tun hat und ruckzuck war die Angelegenheit geregelt.

Mit dieser etwas saloppen Ausdrucksweise will ich eigentlich nur zum Ausdruck bringen, in welch' unbürokratischer und unkomplizierter Weise von Seiten der Geschäftsführung der Imperial Schifffahrt, und Imperial Shipping GmbH meinem Wunsch entspro-

chen wurde. Dafür an dieser Stelle nochmals ein ganz herzliches Dankeschön.

Interessante Gespräche

Vor 15 Jahren durfte ich auch mitfahren, an Bord des SB „Franz Haniel 16“. Heute befinde ich mich auf demselben Schubboot, - nur dass es jetzt „Herkules XVI“ heißt und, wenn man's genau nimmt, im Großen und Ganzen nur noch äußerlich dem alten Haniel 16 gleicht. So einfach geht das . . . Aus grün-weiß-schwarz wurde grün – weiß, verziert mit dem Logo der Imperial Schifffahrt GmbH und aus einem, - sagen wir mal - in die Jahre gekommenen Schubboot wurde ein, durch umfangreiche Überholung und Erneuerung in technischer und in sozialer Hinsicht angenehm modern gestaltetes Schiff, auf dem es für alle Beschäftigten, ob an Deck in der Maschine oder auf der Brücke, relativ viel Laune vielleicht auch Spaß macht, zu arbeiten und, - das liegt nun mal in der Natur der Sache, auch - zumindest zeitweise - zu leben, jedenfalls konnte ich diesen Eindruck gewinnen.

Ich führe viele interessante Gespräche; es sind junge dynamische Leute an Bord, die ihre Arbeit mehr oder weniger routiniert

erledigen und untereinander und damit auch mit mir einen relativ aufgeschlossenen und sehr kommunikativen Umgang pflegen. Jeder hat seine ganz eigenen persönlichen Vorstellungen, was den Beruf und „Gott und die Welt“ angeht.

Eins steht bereits jetzt schon für mich fest, ganz so einseitig und monoton und in sich geschlossen, wie ich das früher empfand, sehen diese jungen Leute ihren Arbeitsbereich, vor dem Hintergrund der Möglichkeiten, die sich ihnen heutzutage bieten, nicht. Ihr Interesse an anderen Bereichen, zum Beispiel an der beruflichen und persönlichen Weiterbildung ist, zumindest bei einigen, sehr hoch. Es ist alles an Bord vertreten, angefangen vom Schiffsjungen - manchmal sind auch Schiffsmaidchen an Bord - über die Kapitäne bis hin zum Schülerpraktikanten. Mit mir als Gast befinden sich 9 Personen an Bord.

Interessant und für mich von emotionaler Bedeutung, dass sich durch meine Anwesenheit gleich drei alte Hanieler an Bord des „Herkules XVI“ befinden, die auch noch im gleichen Zeitraum, nämlich 1965/66 bei (damals) Franz Haniel & Cie. eingestellt wurden, und sich rege an alte Zeiten erinnern. Die zwei „H“ an Bord*, Helmut* und „Harald* und ich schwelgen geradezu darin: Kennst du den noch . . .? Kannst du dich noch daran erinnern . . .? Weißt du noch . . .?

Dabei wird eins ziemlich deutlich: Es haben sich zwar ganz allgemein die Bedingungen verändert, sie sind vielleicht noch, - nein nicht hektischer, - aber noch kontrollierbarer bzw. kontrollierter geworden; die Schifffahrt, das Metier an sich jedoch ist gleich geblieben. Nach wie vor wird, wenn es die konjunkturelle Situation erfordert, gefahren auf Teufel komm' raus und wenn es dann nicht mehr so gut läuft, - dann liegt man auch schon mal in der Ecke und hofft, dass dies keine beschäftigungspolitischen Konsequenzen haben wird. Im Moment ist deutlich eine konjunkturelle Abschwächung zu spüren, auch wenn gerade zu dem Zeitpunkt als ich an Bord bin, spürbar mehr mit Sechserverbänden gefahren wird. Aber dies ist dem Umstand geringerer Abladtiefen infolge geringerer Wasserstände geschuldet. Es wird aber auch so deutlich, dass die Schifffahrt noch immer funktioniert wie früher. Boomende oder rezessive Phasen spürt man im Transportwesen immer zuerst. (Seismographischer Effekt).

Wie aus dem Franz Haniel 16 der Herkules XVI wurde und aus „Hanieler“,



Schifffahrts-Magazin Autor Gerhard Strack an Bord der „Herkules XVI“

Kruppianern und Mannesmännern - Imperialisten“

Was die personelle Situation angeht, vereinigt die Imperial Schifffahrt GmbH nach Übernahme der Haniel – Reederei GmbH gleich drei oder gar vier Personalstämme, - ich bezeichne das jetzt mal flapsig als die „Hanieler“, die „Kruppianer“ und die „Mannesmänner“ und die Leute der Tankerflotte von Wijgula. Gleichzeitig müssen permanent neue Kräfte angeworben integriert und die schiffische Ausbildungsarbeit verstärkt werden. „Helmut“ und „Harald“ nehmen ihre Aufgabe zur Ausbildung des schiffischen Nachwuchses neben all dem anderen, was sie als die Verantwortlichen an Bord zu tun haben, ernst. Sie wirken dabei in ihrer Art, in ihrer Ansprache an die Jugendlichen, mit ihrer Fähigkeit zu motivieren, ruhig und souverän. Da merkt man die lange, lange Erfahrung der Beiden.

Wenn ich es richtig verstanden habe, ha-

ben alle, ich nenn' sie mal ebenso flapsig, weil sie sich auch selbst so bezeichnen, heutigen „Imperialisten“ ihre vertraglichen Gehalts- bzw. Lohnvereinbarungen aus den vorherigen Beschäftigungsverhältnissen bei Haniel, Krupp oder Mannesmann sowie von Wijgula weitestgehend in das Entlohnungssystem bei der Imperial Shipping GmbH hinüberretten können, was innerhalb der jetzigen Arbeitnehmergemeinschaft unter der Flagge der Imperial Schifffahrt GmbH zu kleineren Differenzen beim Monatsgehalt führen kann. Das liegt an den ausgehandelten Modalitäten, - z.B. Essenszuschuss ja oder nein oder gar Verpflegung frei an Bord, wie bei den ehemaligen Hanielern oder an anderen Vereinbarungen.

Dieses Entlohnungssystem unterliegt nicht dem deutschen Tarifrecht sondern ist Bestandteil der jeweiligen Arbeitsverträge mit der Imperial Shipping GmbH in Wasserbillig/Luxemburg. Es gibt also demnach keinen

Tarifvertrag im eigentlichen Sinne und nach deutschem Tarifrecht für die Beschäftigten der Imperial Schifffahrt GmbH, sondern Arbeitsverträge orientiert am Luxemburger Arbeitsrecht.

An Bord ist man, ich drück 's mal so aus, bedingt zufrieden mit dieser Tatsache. Einerseits sind die Verdienste gut und die Altersversorgung lässt auch nicht wirklich was zu wünschen übrig. Bei einigen, vor allem der Älteren erwachsen Ansprüche nach deutschem und luxemburgischen Versorgungsrecht, andererseits muss um Arbeitnehmerrechte, z.B. Mitspracherecht bei Betriebsvereinbarungen durch den Betriebsrat, so hätte ich aus den Schilderungen von Harald*, der eben diesem Betriebsrat angehört, entnommen, mitunter hart gekämpft werden. Es ist sicher von Vorteil eine starke Gewerkschaft (Verdi) im Rücken zu haben. Hier sind wir an einem Punkt angelangt, den es sich, meiner Meinung nach, lohnt



Wieder „an der Ruhr“. Links der Eisenbahnhafen, weiter oberhalb Hafemund, Hafenkanal und Ruhrmündung. Foto: G. Strack

zu erwähnen. Alle, mit denen ich mich dankenswerter Weise unterhalten konnte, haben mehr oder weniger unterschiedliche Ausbildungsstände und Berufsstandorte sowie unterschiedliche Ausgangslagen und Vorstellungsperspektiven. Nahezu jeder der acht Männer an Bord hat schon auf mehreren, wenn nicht sogar schon auf allen 10 Schubbooten der Imperial Schifffahrt GmbH gearbeitet. Ich habe nur technisch geprägte positive oder negative Vergleiche gehört, keine menschlichen, - abgesehen von einigen zwischenmenschlichen, sagen wir mal, Unverträglichkeiten. Das lässt den Schluss zu, dass es gelungen scheint, aus überzeugten „Kruppianern, Mannesmännern und Hanielern“ ebenso überzeugte „Imperialisten“ zu formen.

Ein Umstand, der sicher auch zum Erfolg eines Unternehmens beitragen kann.

Umbau gelungen

Über den gelungenen Umbau bzw. die Modernisierung des Herkules XVI wurde, was Technik und Innenausstattung angeht schon alles veröffentlicht, was es zu veröffentlichen gab. Dennoch kann ich es mir nicht verwehren, an dieser Stelle festzustellen, dass es schon beeindruckend ist und zwar für jeden, der sich ein bisschen in der Materie auskennt, wenn man zum Beispiel sieht, wie viel Platz im Maschinenraum allein durch den Wechsel der Antriebsmaschinen geschaffen wurde.

Die Haniel-Reederei hatte sich 1973 bei Bau ihres zweiten „Dicken“ zunächst auf 3 Motoren à 1740 PS von Deutz (12 M528) festgelegt und sich später für 2 x MAN B&W 16V 20/27 mit jeweils 1650 PS + 1 x MAN B&W 12V 20/27 mit 1540 PS) entschieden. Während der Umbauphase von Dezember 2007 bis Mai 2008 wurden dann unter der Regie der Verantwortlichen der Imperial Schifffahrt GmbH drei wesentlich kompaktere Motoren der Marke Caterpillar, Typ 3516 C à 2020 PS eingebaut.

Die gute alte GHH-Rheinwerft in Walsum, wo der damalige Franz Haniel 16 mit der Baunummer 1103 von Stapel lief, und anschließend die Schiffsattest-Nummer DU-3100 erhielt, gibt es schon lange nicht mehr. Vielleicht hätte Imperial dann den Herkules XVI hier umbauen zu lassen, vielleicht aber auch nicht. So entschloss man sich, nach umfangreichen Recherchen, die erforderlichen Umbauarbeiten in Zwijndrecht bei der Scheepswerf Kooiman vornehmen zu lassen.

Helmut* erzählt mir in diesem Zusammenhang: Die haben die Boot komplett in eine Halle gezogen, - und zeigt mir faszinierende Bilder von diesem Vorgang. Man musste sich dabei von Seiten der Werft einiges einfallen lassen. Unglaublich, meint er, aber bereits während das Schiff gehellingt, also aus dem Wasser gezogen wurde, fingen die mit den Umbauarbeiten schon an. Die haben uns den „Dampfer“ unter unseren

Füßen auseinander genommen. Das aber nur nebenbei.

Die Carterpillar-Motoren sind wesentlich kleiner als ihre Vorgänger in diesem Schubboot und drehen mit 1600 U/min ziemlich hoch, sind aber bisher nicht erkennbar anfälliger. Erwähnenswert aus meiner Sicht, nachdem ich mich ausführlich mit dem diensthabenden Maschinisten Otto*, den ich übrigens auch noch aus Hanielszeiten kenne, unterhalten habe, erscheint mir, dass man wohl zur Wartung und Pflege dieser Hochleistungsaggregate ein sensibles Maschinistenhändchen haben sollte.

Auch die Hilfsdiesel, das Batteriesystem, also die Stromversorgung an sich, die Rudermaschine und so einiges mehr wurden modernisiert, modifiziert und den neuen Gegebenheiten angepasst.

Übrigens: Die Einlassgebläse für zusätzliches Luftvolumen beim Hochfahren der „alten“ MAN-Diesel, die schon mal bei Überforderung für mächtig viel schwarzen Auspuffqualm sorgten, sind verschwunden – werden bei den modernen Carterpillar nicht benötigt.

Damals, vor ca. 15 Jahren hatte mich dieser Umstand zu der Bemerkung veranlasst: Ihr macht mehr Qualm als `ne alte Dampfboot – nicht sehr umweltschonend.

Zum Schluss meines Reiseberichtes noch etwas, was ich eigentlich vor allen anderen Schilderungen bringen wollte, weil es mir als Gast an Bord in angenehmer Weise zu Gute kam. Das Schubboot ist, auch wenn die Maschinen unter Last ziemlich hoch drehen, im Innenbereich dermaßen leise, dass darauf geachtet wird, die Tür am Ende des Steuerhausaufganges weitestgehend geschlossen zu halten, weil sonst der Kapitän auf Freiwache, wegen der Geräuschkulisse, (Funk, Kanal 10 u.a. Telefon etc.) um seinen wohlverdienten Schlaf gebracht würde.

Auch spürt man während der Fahrt kaum Erschütterungen im Schiff, - man hat die Schubhörner zusätzlich mit Gummipplatten ausgestattet.

Das Interieur der Boot, die Innenausstattung ist mit viel Mahagoni bzw. mahagonifarbene Verkleidungen als sehr angenehm von mir empfunden worden. Nirgendwo mehr, auch nicht im Sanitärbereich ist blankes Eisen zu sehen wie noch vor dem Umbau.

Der Herkules XVI macht auf mich einen Eindruck, (auch wenn ich's besser weiß) als wäre er nicht bereits 1973 sondern erst 2008 vom Stapel gelaufen. Eine gelungene „Runderneuerung“.

Anmerkung: Mit * gekennzeichnete Namen sind geändert.



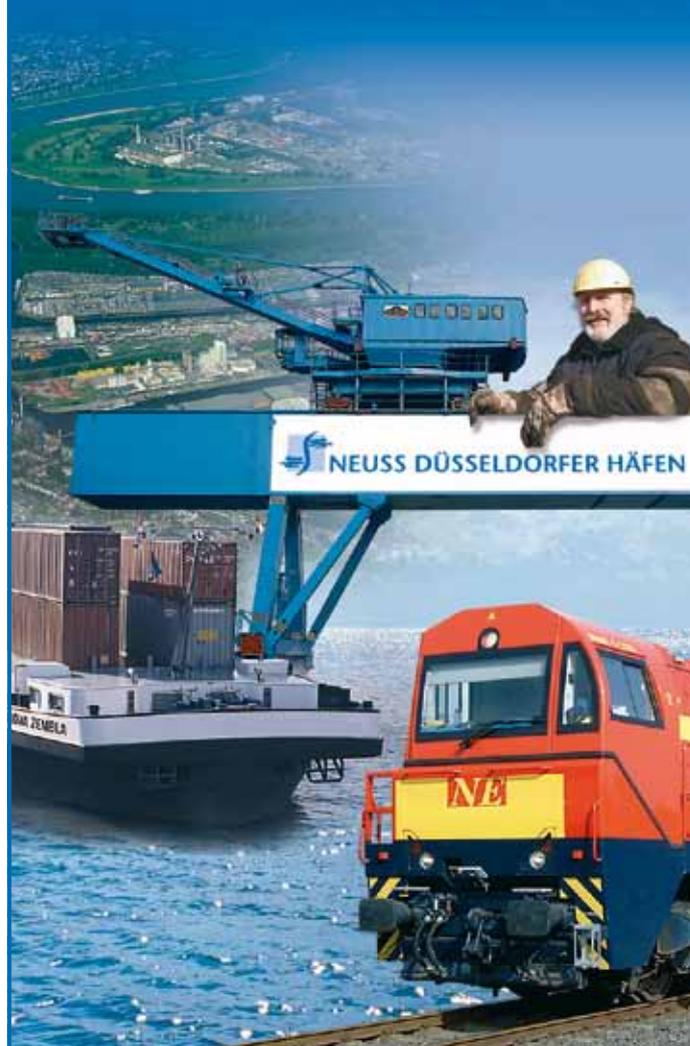
„Herkules XVI“ verfügt über 3 Caterpillar-Hauptmaschinen á 2.020 PS. Foto: G. Strack

Flusstourismus mit europäischem Format Die Donauschifffahrt bietet ökologische Flussreise durch die Kulturen der europäischen Geschichte

Neben der zentralen Aufgabe als Wasserstraße für den weltweiten Warenaustausch mit dem Binnenschiff, spielt der Donauroaum mit 100 Mio. Einwohnern auch eine zentrale Rolle in der europäischen Tourismuswirtschaft. Dafür gibt es eine wachsende Zahl an Kreuzfahrtschiffen, Ausflugsschiffen und Booten, die den Gästen erst den richtigen Einblick in unzählige Tourismusangebote entlang der Donau ermöglichen. Die Branchenanalyse des DRV (Deutscher ReiseVerband) belegt, mit 433.000 Fahrgästen, zählen die Flusskreuzfahrten auf der Donau bei den deutschen Gästen zu den beliebtesten Kreuzfahrtangeboten gefolgt von Rhein und Nil. Und der Trend zu Schiffsreisen, mit jährlich zweistelligen Zuwachsraten, hält weiter unvermindert an. Dabei beinhalten die Angebote in allen Preisklassen eine Vielfalt an Themen und Destinationen, dass kaum ein Bedürfnis unerfüllt bleibt. Moderne und hervorragend ausgestattete Donauschiffe befahren alle sehenswerten Routen und zählen vielfach zu den wichtigsten Infrastrukturangeboten. Berücksichtigt man, dass Schiffsreisen in Ländern wie Frankreich oder Italien einen noch viel höheren Anteil am Gesamtangebot haben als bei uns, lässt sich unschwer abschätzen, dass noch viel Potential im wasserseitigen Donautourismus steckt.

Das Donaudelta ist der Höhepunkt jeder Donaukreuzfahrt und gleichzeitig der Zielhafen einer langen Reise durch unterschiedliche Kulturen, Naturerlebnissen und Geschichte, wie sie sonst auf keiner Flusskreuzfahrt der Welt erlebt werden kann. Kommt man mit dem Kreuzfahrtschiff in das Donaudelta, dann wird eine Schiffsreise, die man bis dahin als unvergessliches Erlebnis in der Erinnerung eingeordnet hat, noch einmal getoppt. Vorausgesetzt natürlich, man lässt sich darauf ein und zieht die pure Natur einem Shoppingausflug auf den üblichen Touristenautobahnen vor. Die vielfältige Natur und die völlig Ruhe, das sind auch die Beweggründe, warum Gäste mit dem Schiff in das Donaudelta fahren. Zum Glück wissen das die Delta-Touristiker auch und sie versuchen den ständig steigenden Besucherstrom so zu kanalisieren, dass der Wassertourismus im Delta bleibt wie er ist – einzigartig. Seit 1991 Weltnaturerbe, wächst das touristische Angebot im Donaudelta. Nach und nach werden kleine Teile des riesigen Biosphärenreservates sichtbar gemacht, ohne in die Natur einzugreifen. Unweit von Tulcea, dem Kreuzfahrthafen im Delta, entsteht jetzt wieder ein neues Erholungs- und Rückzugsgebiet. Das Rumäniens Umweltministerium investiert Geld in der kleinen Ortschaft Murighiol und fördert die Erreichbarkeit des Ortes mit dem Schiff. Ein natürlicher See erhält einen Zugang mit Schleuse zum St. Georgs-Arm, dem mittleren der drei Hauptabflussarme des Deltas. Vorher hat schon die EU Geld zur Verfügung gestellt, damit erstmals im Bereich einer Flussmündung ein richtiger Deltakurort an der Wasserstraße entstehen kann. Kurort Murighiol auf Meereshöhe 0 – ein einzigartiges Erholungsangebot mit direkter Verbindung zum gesamten europäischen Wasserstraßennetz. Kein Wunder, dass sich auch die niederländischen Lotterien für die Erhaltung dieser Landschaft engagieren und aktiv Umweltschutz betreiben. *Peter Baumgartner*

Ein starker Partner für Wirtschaft und Region.



 **NEUSS DÜSSELDORFER HÄFEN**
www.nd-haefen.de

Integriertes Angebot des Logistik-Dienstleisters überzeugte

Probeaufbau einer Antarktis-Forschungsstation im Duisburger Hafen

Von Petra Grünendahl

Man kann am Südpol nicht so einfach ein paar Schrauben oder Werkzeug nachkaufen, wenn etwas zum Zusammenbauen fehlt. Um sicher zu gehen, dass beim Aufbau in der Antarktis alles passt, baute die Kaefer Construction GmbH aus Bremen kurzerhand eine Polarforschungsstation im Duisburger Hafen auf. Nein, nicht die ganze Station (am Südpol wird sie eine Gesamtfläche von 2.000 qm haben), aber immerhin genug davon (sechs Container), dass der indische Käufer nach einem ersten Eindruck die Konstruktion abnahm. Der Aufbau diente auch dazu, die Passgenauigkeit zu überprüfen, das benötigte Werkzeug zu definieren und die Arbeitsabläufe zu optimieren, damit der endgültige Aufbau in dem engen Zeitfenster des antarktischen Sommers nach Plan läuft.

Ende September treten ca. 1.000 Tonnen Fertigteile für die Polarstation in 134 Stationscontainern (hochseetauglich in Holzverschalung und mit Folie ummantelt) sowie in 200 weiteren Materialcontainern verpackt die Reise von Antwerpen über Kapstadt zum Südpol an. Das Logistikunternehmen duisport packaging logistics hat nicht nur

sein Gelände im Duisburger Hafen für den Probeaufbau (Mock-up) zur Verfügung gestellt, sondern ist auch verantwortlich für den Transport – das Angebot der duisport-Gruppe mit integrierten logistischen Dienstleistungen hatte den Bremer Konstrukteur überzeugt. Gut und hochseetauglich verpackt gehen die Einzelteile nach dem Abbau des Mock-ups in den Containern auf die Reise. Nach dem Transport nach Antwerpen folgt eine zweiwöchige Passage nach Kapstadt. Nach einem letzten Check in Kapstadt geht es weitere drei Wochen übers Meer bis zum endgültigen Bestimmungsort in der Antarktis.

Bei der „New Indian Research Station Bharati“, so der offizielle Name der Forschungsstation, handelt es sich um eine auf einem Pfahlfundament (Stelzen) ruhende dreigeschossige Stahlkonstruktion. Damit es mit dem Aufbau am Zielort klappt, sind alle Teile, Kisten und Container mit Barcodes versehen und im Computer erfasst. Das System steht auch in der Antarktis zur Verfügung, damit die Aufbau-Mannschaft, ein 50-köpfiges Kaefer-Team, nachvollziehen kann, in welcher Kiste sie die gerade benötigten Teile und Werkzeuge finden. Aufgebaut wird wäh-

rend des antarktischen Sommers zwischen November und März 2012. Aber auch in dieser Zeit liegen die Temperaturen weit unter Null. Wegen der knappen Zeit kommt gerade den logistischen Prozessen eine enorme Bedeutung zu. Im April 2012 soll die Station ihren Betrieb aufnehmen. Bis zu 25 Menschen – überwiegend Geologen – werden dann gleichzeitig auf der Station leben und arbeiten. Die Wissenschaftler untersuchen das Magnetfeld der Erde.

Die Forschungsstation muss Temperaturen von bis zu minus 50 Grad ebenso standhalten wie Windgeschwindigkeiten von 350 km/h. Das stellt hohe Anforderungen an Materialqualität und Wärmedämmung. Bereits 2008/2009 hatte Kaefer ein Forschungsstations-Projekt realisiert: die Station Neumayer III des Alfred-Wegener-Instituts steht ebenfalls in der Antarktis. Know-how und Erfahrungen von damals flossen jetzt in das indische Projekt mit ein. Auftraggeber für die Forschungsstation Bharati ist das National Centre of Antarctic and Ocean Research (NCAOR), das zum indischen Ministerium für Geowissenschaften gehört. Das gesamte Projekt umfasst ein Auftragsvolumen von 26 Mio. Euro. Gebaut wird im Gebiet der Larsemann Hills in der Ost-Antarktis. ■



Ein 3D-Modell der Forschungsstation, die im Duisburger Hafen aufgebaut wurde.

Foto: Kaefer

Schweizer Ausbildungs-Verantwortliche besuchten das Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ in Duisburg-Homberg

Gut ausgebildete Arbeitskräfte sind Wirtschaftsfaktor

Vom 23. bis 24. September 2011 kamen Berufsinpektoren unter der Leitung von Jean-Claude Zimmerli, Präsident des Schweizer Dienstleistungszentrums für Berufsbildung, nach Duisburg. „Nicht nur in Deutschland, sondern auch in der Schweiz gilt die Devise, dass gut ausgebildete Arbeitskräfte ein bedeutender Wirtschaftsfaktor sind.“, sagte Dr. Rudolf Stämpfli, Präsident des Schweizerischen Arbeitgeberverbandes. Wenn dann noch die Schweizer Schüler und Schülerinnen eine deutsche Schule besuchen, ist es verständlich, dass man die Ausbildungsstätte unter die Lupe nimmt.

Die Verantwortlichen für die Ausbildung in der deutschsprachigen Schweiz reisten an und wollten wissen, was wie im Unterricht vermittelt wird. Der Schulleiter, Hans-Günter Portmann, empfing die Delegation und stellte dieser die Ausbildung einschließlich aller Inhalte ausführlich in einem Referat mit anschließender Diskussion vor. Danach führte der Schulleiter die Besucher durch das Schulgebäude und stellte die besonderen Einrichtungen, die an der Schule vorhanden sind vor.

Zwei Kollegen, Dr. Ralf Häring und Gregor van den Boom, die für den Flachwasserfahrersimulator und die Motorenhalle verantwortlich sind, führten die Gäste in diese Besonderheiten ein.

Das Sicherheitszentrum am Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ mit der Tankschiffsektion, dem Brandsimulator und dem Leckabwehrzentrum wurde vom Schulleiter erklärt. Im Abschlussgespräch wurden letzte Fragen diskutiert. Interessant für die Delegation waren die Hinweise auf zusätzliche Abschlüsse, wie das Erreichen des mittleren Bildungsabschlusses, der Erwerb der Fachhochschulreife und Zusatzqualifikationen wie Erwerb von Funkzeugnissen

und Schulung zum Sicherheitsfachmann. Am Abend schloss sich noch ein gemeinsames Abendessen mit vielen weiteren guten Gesprächen an. Am Samstag, den 24. September besuchte die Delegation unter Leitung des Schulleiters das Schulschiff „Rhein“. Hier hatten sie noch die Möglichkeit, mit anwesenden Schweizer Schülern zu

sprechen. Eine Hafenrundfahrt in Duisburg rundete das Programm ab. Die Schweizer Delegation zeigte sich von den Möglichkeiten am Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ beeindruckt und reiste mit guten Eindrücken und der Überzeugung, dass Ihre Schüler und Schülerinnen in Duisburg in guten Händen sind, wieder in die Schweiz zurück. Die Neuordnung des Berufsbildes für die Ausbildung zum Binnenschiffer und Binnenschifferin, die im Jahr 2011 in der Schweiz in Kraft tritt, zeigt wie gut die Zusammenarbeit zwischen den Partnern funktioniert.

An der neuen Regelung war der Schulleiter vom Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ vom ersten Tag eingebunden und hat an Sitzungen der Reformkommission regelmäßig teilgenommen. ■



Die Delegation aus der Schweiz im Schiffer-Berufskolleg „Rhein“

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



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



CARL REHDER GRUPPE

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

In einer neuen **Schiffahrts-Magazin**-Serie stellen wir Binnenhäfen in allen deutschen Schiffahrtsregionen vor. In dieser Ausgabe: Duisburger Hafen AG, Häfen und Güterverkehr Köln AG, Dortmunder Hafen AG

Die Leistungen der deutschen Binnenhäfen und ihre Bedeutung für ihre Städte und Kreise

In einer **Schiffahrts-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. Den Anfang der Serie machen Duisburg, Köln und Dortmund. **Schiffahrts-Magazin**-Chefredakteur Friedbert Barg hat den Hafenvorständen **Erich Staake**, **Horst Leonhardt** und **Manfred Kossack** in Interviews gleichlautende Fragen gestellt, um einen direkteren Vergleich zu ermöglichen.

Die mit dem Duisburger Hafen verbundene Wertschöpfung liegt bei ca. 2,7 Milliarden Euro

Jede neue Konstellation soll den Duisburger Hafen voranbringen

Herr Staake, Sie haben – und das betrifft durchaus Ihre persönliche Leistung – den Hafen Duisburg von einem reinen Massenguthafen in eine internationale Logistikkreuzung umgestaltet. Wie viele Unternehmen sind heute in den Duisburger Häfen angesiedelt und wer sind die größten davon?

Im Duisburger Hafen und auf den logport Flächen haben sich mittlerweile über 300 Unternehmen aus 25 Nationen angesiedelt. Das größte Unternehmen ist Kühne+Nagel mit seinem Logistics Campus mit ca. 200.000 m² Warehouseflächen und über 1.000 Angestellten.

Sehr groß im Bereich der Kontraktlogistik, des Terminalbetriebes und der Verkehrsabwicklung sind natürlich auch die traditionellen Duisburger Unternehmen wie die Rhenus AG, die Imperial Logistics Gruppe. Daneben haben sich auch internationale Unternehmen wie DB Schenker, DHL und NYK etabliert. Aber auch die kleineren Unternehmen im Hafen sind Größen für sich.

Welche Bedeutung hat der Hafen Duisburg für die Region – und wie weit reicht diese Region?

Der Hafen ist einer der wichtigsten Standort-



Erich Staake, Vorstand der Duisburger Hafen AG. Foto: duisport

vorteile für die Region. Als leistungsfähige Logistikkreuzung eröffnet der Hafen der in NRW ansässigen und sich ansiedelnden Industrie hervorragende Standortbedingungen und einen direkten Anschluss der eigenen Betriebsstätten in die wichtigsten Absatzmärkte. Dabei gehört zum unmittelbaren Einzugsgebiet die gesamte Rhein-Ruhr Region bis hin nach Ostwestfalen, das

Münsterland, den Niederrhein sowie das südliche Ruhrgebiet mit dem Bergischen Land und dem Sauer-/Siegerland. Gerade durch die vom Hafen ausgehenden Zugverkehre vergrößert sich die Region auf die Beneluxländer und Osteuropa. Man kann also durchaus von einem „Tor nach Europa“ reden.

Wie viele Arbeitsplätze sind direkt und indirekt auf den Hafen zurückzuführen?

Die jüngste Regionomica Studie belegt, dass ca. 40600 Arbeitsplätze direkt und indirekt mit dem Duisburger Hafen verbunden sind, davon allein 21.000 in der Stadt Duisburg. Heute ist jeder 7 Arbeitsplatz in der Stadt Duisburg vom Hafen abhängig.

Welche steuerliche Bedeutung hat Ihr Hafen für das Steueraufkommen der Stadt Duisburg?

Die mit dem Duisburger Hafen verbundene Wertschöpfung in der Stadt und der unmittelbar angrenzenden Region (ca. 50 km Umkreis) liegt bei ca. 2,7 Mrd. €. Daraus lässt sich die erhebliche Steuerwirkung auf die Kommunen ableiten.

Haben Sie Pläne, die Leistungskraft des Hafens resp. der Häfen noch weiter auszubauen?

Das gehört zu unseren täglichen Aufgaben. Gerade vor zwei Wochen wurde ein weiterer Bauabschnitt bei Kühne+Nagel eingeweiht, im Oktober legen wir den Grundstein für die Ansiedlung eines japanischen Stahlverarbeitungsunternehmens. Der Ausbau des

Hafens ist in vollem Zuge! Parallel treiben wir die erfolgreiche Entwicklung des Duisburger Hafens auch in der Rhein-Ruhr Region weiter voran. Dazu haben wir mit der RAG das Joint Venture „logport ruhr“ gegründet. Darüber haben wir Zugriff auf Flächen der ehemaligen Zechen aus dem RAG Immobilien-Portfolio. Das erste Projekt ist bereits in der Umsetzung. Auch international soll der Hafen weiter wachsen. Für unsere Kunden wollen wir in deren wichtigsten Absatzmärkten präsent sein.

Wie sind die Umschlagleistungen der Duisburger Häfen....

Im Jahr 2010 hatten wir in den Duisburger Häfen einen Gesamtumschlag von 114 Mio Tonnen.

Davon etwa 50 Mio t auf dem Schiff, 27 Mio t auf der Bahn und 38 Mio t mit dem LKW. 2011 werden wir auch im Bereich der Binnenschifffahrt deutlich 2-stellig wachsen.

.. und welche Bedeutung hat dabei die Binnenschifffahrt?

Wie Sie sehen, nimmt das Binnenschiff hier eine herausragende Bedeutung ein, nicht zuletzt auch wegen der erheblichen Mengen an Eisenerz und Kohle, die nach wie vor die Stahlindustrie und Energieerzeugung an Rhein und Ruhr benötigt. In den von logistischen Dienstleistungen geprägten Hafenbereichen wird der Container und damit auch deren Binnenschifftransport immer wichtiger. Im Hafen gibt es mittlerweile 5 trimodale Containerterminals mit direktem Wasserzugang. Im vergangenen Jahr haben alle Terminals im Hafen ca. 2,25 Mio TEU umgeschlagen, damit liegt der Duisburger Hafen unter den Top 100 der Containerhäfen weltweit!

Es geht aktuell wieder in verschiedenen Gesprächen um die Privatisierung und damit den Verkauf des Duisburger Hafens. Es heißt, der Bund möchte seinen Anteil verkaufen, aber Land und Stadt – ebenfalls Anteilseigner – seien dagegen. Wie stehen Sie zu den Verkaufsplänen?

Als unmittelbar Beteiligter möchte ich mich dazu nicht äußern, das gehört sich einfach nicht. Klar ist jedoch, dass die Privatisierung ein komplexer Prozess wird mit dem die Gesellschafter nach meiner Überzeugung höchst verantwortungsvoll umgehen werden. Es besteht ja Einigkeit darüber, dass jede neue Konstellation den Duisburger Hafen in seinen strategischen Zielen voranbringen soll. ■

Die Zusammenarbeit mit den Häfen an der Rheinschiene wäre besser mit einer Beteiligung am Duisburger Hafen

Die Kölner Häfen sind auch am Duisburger Hafen interessiert

Herr Leonhardt, welche Bedeutung haben die Kölner Häfen für die Region – und wie weit reicht diese Region?

Köln ist der zweitwichtigste Binnenhafensstandort in Deutschland, und der wichtigste Logistik-Standort in NRW. Die Domstadt ist ein zentraler Knoten des nationalen und internationalen Güterverkehrs. Davon leben mehrere hundert Unternehmen in einer Region, die weit über die eigentliche Stadtgrenze hinausreicht. So sind die Kölner Häfen als wichtiger Teil der Logistikkette für die Unternehmen in der Stadt selber, aber auch im



Horst Leonhardt, Vorstand der Häfen und Güterverkehr Köln AG. Foto: F. Barg

benachbarten Rhein-Erft-Kreis (Wesseling, Hürth, Brühl, Frechen), im Raum Dormagen/Leverkusen sowie im Bergischen Land.

Wie viele Arbeitsplätze sind direkt und indirekt auf den Hafen zurückzuführen?

Mit den Kölner Häfen sind mittelbar und unmittelbar mehr als 25.000 Arbeitsplätze verbunden.

Welche steuerliche Bedeutung hat Ihr Hafen für das Steueraufkommen der Stadt Köln?

Zur steuerlichen Bedeutung kann ich keine Angaben machen, allerdings zur Wertschöpfung: Das NRW-Verkehrsministerium geht davon aus, dass in den Binnenhäfen Nordrhein-Westfalens pro 1.000 Tonnen Umschlag etwa 80.000 bis 100.000 Euro Wertschöpfung erzielt werden. Daraus lässt sich für die Kölner Häfen eine Wertschöpfung weit über einer Milliarde Euro pro Jahr ableiten.

Wie viele Firmen sind im Hafen ansässig? Mehr 50 Firmen sind als Anlieger direkt in den Häfen ansässig.

Haben Sie Pläne, die Leistungskraft des Hafens noch weiter auszubauen?

Die HGK plant den Ausbau des Godorfer Hafens um ein viertes Hafenbecken. Im Kölner Norden kann noch in diesem Jahr der Bau eines neuen bimodalen Eisenbahnterminals für den kombinierten Verkehr beginnen. Die Anlage entlastet die bestehenden Terminals, insbesondere im Niehler Hafen. Eine mittel- und langfristige Anpassung des Niehler Hafens an sich ändernde Marktbedürfnisse erfolgt – wie in der Vergangenheit – laufend.

Wie sind die Umschlagleistungen der Kölner Häfen

Der Umschlag von Schütt-, Stück- und Flüssiggütern in den vier Kölner Häfen betrug 2010 insgesamt rund 12,7 Millionen Tonnen (Vorjahr: 11,9 Millionen Tonnen). Vor allem Eisen und Schrott, chemische Produkte und Mineralöl liefen gut, während der Umschlag von Baustoffen wie Kies oder Kalksteinen nachließ. Zuversichtlich stimmt die HGK das Containergeschäft im Niehler Hafen: Mit 507.000 TEU war 2010 hier eines der stärksten Jahre überhaupt. Der Umschlag nahm gegenüber 2009 (447.000 TEU) um 13,5 Prozent zu.

... und welche Bedeutung hat dabei die Binnenschifffahrt?

Alle Kölner Häfen sind trimodale Knoten. Das bedeutet: Jeder Umschlag, der hier geschieht, steht immer in Verbindung zu hafenauffinen Leistungen der Binnenschifffahrt.

Es geht aktuell wieder in verschiedenen Gesprächen um die Privatisierung und damit den Verkauf des Duisburger Hafens. Es heißt, der Bund möchte seinen Anteil verkaufen, aber Land und Stadt – ebenfalls Anteilseigner – seien dagegen. Und es heißt weiter, die HGK würde zusammen mit anderen deutschen Häfen ein Angebot für den (anteiligen?) Kauf des Duisburger Hafens vorbereiten. Wie ist der Stand der Dinge?

Es gibt verschiedene Ideen und Gespräche. Das Konzept der Zusammenarbeit mit den Häfen an der Rheinschiene könnten wir noch besser vollenden, wenn wir auch eine Beteiligung am Duisburger Hafen hätten. ■

Weiter auf Seite 30

Logistik mit System



Im Dortmunder Hafen treffen die Verkehrsträger direkt aufeinander:
Schiff, Eisenbahn und LKW.

Die günstige geografische Lage im Osten der Rhein-Ruhr-Region und die hervorragende Anbindung an das multimodale europäische Verkehrssystem bieten die besten Voraussetzungen für den Dortmunder Hafen und seine Position als Logistikzentrum sowie als Industrie- und Gewerbegebiet.

Die Dortmund Hafen-Gruppe

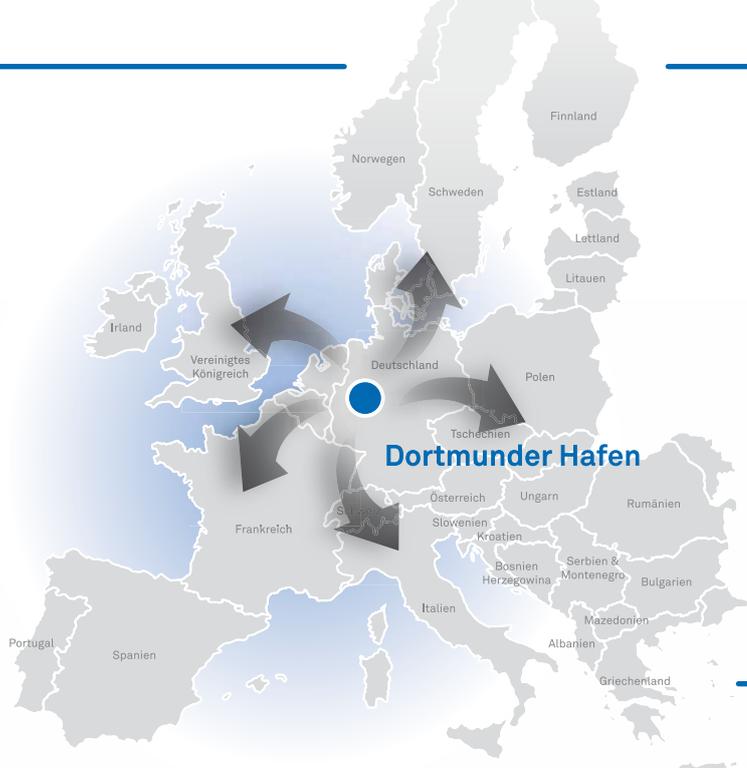
Das Leistungsportfolio der Dortmund Hafen-Gruppe umfasst den Bau und die Instandhaltung der bahn- und hafenseitigen Infrastruktur, den Containerumschlag sowie die Bahntransporte im Hafengebiet. Damit schafft die Unternehmensgruppe mit ihren 300 Mitarbeitern wichtige Grundlagen für die Kunden und Anlieger des Hafens und deren Aktivitäten.



Die schnelle Verbindung zu neuen Märkten

Als bedeutendes Logistikzentrum innerhalb kontinentaler Transportketten liefert der Binnenhafen maßgeschneiderte Logistikkonzepte.

Der Transport per Schiff und Bahn stellt nicht nur eine ökonomische, sondern auch eine ökologisch sinnvolle und zukunftsweisende Transportalternative dar.



Dortmunder Hafen

DER DORTMUNDER HAFEN

Der Hafen als Logistik-Drehscheibe

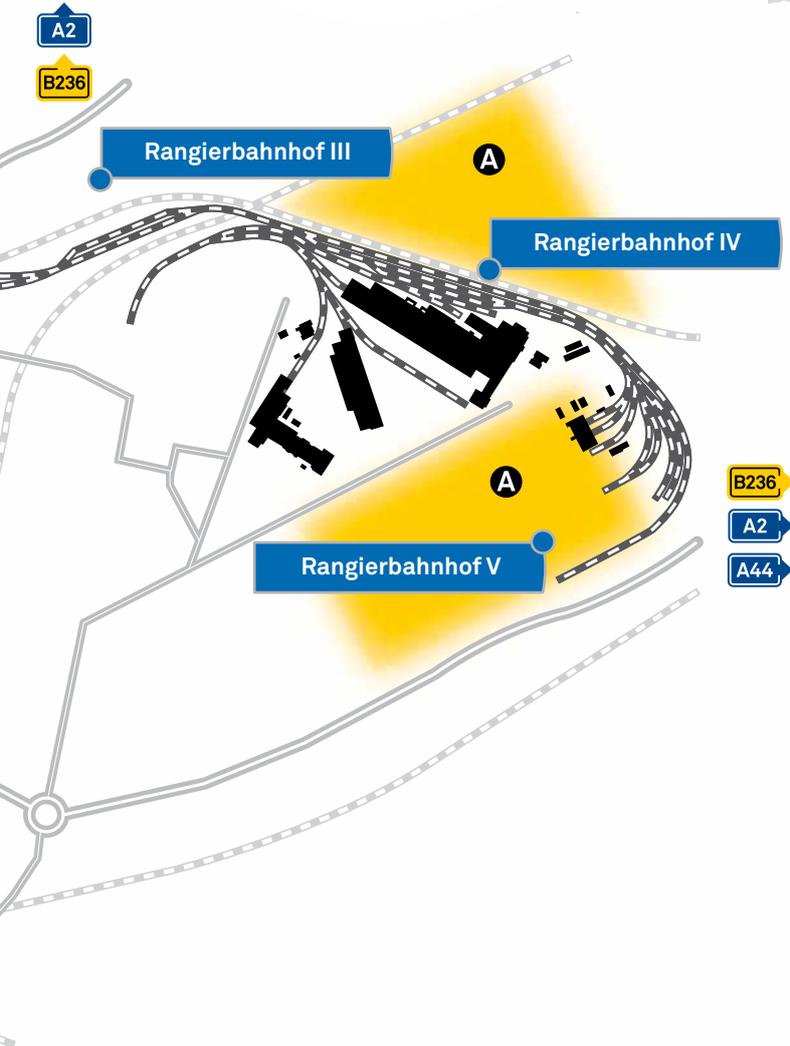
Der Hafen spielt bei der Erschließung ehemals montanindustriell genutzter Flächen für die Logistik eine bedeutende Rolle. Diese Flächen verfügen über eine direkte Anbindung an den Hafen und damit an eine schnelle, kostengünstige und umweltfreundliche Verkehrsdrehscheibe.

Verkehrsnetz um den Hafen und Gleisanbindung des Logistikparks Westfalenhütte.

Ein aktuelles Beispiel zeigt die Karte:

Auf Teilflächen des ehemaligen Stahlproduktionsstandortes „Westfalenhütte“ **A** werden moderne Logistikflächen erschlossen. Diese sind durch die bestehende Gleistrasse der Dortmunder Eisenbahn direkt mit dem Dortmunder Hafen und damit mit dem Container Terminal und vielen anderen Logistikdienstleistern verbunden.

Im Hafen entsteht ein weiteres Terminal für Kombinierte Ladungsverkehre. **B**



Dortmund Hafen 21



Fortsetzung von Seite 27

Die Leistungen der deutschen Binnenhäfen und ihre Bedeutung für ihre Städte und Kreise

„Wichtig ist doch, den Markt konsequent zu beobachten und die eigene Leistungsfähigkeit richtig einzuordnen“

Der Dortmunder Hafen gilt als regionaler Wirtschaftsfaktor

Herr Kossack, welche Bedeutung hat der Dortmunder Hafen für die Region – und wie weit reicht diese Region?

Da gibt es unterschiedliche Aspekte: Zuerst einmal ist der Dortmunder Hafen das derzeit einzige große zusammenhängende Industriegebiet der Stadt mit einer Fläche von 1,7 km² und einer Grundstücksauslastung von 98% - was faktisch Vollauslastung bedeutet. Diese Zahl ist seit Jahren stabil, was – in aller Bescheidenheit – für unsere

Ansiedlungspolitik spricht. Denn, und das ist mir wichtig: Die Dortmunder Hafen AG stellt Grundstücke zur Verfügung und betreibt das Liegenschaftsmanagement, alles andere ist Sache der im Hafen ansässigen Unternehmen. Warenumsatz und Gütertransport findet innerhalb der Unternehmensgruppe über unsere Töchter Container Terminal und Dortmunder Eisenbahn statt.

Darüber hinaus ist im Hafen die Logistikbranche ebenso vertreten wie Industrie, Gewerbe, Handel und andere Dienstleistungen. Ein anderer Aspekt ist die hervorragende



Manfred Kossack, Vorstand der Dortmunder Hafen AG. Foto: S. Lehnert

geografische Lage am östlichen Rand des Ruhrgebietes mit einer attraktiven trimodalen Anbindung an das gesamte europäische Verkehrssystem, ob das nun Wasserstraße, Straße oder Schiene ist. Diese Voraussetzung ist ideal, um unterschiedlichste Konzepte zu realisieren. Schließlich haben wir als öffentlicher Hafen einen öffentlichen Auftrag, den wir sehr ernst nehmen. Dabei schließen unsere Überlegungen stets Ökonomie und Ökologie ein. Nennen möchte ich den Glückauf-Express und das Projekt RuhrCargo. Der Glückauf-Express, ein Bahnshuttle zwischen dem Dortmunder Hafen, dem Industriepark Marl und dem Duisburger Hafen, weist in 2010 den Transport von 12.000 Containern auf, Tendenz steigend. Das Projekt Ruhr Cargo beschäftigt sich mit dem wasserseitigen Container-Pendelverkehr zwischen den Häfen Dortmund und Duisburg. Beides Projekte, die die zwischen dem Dortmunder Hafen im Osten und dem Duisburger Hafen im Westen der Rhein-Ruhr-Region wohnenden 5 Millionen Menschen weiter vom stetig zunehmenden Straßenverkehr entlasten werden oder dies bereits tun.

Und wenn wir über das direkte Einzugsgebiet des Dortmunder Hafens reden, schließt das das Ruhrgebiet, Ostwestfalen, das Sauer- und Siegerland und Nordhessen ein. Für Im- und Export ist die Nordrange mit den ZARA-Häfen und den deutschen Nordseehäfen wichtig.

Bedeutung hat der Hafen also als regionaler Wirtschaftsfaktor sowie als trimodal ausgerichtete Warendrehscheibe für Absatzmärkte bis auf internationale Ebene.

Wie viele Arbeitsplätze befinden sich im Hafengebiet oder sind auf den Hafen zurückzuführen?

Gerade sprach ich von einer Flächenauslastung im Dortmunder Hafen von 98%, einer seit vielen Jahren stabilen Quote. Ebenso stabil ist die damit im Zusammenhang stehende Zahl von Unternehmensansiedlungen und Arbeitsplätzen: 160 Unterneh-



RHEINTANK GMBH

Bunkerdienst

Damit Sie keine Zeit verschwenden

Der Bunkerdienst, der Sie schnell und zuverlässig beliefert.

Wir sind für Sie da in:

Duisburg (Verkauf und Disposition)	(02 03) 8009-4 54 (02 03) 8009-4 55 (02 03) 8009-4 56	Haßmersheim („Rheintank 22“)	(01 72) 4 09 18 15
		Regensburg („Rheintank 18“)	(01 72) 4 09 18 16
Duisburg („Rheintank Homberg“)	(0 20 66) 22 58 45	Linz/Österreich („Rheintank 36“)	(00 43) 66 43 37 19 30
Duisburg („Rheintank 1“, „Rheintank 2“)	(01 70) 8 13 06 02	Magdeburg („Elbe“)	(01 70) 2 83 84 15
Neuwied („Rheintank 34“)	(01 72) 4 09 18 13	Brandenburg („Zetan“)	(0 33 81) 71 79 55
Mainz („Büchting 2“)	(01 70) 9 27 46 91	Berlin („Spree“)	(01 70) 2 83 77 25
Mannheim („Rheintank 14“)	(01 72) 4 09 18 14	Hohensaaten („MBS“)	(03 33 68) 7 04 43 + (01 52) 06 19 87 47
Mannheim („Arche Nowag“)	(06 21) 31 10 01		



Schmierstoffpartner Castrol Inland Marine

RHEINTANK GMBH
Bunkerdienst

August-Hirsch-Straße 3 - 47119 Duisburg
Telefon: (02 03) 80 09-4 55 oder 4 54
Telefax: (02 03) 80 09-4 48
Internet: www.rheintank.com

E-Mail: juergen.johann@de.rhenus.com
claudia.fliedel@de.rhenus.com



men mit 5.000 Arbeitsplätzen sind das im Hafengebiet.

Legen wir diesen Begriff etwas großzügiger aus und sprechen wir vom erweiterten Hafengebiet: Dann sind 300 Unternehmen mit ca. 8.500 Arbeitsplätzen zu berücksichtigen. 300 Unternehmen, die die hervorragenden Bedingungen und die guten Verkehrsanbindungen des Hafens überaus schätzen.

Darüber hinaus ist der Hafen ein überaus wichtiger Aspekt für den Logistikstandort Dortmund, einige Ansiedlungen hätte es ohne den Hafen und sein Leistungsportfolio sicher nicht gegeben. Beispielsweise das über unser Container Terminal bediente und in Hafennähe liegende IKEA-Europalager mit 1.200 Arbeitsplätzen und einer Ausdehnung von über einem Quadratkilometer und 1.200 Arbeitsplätzen.

Wir haben kürzlich eine Studie in Auftrag gegeben, die uns detailliert Auskunft über eben solche Dinge geben wird:

Wie viele Firmen sind im Hafen ansässig und können Sie abschätzen, was das steuerlich für die Stadt bedeutet?

Was das steuerliche Aufkommen der Stadt Dortmund durch den Hafen betrifft, kann ich keine Aussage treffen, das sehen Sie mir bitte nach. Schätzungen sind unsere Sache nicht, das darf schon etwas genauer sein. Deshalb verweise ich auch hier auf die in Auftrag gegebene Studie. Aber die Dortmunder Hafen AG, die die Grundstücke im Hafengebiet treuhänderisch für die Stadt Dortmund vermarktet und verwaltet, überweist allein aus dieser Tätigkeit jährlich ca. 4 Millionen Euro an die Stadtkasse.

Haben Sie Pläne, die Leistungskraft des Hafens noch weiter auszubauen?

Selbstverständlich. Denn den Hafen auf seinem derzeitigen Stand verharren zu lassen wäre nicht nur Stillstand, sondern Rückschritt. Der Hafen hat eine gute geografische Position, attraktive Verkehrsverbindungen und seine Stellung als Universalhafen für die Wirtschaft ist unbestritten. Die Voraussetzungen für die Unternehmen sind somit ideal – das soll auch in Zukunft so bleiben. Darum gibt es einige Planungen, die unsere Position ausbauen und das Leistungsspektrum des Hafens deutlich erweitern werden.

1. Die Projekte Glückauf-Express und Ruhr-cargo – ein bereits eingerichteter Bahnshuttle auf einem guten Weg und ein Container-Pendelverkehr per Schiff, wir sprachen bereits darüber.

2. Die neue KV-Anlage im Hafenbereich, eine marktgerechte Ergänzung des Leistungsspektrums. Das Terminal wird für den Umschlag von Trailern und Wechselbrücken errichtet, wird aber auch Kapazitätsspitzen

unseres Container Terminals abfangen.

3. Die Schienenanbindung des Logistikparks Westfalenhütte an die Terminals im Hafen. Dieser Logistikpark befindet sich auf dem Gelände der Westfalenhütte, ein ehemaliger Stahlproduktionsstandort, der in 3,5 km Entfernung vom Hafen innenstadtnah gelegen ist.

4. Ein in direkter Nachbarschaft zum Hafengebiet gelegenes Gelände der Bahn mit rund 300.000 m² das wir uns als Hafenerweiterungsfläche vorstellen können und das die Fläche des Hafens auf 2 km² anheben würde. Diese Erweiterung könnte der anhaltenden Nachfrage nach Ansiedlungsmöglichkeiten zugute kommen.

5. Einer unserer Hafenanlieger plant ein eigenes Schwergutterminal, das sich auch für Dritte öffnen und damit das Leistungsportfolio erweitern wird. Schwergutumschlag war bislang im Dortmunder Hafen zwar möglich, allerdings nur mit Mobilgerät – stets musste ein Kran besorgt werden. Aber das wird sich mittelfristig ändern. Sie sehen, es gibt Pläne im Dortmunder Hafen und bereits erfolgreich umgesetzte Projekte. Wichtig ist doch, den Markt konsequent zu beobachten und die eigene Leistungsfähigkeit richtig einzuordnen. Dann sollte die marktgerechte Ausrichtung des Hafens auch zukünftig möglich sein. Und das nicht nur unter ökonomischen, sondern auch unter ökologischen Aspekten.

Wie sind die Umschlagleistungen des Dortmunder Hafens und welche Bedeutung hat dabei die Binnenschifffahrt?

Hier möchte ich zunächst einmal differenzieren. Wichtig ist für den Dortmunder Hafen nicht nur der reine Schiffsgüterumschlag, sondern auch die Transportleistung unserer Tochter Dortmunder Eisenbahn. Und diese wiederum nicht nur im Hafengebiet, sondern auch überregional.

Der Schiffsgüterumschlag inklusive Containerumschlag lag in 2010 bei 2,52 Millionen Tonnen. Die Hö-

he der umgeschlagenen Tonnage, die sich in den Jahren vor der Wirtschaftskrise stets bei ca. 3 Mio. Tonnen bewegte und 2009 auf 2,41 Millionen Tonnen zurückging, erholt sich zusehends. Die Steigerung von 2009 auf 2010 entspricht unseren in 2009 getroffenen Prognosen. Während der Wirtschaftskrise haben wir in Dortmund das Phänomen beobachtet, das sich Transporte aufgrund vorsichtiger Dispositionen und damit einhergehend geringer Transportmengen auf den Lkw und die Bahn verlagert haben, was leider nicht immer ganz einfach rückgängig zu machen ist. Aber daran arbeiten wir.

Die Transportleistung der Dortmunder Eisenbahn im Hafengebiet lag 2010 bei 2,5 Millionen Tonnen. Insgesamt, also bis auf überregionale Ebene, lag die Transportleistung der Dortmunder Eisenbahn bei 16 Millionen Tonnen in 2010.

Im Dortmunder Hafen schauen wir für 2010 also auf eine Umschlag- und Transportleistung der Dortmund Hafen-Gruppe von 5,02 Millionen Tonnen zurück, aktuell verzeichnen wir in 2011 für die Monate Januar bis August einen Zuwachs von 3,6% beim Schiffsgüterumschlag inklusive Containern. Der Stellenwert des Binnenschiffes wird hier sehr deutlich. ■

Mit Qualität zum Erfolg



HTAG

Häfen und Transport AG

Bunkerbetrieb



Reederei
Befrachtung



Seeschiffs-
agentur



Häfen
Umschlag



Kontraktlogistik



Spedition
Güterbehandlung



HTAG Häfen und Transport AG

Neumarkt 7-11 · 47119 Duisburg

Tel.: +49 (0) 203 / 4 79 89-0 · Fax: +49 (0) 203 / 4 79 89-192

www.htag-duisburg.de

Duisburg · Berlin · Emden · Gustavsburg
Mannheim · Karlsruhe · Rotterdam · Thionville

„Die Elbe ist ein lebendiger Fluss, kein Betonkanal“, sagt Thomas Menzel, Chef der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost in Magdeburg

Elbekonferenz der SPD: Ökologie soll nicht zu Lasten der Schifffahrt gehen

Von Susanne Ehlerding

Zur Elbekonferenz hatte die SPD-Bundestagsfraktion Ende August nach Magdeburg eingeladen. Es ging um die „Ökologische Aufwertung der Elbe und binnenschifffahrtliche Nutzung. Herausforderung und Chance für die Region?“ Einen spannenden Meinungsaustausch zur Zukunft des Flusses boten die SPD-Bundestagsabgeordneten Waltraud Wolff, Gustav Herzog und Burkhard Lischka, der Vertreter des NABU, Magnus Wessel, Karl-Heinz Ehrhardt vom Magdeburger Hafen und Thomas Menzel von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Ost. Nur war der Titel „Elbekonferenz“ etwas irreführend. Eigentlich ist sie ja ein Gremium aus Vertretern von Bund und Ländern, das die Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie zur Aufgabe hat. Mit dem Elbelandhaus aber, einem fein restaurierten ehemaligen Kohlenlager der Bahn, hatte die SPD den Ort ihrer Konferenz gut gewählt. Nur einen Steinwurf entfernt fließt der Strom in Richtung Domfelsen. Die Nähe der Elbe mag dazu beigetragen haben, dass die Konferenz harmonisch verlief. Der 20 Jahre alte Streit zwischen Ökologen und Ökonomen um den Elbeausbau scheint bei einem relativ sachlichen Austausch angekommen zu sein.

Anlass für die Elbekonferenz der SPD war

die geplante Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Bestimmte Flüsse – auch die Elbe – sollen demnach in ihrer Bedeutung als Bundeswasserstraßen herabgestuft werden. „Diese Kategorisierung war die missglückte Antwort des Ministeriums, auf Forderungen des Haushaltsausschusses massiv Mittel einzusparen“, wertete Gustav Herzog die Planungen. Mit verkleinerten Zuständigkeiten könnte der Personalbedarf der WSD sinken und der Bund hätte die Möglichkeit, sich von Unterhaltungsmaßnahmen entlang einiger Flüsse zurückziehen. Das Thema spielte während der Veranstaltung allerdings keine große Rolle. Schließlich ist das letzte Wort darüber noch nicht gesprochen. Ende Oktober, so schätzte Magnus Wessel vom NABU, werde die nächste Fassung des Reformpapiers vorgestellt.

Zu Entscheidungen drängen die Vorgaben der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) aus dem Jahr 2000. Sie sieht vor, dass die Flüsse Europas bis 2015 in einen guten ökologischen und chemischen Zustand versetzt werden. Anfang kommenden Jahres, so erwarteten Teilnehmer in Magdeburg, wird sich die eigentliche Elbekonferenz zum nächsten Mal treffen. Nach einer relativ langen Zeit des Abwartens müssten dann konkrete Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung der Elbe beschlossen werden. Schließlich sollen sie schon bis 2015 umgesetzt sein.



Einen spannenden Meinungsaustausch zur Zukunft des Flusses erlebten die Teilnehmer der SPD-Elbe-Konferenz. Foto: Sabine Ehlerding

Allerdings haben die EU-Länder in Ausnahmefällen noch bis 2021, in einem nächsten Schritt sogar bis 2027 Zeit, ihre Flüsse naturnah zu gestalten. Wie das Flusskilometer für Flusskilometer aus-

zusehen hat, werde sicher noch Gegenstand von Diskussionen sein, sagte Magnus Wessel vom NABU nach der SPD-Konferenz: „Wie man sagt: hinten wird die Ente fett.“ Was den Ausgleich zwischen Wirtschaft und Umweltschutz angeht, hat man aber beim Umbau von Buhnen schon gute Erfahrungen gesammelt. Das berichtete WSD-Präsident Thomas Menzel in seiner Präsentation. Buhnen säumen ja die gesamte Elbe ab Kilometer 121. Mit einer Absenkung, wie sie beispielsweise im Biosphärenreservat Mittelelbe umgesetzt wurde, habe man gute ökologische Ergebnisse erreicht. „Ziel ist eine stärkere Durchströmung der Buhnenfelder bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Regelungswirksamkeit. Ökologische Maßnahmen sollen nicht zu Lasten der Schifffahrt gehen“, sagt Menzel. Wie die wissenschaftliche Begleitung der Baumaßnahmen ergab, sei das auch gelungen.

Seit die WSD vor zwei Jahren Aufgaben der wasserwirtschaftlichen Unterhaltung übernahm – eine bereits umgesetzte Vorgabe der WRRL – hat sich auch an den Parallelwerken einiges getan. Sie wurden teilweise geöffnet oder geschlitzt, etwa in Gallin bei Kilometer 204. An den umgestalteten Parallelwerken entstehen bei Niedrigwasser Inseln und damit sichere Brutplätze für Vögel. Außerdem wurde so das Brackwasserproblem gelöst.

Solche Maßnahmen müssten nun in das geplante Gesamtkonzept Elbe eingebunden werden, forderte Magnus Wessel. Er verlangte, dass auch die Landwirtschaft bei der Elbekonferenz der Länder mit am Tisch sitzt. Der Sandeintrag in den Fluss habe nämlich „deutlich zugenommen“, seit Grünland entlang der Elbe umgebrochen und vermehrt für den Anbau von Mais genutzt wurde. Maisäcker seien sogar während die Pflanze noch stehe stark von Erosion betroffen.

Hier könnten sich gemeinsame Interessen mit der Binnenschifffahrt ergeben. Vertreter von Reedereien machten in der Fragerunde nach den Statements auf dem Podium deutlich, wie wichtig für sie die Verlässlichkeit der Schifffahrt der Elbe ist. Im Moment lautet das Unterhaltungsziel, dass an 345 Tagen im langjährigen Mittel 1,60 Meter Tiefe gewährleistet sein sollen. Allerdings ohne

Garantie: „Die Elbe ist ein lebendiger Fluss, kein Betonkanal“, sagte Thomas Menzel. Er machte deutlich, dass das Abbaggern von Sand keine dauerhafte Lösung des Problems sei: „Wenn man das über eine längere Strecke macht, sinkt der Wasserspiegel und man hat nichts gewonnen.“ Nach heutigem Wissensstand sei es aber möglich, die Selbstregulierungskräfte des Flusses besser zu beurteilen und zu nutzen. Hier erntete Menzel deutliches Kopfnicken von Karl-Heinz Ehrhardt, dem Geschäftsführer des Magdeburger Hafens. Er setzt ebenfalls auf intelligente wasserbauliche Maßnahmen zur Erhaltung der Schifffahrt.

„Konfliktpotential“ berge natürlich der Ausbau der sogenannten Reststrecke zwischen Dömitz und Hitzacker, räumte Ehrhardt auf Nachfrage ein. Hier wurden Regulierungsmaßnahmen durch den Zweiten Weltkrieg verhindert, so dass die Elbe zwischen den Buhnen breiter ist als an anderen Stellen. Gustav Herzog versuchte hier, eine ausgleichende Haltung zu finden: „Ich habe gelernt, dass das Wort Ausbau an der Elbe viele Emotionen weckt und im Bereich der Reststrecke kann man trefflich darüber streiten, ob der Begriff ‚Ausbau‘ angemessen

ist“, sagt er. Nur planungsrechtlich, weil die Buhnen dort zu kurz seien, handele es sich um einen Ausbau. „Es geht nicht darum, den Fluss für größere Schiffe auszubauen. Wir wollen, dass durch wasserbauliche Maßnahmen in einer modernen, ökologischen Form der Fluss sein Bett selbst in der Tiefe sauber hält wie es gebraucht wird“, sagte der SPD-Abgeordnete.

Im Magdeburger Hafen jedenfalls hat man die Zeichen der Zeit erkannt, konnte man aus der Präsentation von Karl-Heinz Ehrhardt schließen. Für eine umweltgerechte Bewirtschaftung der Wasserstraßen seien die „Umschlagspunkte in den Binnenhäfen so aufzustellen, dass sie von der energetischen Seite her ökologisch sind“, sagte der Fachmann. Im Magdeburger Hafen beispielsweise sollen künftig Hybridloks und Elektranen an den Kais aus einer Windkraftanlage gespeist werden.

Gleichzeitig müsse aber auch das wirtschaftliche Umfeld stimmen, betonte Ehrhardt. „Wenn wir als mitteldeutsches Wirtschaftsgebiet bestehen wollen und ab 2019 von Transferleistungen überwiegend abgehängt sind, müssen wir Ansiedlungen betreiben. Das Thema heißt Wirtschaft, Wirt-

schaft, Wirtschaft und die Wirtschaft geht nur dahin, wo sie Infrastruktur vorfindet. Also brauchen wir die Elbe dafür“, sagt der Hafen-Geschäftsführer. Der Fluss werde auch künftig eine beträchtliche Rolle als Wasserstraße spielen, Magdeburg könnte das Duisburg des Ostens werden.

Diskutiert wurde in diesem Zusammenhang über Tonnagezahlen aus dem Bundesverkehrsministerium, mit denen die mögliche Herabstufung der Elbe begründet wird. „Man darf nicht nur auf die Tonnage schauen, sondern auch auf die große Wertschöpfung, die mit Projektladungen erreicht wird“, hielt Thomas Menzel dagegen. Airbusteile ließen sich eben am besten über die Wasserstraße bewegen. Die Kategorisierung sei vom Grundsatz zwar richtig, man müsse aber an den Kriterien arbeiten, sagte Ehrhardt. Derzeit hat die Wirtschaft investiert, um große Tonnagezahlen auch bei relativ niedrigem Wasserstand möglich zu machen. Ende 2010 charterte die Deutsche Binnenreederei den Container-Leichter SL FRANC ein. Der Prototyp ist in seiner Breite und Länge auf die Elbe abgestimmt und hat bei 1,60 Meter Wassertiefe rund 840 Tonnen Ladevermögen oder 75 bis 80 TEU. ■

Anzeige



The fast link:
www.portofhamburg.com

CONTAINER SERVICES VIA PORT OF HAMBURG



Port of Hamburg

Hafenentwicklungsstrategie soll die Rahmenbedingungen schaffen, um für die Abwicklung des zukünftigen Güterverkehrsaufkommens vorbereitet zu sein

Sehr gute Wachstumsprognosen für den Neckarhafen Plochingen

Von Stefanie Lehnert

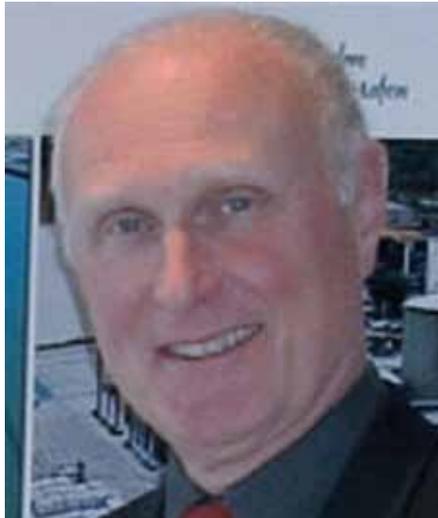
Ausgehend von der im März 2010 vorgelegten Grundlagenuntersuchung für ein Binnenschiffahrts- und Hafenkonzzept im Rahmen der Fortschreibung des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg hat das Steinbeis-Innovationszentrum Logistik und Nachhaltigkeit im Juni 2011 eine langfristige Hafenentwicklungsstrategie für den Neckarhafen Plochingen erstellt. Aus der Grundlagenuntersuchung von 2010 stehen Prognosewerte bezogen auf die Baden-Württembergischen Häfen zur Verfügung, die in die Hafenentwicklungsstrategie mit aufgenommen werden.

Die Binnenschiffahrt gilt als „stille Reserve“ unter den Verkehrsträgern in der Bundesrepublik Deutschland, weil ihr noch in bedeutendem Umfang Kapazitätsreserven zugeschrieben werden. Tiefgreifende Veränderungen im Güterverkehr und in der Logistik, die als Folge des sogenannten Güterstruktureffekts (Wandel der Produktionsstruktur von Massengütern hin zu wertschöpfungsintensiven Gütern) eingetreten sind, haben auch auf die Binnenschiffahrt und die Binnenhäfen durchgeschlagen. Kennzeichen dieses Wandels ist in den beiden Häfen der Region Stuttgart die verstärkte Nachfrage nach Flächen mit trimodaler Anbindung.

Die im März 2010 vorgelegte Untersuchung beruhte auf einer Gliederung des Projektes in drei aufeinander abgestimmte Aktionsfelder. Das erste Aktionsfeld beschäftigte sich mit der Detailanalyse des Hafens, seinen Anliegern und der vorhandenen Su- prastruktur. Das zweite Aktionsfeld galt der Sichtung und Bewertung der gesammelten Informationen, hier wurden auch Problembe- reiche seitens der Unternehmen am Hafens- standort Plochingen aufgezeigt. Aktionsfeld drei beschäftigte sich mit der Erarbeitung konkreter Handlungsempfehlungen im Sinne einer langfristigen Hafenentwicklungsstrategie.

Für den Neckarhafen Plochingen wurden mit die höchsten Zuwachspotenziale aller baden-württembergischen Binnenhäfen prognostiziert. Die Hafenentwicklungsstrategie

soll die Rahmenbedingungen schaffen, um für die Abwicklung des zukünftigen Güterverkehrsaufkommens vorbereitet zu sein. Zunächst einmal werden einige Eckdaten zum Hafen Plochingen festgehalten. Der Hafen Plochingen markiert den Anfang und das Ende des schiffbaren Neckarabschnitts. Er liegt in einem Talkessel und ist straßenseitig hervorragend über die Bundesautobahn A 8 sowie die Bundesstraßen B 10 und B



Kann mit der Entwicklung seines Hafens zufrieden sein: Eberhard Weiß, Geschäftsführer der Neckarhafen Plochingen GmbH

313 an das überörtliche Straßennetz angeschlossen. Der Hafen ist mit der Schienenverbindung Stuttgart – München bzw. Karlsruhe – Stuttgart – München sowie mit der Strecke Stuttgart – Reutlingen/Tübingen verknüpft. Über den Knoten Ulm bestehen Gb Verbindungen Richtung Bodensee beziehungsweise Österreich. Über den Knoten Kornwestheim ist der Hafen in das Inter- cargonetz von DB Schenker Rail im Nach- sprung eingebunden. Die Gleisanlagen sind so dimensioniert, dass Abstellgruppen für Wagengruppen und Ganzzüge vorhanden sind, beispielsweise wird das Kraftwerk Alt- bach mit Kohle über die Güterverkehrsstelle Plochingen in Ganzzügen versorgt. Betrie- ben wird der Hafen von der Neckarhafen Plochingen GmbH. Gesellschafter sind zum einen die Privatwirtschaft mit den Hafenu- nternehmen und Unternehmen, welche über

den Hafen Güterverkehr abwickeln. Zum Zweiten die öffentliche Hand mit der Stadt Plochingen als größtem Anteilseigner, dem Landkreis Esslingen sowie die Kommunen in der näheren Umgebung. Die Stadt Plo- chingen ist Eigentümer der Flächen. Die Gesamtfläche des Hafens beträgt rund 38 Hektar und bietet etwa 600 Beschäftigten einen Arbeitsplatz.

Bei einer Betrachtung der Verkehrsent- wicklung von 2005 – 2010 verzeichnete der Hafen Plochingen im Jahr 2005 einen Gesamtumschlag von über 1,7 Millionen Tonnen. In den folgenden Jahren verrin- gerte er sich im Durchschnitt auf rund 1,4 Millionen Tonnen. Im Jahr 2009 ergab sich aufgrund der Wirtschaftskrise ein aberma- liger Verkehrsrückgang auf rund 1,2 Millio- nen Tonnen. 2010 stieg das Verkehrsauf- kommen bereits wieder an und erreichte ein Gesamtumschlagsaufkommen von 1,4 Millionen Tonnen. Betrachtet man das ab- solute Umschlagsaufkommen auf alle drei Verkehrsträger bezogen, stellt sich heraus, dass der Lkw-Umschlag in den vergangenen fünf Jahren kontinuierlich angestiegen ist. Der Schiffsgüterumschlag verzeichnete im Jahr 2006 im Vergleich zum Vorjahr einen erheblichen Rückgang von rund 500.000 Tonnen. Während sich das Aufkommen im Jahr 2005 noch auf 1.257.760 Tonnen belief, verringerte sich dieses im Jahr 2006 auf 757.610 Tonnen, was ausschließlich auf den Kohleumschlag für das Kraftwerk Altbach zurückzuführen ist (Verlängerung der Lauf- zeiten der Kernkraftwerke zum damaligen Zeitpunkt).

Das Gesamtaufkommen im Bahnumschlag erreichte im Jahr 2008 mit einem Volumen von 380.912 Tonnen einen Höchststand. In den Folgejahren verringerte sich das Aufkommen pro Jahr auf durchschnittlich 255.000 Tonnen.

Das schiffseitige Gesamtverkehrsaufkom- men belief sich im Jahr 2010 auf rund 712.000 Tonnen, wobei der Güterempfang mehr als doppelt so hoch ist wie der Güter- versand. In dem vorliegenden Gutachten wird deutlich, dass vor allem für die beiden Neckarhäfen Stuttgart und Plochingen hohe Zusatzpotenziale für die Binnenschiffahrt

prognostiziert werden. So wird allein für den Hafen Plochingen von einem zusätzlichen Potenzial in Höhe von 3,6 Millionen Tonnen ausgegangen, was einer Steigerung von über 370% entspricht. Das für den Hafen Plochingen prognostizierte Zusatzpotenzial für 2025 gegenüber 2006 beträgt über 500%. Das schiffseitige Aufkommen im Jahr 2006 belief sich auf 757.000 Tonnen. Dieser Wert wurde aus den amtlichen Statistiken entnommen und dient als Grundlage der Potenzialabschätzung.

Im nächsten Abschnitt werden das methodische Vorgehen und die Befragungsinhalte dargestellt, die im Rahmen von Expertengesprächen mit Unternehmensvertretern auf Ebene der jeweiligen Geschäftsleitung durchgeführt wurden. Folgende Themenkomplexe wurden untersucht: aktuelle betriebliche und infrastrukturelle Situation der Hafenanlieger, Auslastung der beanspruchten Hafenumflächen, Nutzung der Verkehrsträger im Güterversand bzw. -empfang, Zufriedenheit mit der verkehrlichen Erschließung des Hafens Plochingen aus Sicht der Unternehmen, Planungen der Unternehmen am Standort Plochingen, Ermittlung des Bedarfs an weiteren Flächen, Anforderungen an die künftige Hafeninfrastruktur. Bei jedem Interview wurde auch das Betriebsgelände der jeweiligen Unternehmen besichtigt. Außerdem wurden Gespräche mit den Bürgermeistern der Stadt Plochingen und der Gemeinde Deizisau geführt. Weil der Frage-

leitfaden offen konzipiert war, wurden während der Interviews viele zusätzliche Informationen gewonnen, was sehr nützlich für die Entwicklung der Handlungsempfehlungen innerhalb der Untersuchung war. Zunächst wurde die aktuelle Situation des jeweiligen Hafenanliegers erfasst. Vor allem die derzeitige Nutzung der Flächen, insbesondere der Freiflächen, war von besonderem Interesse. In Bezug auf die zukünftige Ausrichtung der Unternehmen im Zusammenhang mit ihren Aktivitäten am Standort Plochingen ging es neben der Erfassung des notwendigen Flächenbedarfes auch um die Darstellung von Anforderungen an eine künftige Hafeninfrastruktur.

In der Ergebnisdarstellung sind alle dem Hafen Plochingen zugeordneten Firmen zusammengefasst, auch wenn die beiden Unternehmen Aleris Recycling und die Firma Schrott Bosch zur Gemeinde Deizisau gehören und somit außerhalb des Hafengebietes liegen. Alle Hafenanlieger nutzen die ihnen zur Verfügung stehenden Flächen im Allgemeinen vollständig aus. Die Mehrzahl der Unternehmer gibt an, dass ihnen nahezu keine Erweiterungsflächen mehr verfügbar seien. Im Rahmen der Analysen konnten lediglich bei drei Hafenanliegern geringe Erweiterungsmöglichkeiten identifiziert werden, nämlich bei der Firma Drahtwerk Plochingen, der Firma TanQuid und bei der Firma Schrott Bosch, bei der zurzeit noch elftausend Quadratmeter Freigelände vorhanden

ist. Weil die Kapazitätsgrenze bei fast allen Unternehmen ausgereizt ist, müssen die Firmen innerhalb des Tagesgeschäftes oftmals improvisieren. Die verkehrliche Situation der beiden Straßen „Am Rheinkai“ und „am Nordseekai“, die den Hafen erschließen, wird durch das hohe Lkw-Aufkommen und die Nutzung der Straßen als Abstellfläche für Sattelzüge zusätzlich erheblich erschwert. Neben den Lkw und Anhängern werden auch Privatfahrzeuge der Beschäftigten in diesen Bereichen abgestellt.

Die im Hafen ansässigen Unternehmen sind in Bezug auf die verkehrliche Erschließung im Allgemeinen zufrieden. Als Vorteil wird die Anbindung an die Bundesstraße B10 und die Bundesautobahn A8 gesehen. Im Schienenbereich wird lediglich die Servicequalität von DB Schenker Rail AG in Bezug auf die Wagenbereitstellung und -abholung kritisiert. Auch der Mangel an Pünktlichkeit und Flexibilität hat zum Beispiel dazu beigetragen, dass verschiedene Anlieger Verkehre von der Schiene auf die Straße verlagert haben.

Bei Betrachtung der wasserseitigen Erschließung wird deutlich, dass der Ausbau der Schleusen als grundlegende Voraussetzung zur Steigerung des Güteraufkommens angesehen wird. Die sich durch die Schleusenverlängerung ergebende Möglichkeit, größere Schiffe einzusetzen, ist vor allem für die Unternehmen der Mineralöl- und Recyclingbranche von besonderer

Anzeige



NECKARHAFEN PLOCHINGEN

Das Tor zum Rhein und zu den Seehäfen

Neckarhafen Plochingen GmbH, Am Rheinkai 10, 73207 Plochingen
 Tel (0 71 53) 6 13 15-0, Fax (0 71 53) 6 13 15-22,
 E-Mail: info@neckarhafen-plochingen.de, Internet: www.neckarhafen-plochingen.de

Bedeutung. Vor dem Hintergrund der aktuellen Situation bezogen auf die Planungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sollten alle Anstrengungen unternommen werden, an der bereits beschlossenen Verlängerung der Schleusen festzuhalten.

Weil die ansässigen Unternehmen im Hafen Plochingen von einer weiteren Steigerung ihres Güteraufkommens ausgehen, spielt das Thema Flächen eine wichtige Rolle. Derzeit ist festzustellen, dass kein Hafenanlieger plant, seinen Betrieb an einen anderen Standort zu verlagern. Dieser Sachverhalt unterstreicht die Bedeutung des Hafens Plochingen.

Trotz genereller Zufriedenheit sind für die Hafenanlieger verschiedene Aspekte von besonderer Wichtigkeit, wie zum Beispiel der Ausbau der Schleusen als Voraussetzung zur Steigerung des schiffseitigen Güteraufkommens. Die Schaffung klarer Rahmenbedingungen durch den Bebauungsplan mit notwendigen Entwicklungsmöglichkeiten, die Erhaltung des Sondernutzungsgebietes „Hafen Plochingen“, aber auch Marketingmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit, außerdem die Verbesserung der

Wagengestellung durch DB Schenker Rail. Auch die Nutzung eventuell frei werdender Gleisflächen der Deutschen Bahn AG zur Erweiterung des Hafens und die Reaktivierung des Parallelgleises im nördlichen Hafenbecken spielen eine Rolle.

Wie in den Analysen deutlich wurde, sind entlang der Uferseiten des Neckars talwärts Richtung Esslingen weder auf der Gemarkung Plochingen noch auf der Gemarkung Deizisau Freiflächen vorhanden. Auch im Einzugsbereich der bestehenden Gewerbegebiete in beiden Gemeinden lassen sich keine Flächen für die gewerbliche Nutzung schaffen. Die Nutzbarmachung des Sicherheitsbeckens für Gewerbe und Industrie würde zu einem Landgewinn von rund 15.000 Quadratmeter Fläche führen, auch im Stromhafen könnten durch die Verschmälerung des Neckars neue Flächen geschaffen werden. Das bisherige Schrägufer sollte dabei durch Spundwände ersetzt werden.

Um die Schlagkraft der drei baden-württembergischen Neckarhäfen zu erhöhen, wird eine intensivere Zusammenarbeit empfohlen. Durch die Initiierung eines Lenkungsbeirats, der die Aktivitäten der Häfen

Heilbronn, Stuttgart und Plochingen koordiniert, könnten auch Betreiber großer privater Anlände eingebunden werden.

Mit der Verabschiedung des nationalen Hafenkonzeptes im Juni 2009 wird den See- und Binnenhäfen in der Bundesrepublik Deutschland eine Schlüsselrolle zugeschrieben. Entsprechend dem Hafenkonzept sind sie Drehscheiben des nationalen und internationalen Warenaustausches, Knotenpunkte des Land- und Schiffsverkehrs, attraktive Standorte für Industrieunternehmen und das Dienstleistungsgewerbe, Zentren für logistische Aktivitäten und Schnittstellen für die Landverkehrsträger Straße und Schiene mit dem System Schiff/Wasserstraße. Der Hafen Plochingen verfügt bereits heute über eine Reihe dieser Attribute. Mit der langfristig ausgelegten Hafenenwicklungsstrategie soll dieses Profil geschärft und ausgebaut werden. Dies setzt voraus, dass sich die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen nicht grundlegend ändern und die Wasserstraße Neckar auch in Zukunft „erste Wahl“ bleibt. Außerdem wird vorgeschlagen den Hafen Plochingen in das sogenannte Südwest-Cluster des nationalen Hafenkonzeptes einzubeziehen. ■

Das WSA Heidelberg lässt Anlandungen in der Schiffahrtsrinne beseitigen

Im Neckar wird gebaggert

Die Hochwässer im Dezember 2010 und Januar 2011 haben ihre Auswirkungen hinterlassen. Rund 20.000 Tonnen an Geschiebe und Sedimenten liegen in der Fahrrinne der Frachtschiffe und führen deshalb zu örtlichen Einschränkungen der Schifffahrt. Um die Engstellen zu beseitigen, wurden nun die erforderlichen Baggerarbeiten an zwei Wasserbaufirmen vergeben.

Im Frühjahr 2011 wurde die 113 km lange Strecke zwischen Feudenheim und Heilbronn durch das Messschiff „Neckar“ gepeilt. Nach Auswertung der Peilergebnisse durch die zuständigen Experten des Wasser- und Schifffahrtsamtes Heidelberg in den Außenbezirken Heidelberg, Eberbach und Bad Friedrichshall, wurden insgesamt 20 Baggerfelder lokalisiert, in denen bereichsweise die Fahrrinntiefe von 2,80 m nicht mehr gegeben ist. „Wir kennzeichnen die für die Schifffahrt eingeschränkten Wasserstraßenbereiche mit zusätzlichen Fahrwassertonnen, damit sich kein Schiff festfährt“ erläutert Karl-Dieter-Fischer, Wasserbaumeister des Außenbezirks in Heidelberg.

Klaus Genthner, Wasserbau-Ingenieur in der Unterhaltungsabteilung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Heidelberg, erläutert den Ablauf bis zur Auftragsvergabe wie folgt: „Die Peilung ist Grundlage für die Massenermittlung. Danach werden Proben des zu baggernden Materials entnommen und durch ein zugelassenes Institut analysiert, um zuordnen zu können in wieweit das Baggergut ggf. im Bereich des Flusses mit Übertiefe umgelagert werden kann oder ob es aufgrund einer Schadstoffbelastung in eine spezielle Deponie außerhalb der Wasserstraße verbracht werden muss. Dies wird alles in einer öffentlichen Ausschreibung entsprechend vorgeschrieben, bevor die Arbeiten dann durch Fachfirmen umgesetzt werden“.

Die Baggerarbeiten wurden in zwei Losen vergeben. Zum Einen an die Wasserbaufirma Hülskens, Niederlassung Ludwigshafen und zum Anderen an die Baufirma Alpine, Niederlassung Stuttgart.

Beginn der Unterhaltungsarbeiten, mit Baggerstellen in den Stauhaltungen Ladenburg, Neckargemünd, Neckarsteinach, Hirschhorn

und Rockenau sowie im unteren Vorhafen der Schleuse Feudenheim, war Mitte September. Die Maßnahme wird rund 450.000 Euro kosten. Negative Auswirkungen der Unterhaltungsbaggerungen auf die Umwelt gibt es nicht.

Die Bundeswasserstraße Neckar ist für die Verkehrs-Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg von zentraler Bedeutung. Hinsichtlich ihrer Sicherung in Bestand und Leistungsfähigkeit wird der Bund daher in den kommenden Jahren umfangreiche Mittel bereit stellen. Im Zuge dieser Maßnahmen werden auch Fischaufstiegsanlagen an den Staustufen geplant, um die Fischdurchgängigkeit wieder herzustellen.

Zu der wirtschaftlichen Relevanz als Verkehrsträger hat der Neckar vor allem eine ökologische Funktion als Lebensraum für Fische und Kleintiere. Das System Schiff-Wasserstraße ist mehr als ein Transportweg: Es steht für Lebensraum, Naherholung, Freizeit und Gewinnung von CO₂-neutraler Energie durch Wasserkraftwerke. ■

„Tag der Offenen Baustelle“ an der 2. Schleuse Wusterwitz und „Stand der Bauausführung“

Die Schleusen-Freigabe ist für den Sommer 2012 vorgesehen

Nach den ersten beiden Tagen der offenen Baustelle am 26. Juni 2009 und dem 09. Oktober 2010 hat das Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg am 16.09.2011 anlässlich der Rohbaufertigstellung der Schleuse zum 3. Tag der offenen Baustelle nach Wusterwitz eingeladen.

Bereits vor Beginn der eigentlichen Veranstaltung fanden sich die ersten Interessierten auf der Baustelle ein. Bis 19:00 Uhr nahmen ca. 300 Besucher teil. Bei bestem Spätsommerwetter wurden die Besucher durch die „Arge Neubau Schleuse Wusterwitz“ und das Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg umfassend über das Schleusenprojekt und den Baufortschritt informiert. Das Angebot umfasste, neben einem halbstündigen Vortrag Erläuterungen auf der Baustelle mit direktem Blick in die Baugrube. Ebenso konnte das Funktionsprinzip einer Schleuse anhand der bestehenden Nordschleuse miterlebt werden.

36.000 m³ Stahlbeton

Am 16. Dez. 2009 begannen die Stahlbetonarbeiten mit einem Sohlabschnitt im Unterhaupt. Mit der Großbetonage der letzten großen Wand vom 14.09. bis 15.09.2011 auf der Nordseite des Unterhauptes mit rd. 1.000 m³ wurde der Rohbau nahezu fertiggestellt. Dazwischen wurde der gesamte Konstruktionsbeton der Sohle, der Kammerwände und der Schleusenhäupter eingebaut, damit sind rd. 36.000 m³ Stahlbeton verbaut. Die umfangreichste Betonage war ein Sohlabschnitt mit über 2.800 m³ und einer Betonierdauer von 2,5 Tagen.

Bereits vor der letzten Betonage hat die Bodenverfüllung oberhalb der Längskanäle begonnen. Die Wasserbauarbeiten auf der Südseite im oberen Vorhafen sind weit voran geschritten, d.h. die Sohle wurde durch Nassbaggerarbeiten vertieft, aufgrund der Dammlage mit Ton gedichtet und mit Geotextil und Wasserbausteinen abgedeckt. Als nächstes stehen die Anschlüsse der Schleu-

se an den unteren und oberen Vorhafen an. Dazu muss in den Einfahrtsbereichen der Boden ausgebagert werden und die Baugrubenumschließung im Einfahrtsbereich einschließlich deren Verankerung rückgebaut werden.

Die weiteren Wasserbauarbeiten im Oberen Vorhafen auf der Nordseite können erst nach der geplanten Verkehrsfreigabe der neuen Schleuse im Jahr 2013 ausgeführt werden, da bis dahin dieser Bereich für die in die Bestandsschleuse ein- bzw. ausfahrende Schifffahrt freizuhalten ist und damit nicht als Arbeitsfläche zur Verfügung steht. Der untere Vorhafen wurde als vorgezogenes Baulos bereits bis 2007 ausgebaut. Parallel zu den Arbeiten auf der Baustelle hat die Firma SIBAU Genthin die Werksfertigung der Stahlwasserbauteile abgeschlossen. Die Schleusentore, die Längskanalverschlüsse, der Stoßbalken für das Untertor und die Revisionsverschlüsse stehen zum Transport auf die Baustelle bereit. Der Einbau des ca. 74 t schweren Untertores und des ca. 43 t schweren Obertores ist noch für 2011 vorgesehen. Die dafür erforderlichen vorbereitenden Arbeiten wie die Montage der Armierungen und der Einbau von Zweitbeton haben im August 2011 begonnen. Die Verkehrsfreigabe der 2. Schleuse Wusterwitz ist weiterhin planmäßig für den Sommer 2012 vorgesehen. ■



Blick in die Baugrube im August 2011.

Foto: WNA Magdeburg

Die Energiewende in Deutschland stellt sehr hohe Anforderungen an die Wasserstraßen und an die Hafeninfrastruktur

HTG-Kongress: Das Wasserstraßennetz muss leistungsfähiger werden

Die Zukunft des Wirtschaftsstandortes Deutschland liegt am und auf dem Wasser. Damit die von der Bundesregierung und der EU gesetzten Energie- und Umweltziele erreicht werden können, müssen Häfen und Wasserstraßen bis 2020 jedoch deutlich leistungsfähiger werden. Das machten Offshore-Industrie, Logistiker und Wasserbauexperten auf dem dreitägigen Kongress der Hafentechnischen Gesellschaft (HTG) in Würzburg deutlich.

„Wir brauchen Häfen, viele Häfen.“ Die Forderung von Tilman Schwenke, Offshore Wind Manager von Mainstream Renewable Power aus Berlin, steht stellvertretend für eine ganze Reihe von Offshore-Unternehmen, die nach Möglichkeiten suchen, die gewaltig wachsenden, infrastrukturellen Herausforderungen zu meistern, die mit dem Bau von Windkraftanlagen in Nord- und Ostsee verbunden sind. Denn Wind, davon ist nicht nur Schwenke überzeugt, werde bei der Energiewende die entscheidende Rolle spielen. Immer größere und leistungsstärkere Anlagen sind erforderlich, um den aus Wind gewonnenen Stromanteil den EU-Zielen entsprechend bis zum Jahr 2020 auf 20 bis 40 Gigawatt hochfahren zu können. Liegt die Leistung einer Windenergieanlage auf See heute bei durchschnittlich 150 Megawatt, werden künftig 500 Megawatt große Kraftwerksblöcke im Meeresboden verankert werden, so der Windenergie-Experte auf dem HTG-Fachkongress für Hafentechnik, Schifffahrt und Logistik in der Residenzstadt. Für Transport und Logistik bedeutet das: Hafen- und Umschlaganlagen benötigen deutlich mehr Kapazitäten um beispielsweise 700 Tonnen schwere Pfähle, sogenannte Monopiles, auf Pontons schwimmend lagern zu können. Binnenwasserstraßen müssen aufgrund größerer Zulieferlasten eine durchgehend höhere Abladetiefe (Fahrinnentiefe) gewährleisten, Seehäfen in den Ausbau ihrer Binnenschiffsterminals investieren, damit sie nicht zum Nadelöhr in der Versorgungskette werden.

„Leider werden Binnenschiffe in unseren Häfen immer noch wie Stiefkinder behandelt“, konstatierte Rüdiger S. Grigoleit, Vorsitzender des Deutschen Seeverladerkomitees im

BDI. Laut Grigoleit fehlt es an dem übergreifenden Blick auf die Versorgungskette, der das System Wasserstraße und damit auch Deutschlands Binnenhäfen stärker in alternative Transportkonzepte einbindet: „Wir müssen anfangen, quer zu denken, wenn wir das Volumen bewältigen wollen, das uns 2020 blüht“, so Grigoleit im Rahmen der HTG-Podiumsdiskussion zu Verkehrskonzepten der Zukunft.



Forderte auf dem HTG-Kongress in Würzburg, Binnenhäfen stärker in Transportkonzepte einzubinden: Rüdiger S. Grigoleit, Vorsitzender des Deutschen Seeverladerkomitees im BDI. Foto: HTG

„Die gewünschte Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraße wird nur realisierbar sein, wenn sich aus dem Transport mit dem Binnenschiff wirtschaftliche Vorteile gegenüber konkurrierenden Verkehrsträgern ergeben. Dies kann nur mit einem leistungsfähigen Wasserstraßennetz gelingen“, unterstrich der Regierungspräsident von Unterfranken, Dr. Paul Beinhofer in seiner Begrüßungssprache. Und auf die regionale Bedeutung bezogen, ergänzte er: „Unterfranken muss daran interessiert sein, die Potenziale die der Main in ökonomischer Hinsicht bietet, konsequent auszuschöpfen und die Häfen der Region weiter zu leistungsfähigen Güterumschlagplätzen auszubauen.“

Der Binnenschifffahrt und damit auch der regionalen Wirtschaft in Mainfranken eine

verlässliche Perspektive geben zu können, darauf zielte auch der Beitrag von IHK Hauptgeschäftsführer Würzburg-Schweinfurt, Professor Dr. Ralf Jahn, ab. „Es darf keinen weiteren Verzug des Main-Ausbaus geben. Das Nadelöhr zwischen Straubing und Vilshofen muss beseitigt werden“, so Jahn vor den 400 Teilnehmern des Kongresses.

„Hier, wie an den anderen Flüssen, die zugleich Wasserstraße sind, gilt es, die aktuellen Bedürfnisse der Schifffahrt mit den Erfordernissen eines verantwortungsvollen Umgangs mit Natur und Umwelt zu vereinen und widerstreitbare Interessen miteinander zu versöhnen“, so Ministerialdirektor Reinhard Klingen, Vorstand der HTG und Abteilungsleiter Wasserstraßen und Schifffahrt im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Klingen hob hervor, wie wichtig es sei, Mittel zum Ausbau des Verkehrsträgers in den Haushalt einzubringen: „Vom Kosten-Nutzen-Verhältnis des Main-Ausbauens kann jede Bahnstrecke nur träumen.“

400 Teilnehmer waren dem alle zwei Jahre stattfindenden Kongress in die Residenzstadt Würzburg gefolgt. 60 Vorträge beleuchteten innerhalb von drei Tagen die Zukunft von Häfen und Wasserstraßen, nahmen Logistik und Hafenplanung unter die Lupe und machten in Simulationen die Einflüsse von Wasser, Wind und Wellen auf Wasserbauwerke deutlich.

Über die Hafentechnische Gesellschaft Die 1914 gegründete Hafentechnische Gesellschaft e.V. (HTG) befasst sich auf gemeinnütziger Basis mit allen wissenschaftlichen und praktischen Fragen technischer und wirtschaftlicher Natur aus den Bereichen Hafen, Schifffahrt und Logistik sowie deren Anforderungen an die Verkehrsträger und den Küstenschutz. Die etwa 1600 Mitglieder setzen sich aus Ingenieuren, Naturwissenschaftlern, Nautikern, Kaufleuten und Juristen zusammen. Sie kommen aus Wissenschaft und Forschung, aus Bauwirtschaft, Hafenbetrieb, Verwaltung und Beratung. ■

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

EU-Strategie eröffnet der europäischen Binnenschiffahrt grenzenlose Perspektiven – wenn es klappt

Fließt die Nordsee künftig in das Schwarze Meer?

Von Peter Baumgartner

Acht Mitgliedsstaaten und sechs weitere Donauländer stehen in einer Reihe und haben sich die gemeinsamen Ziele auf die Nationalflagge geschrieben. Der EU-Aktionsplan versteht sich als eine maßgebliche Richtlinie für die Vergabe von europäischen Fördermitteln (v.a. Regionalförderungen) für konkrete Projekte in der Finanzperiode 2014-2020. Zuständig ist der Regionalkommissar Johannes Hahn. Am 3. Februar 2011 wurden die zuständigen Koordinatoren für insgesamt 11 Themenbereiche ernannt und die gemeinsame Strategie am 24. Juni vom EU Rat verabschiedet. Österreich und Rumänien sind für den Themenbereich Verbesserung der Mobilität und Verbindung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (Binnenschiffahrt) zuständig. Österreichs Aufgabe wird von der via donau im Auftrag des Verkehrsministeriums wahrgenommen. Fünf Ziele wurden in dieser Gruppe im Juli beschlossen:

- Erhöhung des Güterverkehrs auf dem Fluss bis 2020 um 20 % (gegenüber 2010).
- Behebung der Schiffbarkeits-Hindernisse unter Berücksichtigung der spezifischen Charakteristika der einzelnen Abschnitte der Donau und ihrer schiffbaren Nebenflüsse und Einführung eines effektiven Wasserstraßen-Infrastrukturmanagements bis 2015.
- Entwicklung effizienter multimodaler Terminals in den Häfen der Donau und ihrer schiffbaren Nebenflüsse, um die Binnenwasserstraßen bis 2020 mit Schiene und Straße zu verbinden.
- Einführung harmonisierter Binnenschiffahrts-Informationsdienste (River Information Services, RIS) auf der Donau und ihren schiffbaren Nebenflüssen und Sicherstellung des internationalen Austauschs von RIS-Daten bis 2015.
- Behebung des Mangels an qualifiziertem

Personal und Harmonisierung von Ausbildungsstandards in der Binnenschiffahrt in der Donauregion bis 2020 unter gebührender Berücksichtigung der sozialen Dimension der entsprechenden Maßnahmen.

Ein vergleichsweise leichtes Aufgabenprogramm, vergleicht man das mit anderen Koordinatoren, die sich zum Beispiel noch immer mit kleineren und größeren Grenzstreitigkeiten innerhalb der Donauroäume beschäftigen müssen. Oder die ständig neu aufflammenden Volksgruppendebatten wie aktuell in Rumänien und in der Ukraine. Ganz zu schweigen von den schier unlösbar anstehenden Umweltfragen, für die allein schon das gesamte zur Verfügung stehende Kapital notwendig wäre.

„Proletarier aller Länder vereinigt euch“, konnten die Kapitäne auf einem riesigen Plakat lesen, wenn sie in den ehemals russischen Donauhafen Ismail einfuhren. Mit diesem Aufruf wollte einst Karl Marx die Welt verändern. Die Binnenschiffahrt betreffend, ist das gemeinsame Wirken im Prinzip eigentlich schon längst Alltag und wohl ein – wenn nicht überhaupt das einzige - Verdienst der Donaukommission in Budapest. Trotzdem wird es aber auch nicht ganz einfach sein, die vereinbarten fünf Ziele zu realisieren. Allerdings darf man nicht vergessen, dass allein die EIB seit 2007 bereits 38 Mrd. Euro an Darlehen in der Region bewilligt hat. Es hat also schon ohne Donauroaumstrategie ständig Fortschritte in allen Bereichen der Region gegeben. Neben der Frage, ob die Vorhaben finanzierbar sind, wird es auch darum gehen, sich gegen den Widerstand aus Umweltschutzkreisen zu behaupten und die richtigen Argumente zur Durchsetzung zu finden, denn unter allen Koordinatoren werden Österreich und Rumänien den stärksten Gegenwind zu spüren bekommen. Schlussendlich scheint die Koordination innerhalb der Koordinatoren noch nicht optimal zu laufen und wird wohl noch einer Feinab-

stimmung bedürfen. Rumänien hat neben den formulierten Zielsetzungen zum Beispiel gleichzeitig auch noch kostspielige Projekte in Planung wie den Kanal Donau-Bukarest, den Kanal Siret-Baragan und den Ausbau des Flusses Someș zur Wasserstraße. Allein für den Bukarest-Kanal sollen angeblich noch 1 Mrd. Euro erforderlich sein. Auch wenn Rumänien reichlich chinesische Hilfe zu erwarten hat, ist die Frage offen, ob die richtigen Prioritäten gesetzt werden.

Im Zusammenhang mit den Zielen der Lenkungsgruppe Binnenschiffahrt steht auch die touristische Entwicklung des Donauroumes. Zwar ist das nicht ein direktes Thema, mit dem sich Österreich zu beschäftigen hat. Aber Rumänien (gemeinsam mit Bulgarien) hat den Tourismus in der Verantwortung. Zumindest die Verfügbarkeit der Wasserstraße Donau und ihrer schiffbaren Nebenflüsse ist auch ein zentrales touristisches Anliegen. Derzeit hat die Passagierschiffahrt im Bereich Rumänien/Donaudelta, Bulgarien und Serbien wegen Niederwasser mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen. Bleibt das Niederwasser aus, kommt es nicht selten zu schweren Hochwassersituationen, die nicht nur an den unbefestigten Ufern deutliche Spuren hinterlassen. Erstmals haben Touristiker im Donaudelta wegen abgesagter Schiffstouren mit hohen Verlusten zu kämpfen. Vielen Reedern ist es einfach zu riskant, eventuell ihre meist betagten Gäste in Bussen durch die Gegend zu karren, wenn das Schiff ausfällt. Trotzdem, die touristischen Entwicklungsprognosen für den Donauroaum sind nicht weniger ambitioniert als die des Frachtverkehrs. Anders als in der Frachtschiffahrt, wo der Schiffsneubau praktisch völlig zum Erliegen gekommen ist, werden doch immer wieder neue Passagierschiffe – sogar in Bulgarien - in Verkehr gebracht. Angelika Merkel hat das Spannungsverhältnis erkannt und formuliert. Die Donauroaumstrategie will mehr wirtschaftliche Nutzung der Donau und mehr Umweltschutz. Die Latte liegt hoch. Ein paar werden unten durch müssen.

Auffällig ist – und das stimmt zuversichtlich – es gibt kaum jemand, der der Donauroaumstrategie nichts Positives abgewinnen kann. Im Gegenteil. Letztlich erwarten alle, vom Industriellen über den Binnenschiffer bis hin zum Umweltschützer und Kulturschaffenden die Erfüllung aller Wünsche. ■



Schubschiffahrt auf der Donau in Bulgarien

In das Schiff sind die Werft-Erfahrungen aus drei vorangegangenen Neubauten eingeflossen

Neuer Eisbrecher „Keiler“ bei der Hitzler-Werft getauft

Das Wasser- und Schifffahrtsamt in Lauenburg hat im September 2009 die Hitzler Werft in Lauenburg mit dem Bau von einem flachgehenden Eisbrecher für die Elbe beauftragt. Es handelt sich hierbei um den 3. Neubau einer baugleichen Serie.

Die Eisbrecher-Neubauten entsprechen in den Grundzügen dem Vorbau „Frankfurt“, der ebenfalls auf der Hitzler Werft gebaut worden ist und sich seit der Indienststellung im Jahre 2002 bestens bewährt hat. Die Erfahrungen sind in diese 3 Neubauten eingeflossen.

Mit den Abmessungen 33 x 8,53 Meter sind die Schiffe den Wasserverhältnissen auf der Elbe und auf der Oder optimal angepaßt und der Tiefgang von 1,55 Metern ermöglicht auch den Einsatz bei geringen Wassertiefen.

Als Antriebsanlage wurde - wegen des

guten Drehmomentverhaltens - ein ABC-Motor mit 810 kW eingebaut, der über ein Reintjes Wende-Untersetzungsgetriebe auf den Festpropeller wirkt.

Das Ruderhaus ist wegen der Brückendurchfahrten absenkbar konzipiert.

Das Schiff wurde nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd gebaut und erfüllt alle erforderlichen Vorschriften für die Sicherheit und den Einsatz. Durch die Fertigung in der Neubauhalle konnte der Bau witterungsunabhängig erfolgen, was besonders dem hochwertigen Eisanzstrich und der allgemeinen Qualität zu Gute kommt.

Der Neubau wurde von Bettina Kalytta, Amtsleiterin des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lauenburg, auf den Namen „Keiler“ getauft. Die Ablieferung an das WSA erfolgte im im September. fb ■



Der neue Eisbrecher „Keiler“ und seine Taufpatin Bettina Kalytta, Chefin des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lauenburg. Fotos: Friedbert Barg

Immer auf dem richtigen Kurs

... mit professioneller Motoreninstandsetzung oder Motorenumrüstung auf Gasbetrieb: Abgasrichtlinien werden problemlos eingehalten und die Verbrauchskosten werden gesenkt.



Als Spezialisten für Motoreninstandsetzung wissen wir wovon wir reden, wenn es um die Effizienz von Schiffsmotoren geht. Qualität, Präzision und Perfektion in allen Fertigungs- und Servicebereichen ist oberstes Gebot. Zudem haben wir die Umwelt im Blick: Professionelle Instandsetzung ist pro-aktiver Umweltschutz: Der Material-, Strom- und Wasseraufwand wird bei der Motoreninstandsetzung im Vergleich zur Neufertigung eines Motors deutlich reduziert. Und für den laufenden Betrieb bieten wir Ihnen gleich die wirtschaftliche Alternative: Wir haben frühzeitig die Vorteile gasbetriebener Antriebe erkannt und verfügen über langjähriges Know-how auf dem Gebiet der Gasumrüstung. In Zusammenarbeit mit der renommierten Fraunhofer Projektgruppe „Prozessinnovation“ an der Universität Bayreuth haben wir einen LPG-Motor speziell für die Binnenschifffahrt entwickelt.

Nutzen Sie unsere Erfahrung und starten Sie mit uns durch. Wir geben Ihnen den richtigen Antrieb.



BU Drive
BÜCKER + ESSING

Mehr Informationen erhalten Sie unter: **BU** Bucker & Essing GmbH, Lingen/Ems, www.buecker-essing.de, T +49 (0) 5 91 / 71 050

Die Werft nur gekauft, um an das wertvolle Grundstück am Ufer der serbischen Donau zu kommen?

Schiffswerft Apatin mit neuem Eigentümer

Die insolvente Schiffswerft Apatin in der serbischen Provinz Vojvodina hat einen neuen Eigentümer. Der serbische Millionär und Zuckerfabrikant Miodrag Kostic, hat mit seiner Firma MK-Commerce aus Novi Sad den Zuschlag für die fast 100 Jahre alte Schiffswerft bekommen. Unter den Bewerbern waren auch die holländische Scheepswerf Peters/Kampen und die Schiffswerft Kladovo.

Die Schiffswerft Apatin ist wegen ihrer zentralen Lage für Neubaufträge aus ganz Europa sehr gefragt. Allein sechs Binnenschiffe wurden letztes Jahr für Holland in Apatin gebaut. Da die Nachbarländer Ungarn und Kroatien über keine so umfangreiche Infrastruktur verfügen wie Apatin, ist die Werft auch für Reparaturarbeiten ein wichtiger Anlaufpunkt der Binnenschifffahrt auf der mittleren Donau. Nur 150 Km von Novi Sad entfernt, bei Donaukilometer

1401, verfügt die Werft über ein 9 ha großes Grundstück unweit des wichtigen Naturschutzgebietes Kopacki rit, da als eines der wichtigsten Tourismusgebiete mit großen Zukunftsaussichten gilt. Außerdem ist der Donaunebenarm, an welchem die Werft liegt, ein zentraler Winterhafen, der dort für die Binnenschifffahrt besonders wichtig ist. Es wird befürchtet, dass MK-Commerce die Schiffswerft wegen des wertvollen Grundstückes gekauft hat. Tatsächlich ist über die Zukunftspläne des neuen Eigentümers, der gerade einen 80 Mio. Euro EBRD-Kredit für seine Landwirtschaftlichen Aktivitäten in Serbien bekommen hat, noch nichts bekannt. Zeitgleich mit dem Kauf der Werft in Apatin, hat der serbische Unternehmer eine große Siloanlage in der Ukraine eröffnet und plant die Übernahme der staatlichen griechischen Zuckerindustrie.

Peter Baumgartner ■



Das Gelände der Apatin-Werft befindet ist hervorragend gelegen

13. Sondertagung "Schweißen im Schiffbau und Ingenieurbau"

Call for Papers

Schweißtechnische Fertigung im Schiff- und Stahlwasserbau, Schweißtechnik im Windenergieanlagenbau, neue Regelwerke und Standards - das sind nur einige der Themen, die auf der Agenda der 13. Sondertagung "Schweißen im Schiffbau und Ingenieurbau" stehen. Am 25. und 26. April 2012 findet die Veranstaltung einmal mehr in Hamburg statt. Fachbeiträge können ab sofort eingereicht werden.

Die Tagung wird organisiert vom Germanischen Lloyd, dem Deutschen Verband für Schweißen und verwandte Verfahren Landesverband Hamburg/Schleswig-Holstein und der SLV Nord. Die Tagung wendet sich an Fachleute, die sich mit dem Schweißen im Schiff- und Ingenieurbau beschäftigen.

Folgende Themenschwerpunkte sind vorgesehen

- * Schweißtechnische Fertigung im Schiff-, Stahl- und Stahlwasserbau
- * Schweißtechnik im Windenergieanlagenbau On- und Offshore
- * Besondere schweißtechnische Bauwerke
- * Regelwerke und Standards, Neuerungen und Umsetzung in der Praxis
- * Konstruktion und Dimensionierung schweißtechnischer Bauwerke
- * Fügen von nichtmetallischen Werkstoffen
- * Technische Entwicklungen bei Schweißprozessen
- * Zerstörungsfreie Prüfung von Schweißnähten, insbesondere auf der Baustelle
- * Schadensfälle und Reparatur

Themenvorschläge können bis zum 7.11.2011 beim Tagungsbüro eingereicht werden.

Kontakt: Friederike Arndt; tagungschweissen@gl-group.com

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 _____

25. SMM, shipbuilding, machinery & marine technology international trade fair hamburg, 4. bis 7. September 2012, auf dem Gelände der Hamburg Messe

2. gmec ist Premievent der SMM 2012

„Der zweite gmec, global maritime environmental congress, wird unser Premievent im Rahmen der 25. SMM, shipbuilding, machinery & marine technology international trade fair hamburg, der Weltleitmesse der maritimen Industrie, sein und dauerhaft im internationalen Dialog mit der maritimen Industrie fortgeführt“, kündigt Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Messe, anlässlich eines Pressegesprächs mit den Fachjournalisten der Seatrade Europe in Hamburg an. „Der maritime Umweltgipfel gmec, der am 3. und 4. September 2012 stattfinden wird“, so Bernd Aufderheide weiter, „ist in der maritimen Metropole Hamburg am richtigen Platz. Hamburg ist Umwelthauptstadt Europas 2011, der maritime Umweltschutz spielt eine gewichtige Rolle. So hat der Hamburger Senat vor kurzem noch einmal den unterschiedlichen Willen geäußert, den Weg für einen saubereren Hafen frei zu machen.“

Bereits der erste gmec, der anlässlich der SMM 2010 unter dem Motto „setting the green course“ stattgefunden hatte, setzte deutliche Akzente. Einer Bestandsaufnahme bestehender Umweltschutzbestrebungen

folgten beeindruckende Präsentationen für einen zukünftig stärkeren Schutz der maritimen Umwelt, von Küstenregionen und Häfen.

Der global maritime environmental congress 2012 wird mit neuer Struktur von der Hamburg Messe und Congress veranstaltet, unterstützt vom Partner Seatrade Communications. Chris Hayman, steering committee gmec, Chairman Seatrade, erläutert: „Neueste Lösungen und Technologien werden diskutiert, die zum Erreichen der Umweltziele in der Schifffahrt beitragen werden. Dabei geht es um heute benötigte Antworten auf aktuell gestellte Fragen. Wir bilden gerade ein Steering Committee, das uns bei der inhaltlichen Ausgestaltung des Programmes und der Gewinnung hochkarätiger Experten unterstützt, die aus ihrer Praxis heraus berichten werden.“

Beginnen wird der gmec 2012 im ersten Teil mit einer hochrangig besetzten Round Table Diskussion, die sich unmittelbar an die Eröffnungspressekonferenz der SMM anschließt. Die Praxis orientierten Konferenzsessions im zweiten Teil werden direkt auf dem Messegelände am ersten Tag der weltgrößten

Schiffbaufachmesse stattfinden. Damit sind sozusagen Soft- und Hardware Lösungen in einzigartiger Weise miteinander verbunden.

Wissens- und Erfahrungsaustausch zum Thema Maritime Green Technologies bietet der gmec, Lösungen und Exponate zum Anfassen und Testen die SMM!

Die Sessions, soweit bislang geplant, werden voraussichtlich folgende Themenschwerpunkte behandeln:

- Session 1 CO₂, covering carbon trading, etc
- Session 2 ECAs, scrubber technology
- Session 3 Ballast water and sewage
- Session 4 Green initiatives

„Der gmec 2012 ist die perfekte Plattform zur Präsentation effizienter grüner Technologie, die zur Verhütung der Meeresverschmutzung schon aufgrund der Richtlinien der internationalen Seeschiffahrts-Organisation IMO notwendig ist, aber auch aus Kostengründen derzeit das beherrschende Thema der Schifffahrts- und Schiffbauindustrie weltweit ist“, erläutert dazu Dirk Lehmann, steering committee gmec, Vice-President EMEC, und Managing Director Becker Marine Systems.

Die SMM öffnet im kommenden Jahr zum 25sten Mal ihre Tore. Die Weltleitmesse der Schiffbauindustrie und unangefochtene Nummer Eins der maritimen Branche wird vom 4. bis 7. September mehr als 2.000 Aussteller und 50.000 Fachbesucher aus allen Kontinenten in Hamburg versammeln. Damit ist der gmec in ein Umfeld größtmöglicher internationaler maritimer Kompetenz eingebettet. Matchmaking und Business Opportunities innerhalb der weltweiten maritimen Community sind in Hamburg während der SMM in größter Dichte und Konzentration möglich. Themen und Ziele, den maritimen Umweltschutz betreffend, können effektiv und effizient in den Medien, der Industrie und Politik platziert werden. ■



Auch 2012 wird es wieder einen SMM-Umweltgipfel geben

Einziger Werft-Unternehmer am Fluss: „Wird die Saale Rest-Wasserstraße, kann ich den Laden dichtmachen.“

Zehn Mitarbeitern würde die Kündigung drohen

Die einzige Werft an der Saale in Sachsen-Anhalt schlägt Alarm: Für den Fall der vom Bund geplanten Herabstufung des Flusses zur Rest-Wasserstraße geht am Werftstandort in Mukrena eine mehr als hundertjährige Tradition zu Ende. Für die amiliengeführte Schiffswerft Fischer gibt es nach Überzeugung von Inhaber Bernd Fischer (53) und Tochter Karina (31) dann keine Existenzgrundlage mehr. „Fakt ist: Wird die Saale eine Rest-Wasserstraße, kann ich den Laden dichtmachen“, sagt der Unternehmer. „Uns kann dann kein Schiff mehr erreichen und eine Hintertür gibt es für uns leider nicht. Wir können die Schiffe ja nicht auf der Straße zu uns transportieren.“ Für zehn Mitarbeiter würde das die Kündigung bedeuten. „Und da hab ich die ganzen regionalen Subunternehmer, mit denen wir seit Jahren erfolgreich zusammenarbeiten, noch gar nicht mitgezählt“, betont Schiffsbauer und Diplomingenieur Bernd Fischer. Und weil sich der Traditionsbetrieb nicht kampflös „zwangsaflösen“ lassen will, engagieren sich die Fischers von Anfang an für das unabhängige und überparteiliche Saale-Bündnis. „Wir schlagen hier so was wie die letzte Schlacht“, sagt Bernd Fischer, dessen Werft Kunden in ganz Deutschland und einen Jahresumsatz von rund einer Million Euro vorzuweisen hat.

„Sollte der Bund sein Vorhaben wahr machen, fühle ich mich um meine investierten Mittel betrogen“, sagt der Unternehmer. Seit der Übernahme der Werft durch die Fischers im Jahr 1996 sind etwa zwei Millionen Euro in den Standort an der Saale geflossen. „Wer hat denn gedacht, dass mal am Schreibtisch meine Existenz vernichtet wird?“ Er weiß: Wird die Saale tatsächlich eine Rest-Wasserstraße und damit nicht mehr entsprechend unterhalten, wird der Fluss schnell versanden und verschlammen. „Ich habe direkt vor meiner Tür eine Sandbank. Wenn die nicht mehr regelmäßig ausgebaggert wird, kann hier in Kürze kein Schiff mehr anlegen.“

Tochter Karina engagiert sich vor allem dafür, noch mehr Unterstützer für das Saale-Bündnis zu gewinnen. „Ich spreche mit den Menschen hier, den Sportbootbesitzern, Bürgermeistern und Unternehmern“, sagt

die Betriebswirtin. Dass jeder die Initiative per Online-Unterschrift unterstützen kann, liegt ihr besonders am Herzen. „Jeder kann sich auf www.saale-buendnis.de in die Liste



Wirb für die Rettung der Saale und der älterlichen Schiffswerft: Karina Fischer

eintragen und ein klares Zeichen für die Region setzen.“ Bislang haben das fast 4200 Menschen getan – angesichts der Bündnis-Gründung am 6. August eine beeindruckende Zahl.

Zum Saale-Bündnis haben sich Vertreter unterschiedlichster Interessengruppen zusammenschlossen, um sich gemeinsam für die Vollendung des Saale-Ausbaus und gegen die Herabstufung des Flusses zur Rest-Wasserstraße zu engagieren. Sie fordern unter anderem einen vom Bund bereits zugesagten Scopingtermin zum Bau des Saale-Seiten-Kanals mit einer ob-

jektiven 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. Zu den Erstunterzeichnern des Bündnisses gehören 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, zahlreiche Abgeordnete, Arbeitnehmervertreter, Bürgermeister und Unternehmer. Sie beteiligen sich – wie viele andere auch – an der Online-Aktion „Gesicht zeigen“, die es ebenfalls auf der Internetseite www.saale-buendnis.de gibt.

Zum 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 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 Schifffahrt des Flusses ginge verloren. ■

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

68623 Lambertheim

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73

Telefax: 0 62 06 / 91 08 74

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

E-Mail: Wernz@Wernz-GmbH.de

Funk: 0163 / 7 95 61 56 (Elektrik)

www.Wernz-GmbH.de

An insgesamt 33 Ständen präsentierte Wärtsilä sich rund 150 deutschen und internationalen Kunden

Erste Hausmesse bei Wärtsilä in Hamburg

Mit 13 Ländern und 33 Ständen präsentierte Wärtsilä sich seinen rund 150 deutschen und internationalen Kunden auf seiner 1. Hausmesse in der Schlenzigstraße in Hamburg Wilhelmsburg. Im Mittelpunkt der Messe stand der Bereich Services: So waren u.a. auch aus China, den Vereinigten Arabischen Emiraten und Finnland Ansprechpartner dieses umsatzstarken Bereichs vertreten. Außerdem standen Verantwortliche aus den Bereichen Ship Power und Ship Design den Besuchern Rede und Antwort.

Reges Interesse an Honmaschine und Common Rail Test-Labor

Seit Wärtsilä in Hamburg vor mehr als zwei Jahren seine Servicewerkstätten deutlich vergrößert und nach modernstem Standard eingerichtet hat, steht das Honen auch der größten 2-Takt Laufbuchsen immer wieder im Mittelpunkt des Kundeninteresses. Erwartungsgemäß erfreute sich diese Dienstleistung großer Aufmerksamkeit.

Auch die Vorstellung des Common Rail Teststandes, eins von vier Testeinrichtungen weltweit, war bei der Werkstattdführung eine beliebte Station. "In Europa gibt

es Vergleichbares mit der Testmaschine für 2-Takter nur in Winterthur, in Asien in Singapur", erläuterte Armin Fuchs, Field Service Manager in Hamburg, während der Vorstellung der einzelnen Stationen. „Ziel des Hamburger Teststandes ist, alle Dienstleistungen rund um Common Rail aus einer Hand anzubieten.“

Kostensparnis und Neuentwicklungen im Zentrum des Kundeninteresses

Dem Kunden Zeit und Kosten zu sparen, stand bei etlichen Demonstrationen im Mittelpunkt, bei denen sich Wärtsilä eine besondere Kompetenz erworben hat.

Vetreter aus Finnland stellten detailliert die sogenannten Maintenance Agreements vor, da das Interesse an einer langfristigen Zusammenarbeit mit Wärtsilä stetig wächst. Innerhalb der letzten drei Jahre ist die Zahl dieser Verträge auf ca. 250 weltweit angestiegen.

Auch andere Themen diskutierten Wärtsilä Kunden intensiv: Der richtige Zeitpunkt für Schiffseigner, bereits jetzt existierende, neu entwickelte Anlagen im Bereich Ballastwasser einzusetzen und damit die Umwelt zu



Reges Interesse der Kunden galt u.a. der Honmaschine

schützen und geltende Gesetze einzuhalten. Bei den Neubauten dominieren für Kunden im Bereich Ship Power aktuell alle Aspekte rund um „Dual Fuel“, also Fragen zum neuen Antrieb mit LNG, bei dessen Entwicklung Wärtsilä zu den Spitzenreitern gehört, und zum Bunkern des flüssigen Treibstoffs an Tankstationen weltweit. Auch bei der Planung dieser „Bunker Barges“ genannten Versorgungsschiffe ist Wärtsilä Vorreiter. Beim Intelligent Combustion Control System können durch optimierte Verbrennung des Motors und damit der Optimierung des Zünd- und Kompressionsdrucks die Servicekosten für Motoren langfristig positiv beeinflusst werden

Anschaulich stellte Thomas Becker, Geschäftsführer von Wärtsilä in Deutschland und zugleich verantwortlich für Services, vor, worin der OEM- Vorteil für den Kunden besteht: „Wärtsiläs Vorreiterstellung bedeutet für unsere Kunden langfristig eine effektive Senkung der Kosten, da günstig gekaufter Ersatz – wie er oft von kleinen Werkstätten angeboten wird – oft den Belastungen nicht lange standhält und Reparaturen doppelt so teuer werden können, als wenn im Vorfeld das Originalteil bestellt worden wäre.“

Neues europäisches Zentrallager in Kampen

Eine weitere Neuigkeit stellt Wärtsilä am 7. November in Kampen/Niederlande vor: das neue europäische Zentrallager, das für den Kunden in Zukunft große Zeitersparnis bedeuten wird und bisherige Lager in Norwegen, Finnland, Frankreich ersetzt. ■

Anzeige

**über 100 Jahre
im Dienste der Binnenschifffahrt**

HA-DU-Service:

- Zwei moderne Stevendocks für alle Schiffgrößen; Dockmöglichkeit bei jedem Wasserstand
- Reparaturen aller Art, eine leistungsstarke Dreherei
- Instandsetzung und Neuanfertigung von Ruder- und Wellenanlagen
- Herstellung von HA-DU-Ankern und HA-DU-Schiffskupplungen für Koppelverbände

HEINRICH HARBISCH Schiffswerft GmbH
 47053 Duisburg - Außenhafen - Marienort - Werftstraße 47
 Tel. +49 (0) 203 61024 - Fax +49 (0) 203 61846 - Email: harbisch@ha-du.de - www.ha-du.de

**Joachim Coers wird am 1. Oktober Vorstandsvorsitzender, Technik-Vorstand
Dr. Ulrich Dohle Stellvertretender Vorstandsvorsitzender**

Tognum verkleinert Vorstand

Der Antriebssystem- und Energieanlagenspezialist Tognum verkleinert mit Wirkung zum 1. Oktober 2011 seinen Vorstand von fünf auf vier Mitglieder. Das hat der Aufsichtsrat des Unternehmens beschlossen. Grund dafür ist die Anfang Januar 2011 eingeführte neue Vertriebsorganisation der weltweiten Tognum-Gruppe. In einem weiteren Schritt bündelt das Unternehmen nun die gesamte Marktverantwortung für die beiden Geschäftsbereiche Engines und Onsite Energy in einem Vorstandsressort unter dem bisher für Engines zuständigen Vorstandsmitglied Peter Kneipp. Der zurzeit für Onsite Energy & Components verantwortliche Vorstand Christof von Branconi verlässt das Unternehmen zum 30. September aus persönlichen Gründen.

Im Januar 2011 hatte Tognum den ersten Schritt für eine neue weltweite Vertriebsorganisation in Kraft gesetzt. Ziel der neuen Organisation ist es, die bestehenden Kunden noch besser betreuen, und vor allem neue Kunden in der ganzen Welt für das breite Produktportfolio erschließen zu können.

Peter Kneipp (53) kam 1989 als Projektleiter für Schiffsantriebssysteme zur MTU Friedrichshafen. Frühzeitig erwarb Kneipp durch seine Tätigkeit Erfahrungen in Asien und im pazifischen Raum, wo er seit 1997 bis Ende 2010 tätig war. Mit den Schwerpunkten Kundendienst und After Sales arbeitete er zunächst mehrere Jahre in Singapur. 2000 wechselte Kneipp nach Australien und führte dort einige Jahre als Managing Director das Tochterunternehmen MTU Detroit Diesel Australia. Nach einer Zwischenstation in den USA bei MTU Detroit Diesel leitete Peter Kneipp seit 2004 als President und CEO die am schnellsten wachsende Tognum-Tochtergesellschaft MTU Asia Ltd. Im Januar 2011 wurde er zum Vorstandsmitglied der Tognum AG für den Geschäftsbereich Engines ernannt.

Christof von Branconi (51) kam 2007 zu Tognum und baute während der vergangenen viereinhalb Jahre erfolgreich das Geschäft für dezentrale Energieanlagen auf Basis von Diesel- und Gasmotoren auf. Darüber hinaus verantwortete er die erfolgreiche Trennung

der Tognum von ihrem vormaligen Gelenkwellengeschäft. Christof von Branconi verlässt das Unternehmen zum 30. September aus persönlichen Gründen.



**Neuer Tognum-Vorstandsvorsitzender:
Joachim Coers**

Wie bereits mitgeteilt übernimmt Joachim Coers am 1. Oktober 2011 das Amt des Vorstandsvorsitzenden und Dieter Royal das des Finanzvorstandes. Coers folgt Volker Heuer nach, der am 30. September

in den Ruhestand geht. Zuvor war Coers Finanzvorstand, Leiter des Ressorts Konzerndienstleistungen, Arbeitsdirektor und stellvertretender Vorstandsvorsitzender von Tognum gewesen. Auch als Vorstandsvorsitzender bleibt der 45-Jährige Arbeitsdirektor. Die Funktion des Finanzvorstandes und die Leitung des Ressorts Konzerndienstleistungen gehen auf den bisherigen Leiter Konzernfinanzen, Dieter Royal (47), über. Technik-Vorstand Dr. Ulrich Dohle (57) übernimmt ab 1. Oktober von Joachim Coers die Aufgaben des stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden.

Seine Laufbahn begann Joachim Coers 1993 im Finanzbereich von Tochtergesellschaften des Daimler-Konzerns, bevor er 1997 zur Freightliner Corporation in den USA wechselte. Dort leitete er das Produkt- und Produktionscontrolling. Von 2000 bis 2001 hatte er die kaufmännische Verantwortung für das Geschäftsfeld Marketing und Service bei der Adtranz DaimlerChrysler Rail Systems GmbH. Ab Februar 2001 übernahm er das Konzernrechnungswesen und Controlling bei Mitsubishi Motors Company in Japan.

Im September 2004 stieg Joachim Coers bei der MTU Friedrichshafen GmbH ein und wurde 2005 zum Geschäftsführer. Seit Gründung der Tognum AG im Jahr 2007 war er Finanzvorstand und Arbeitsdirektor. ■

— Anzeige —

ÖSWAG
WERFT LINZ

ÖSWAG Werft Linz AG Nfg. GmbH & Co KG
A - 4010 Linz, Hafenstraße 61, Postfach 45, Österreich

Telefon: +43 70 76-56 - 0
Fax: +43 70 76-56 - 200
e-mail: office@oeswag.at
homepage: www.oeswag.at

MS „Enok“: Die neue Antriebstechnik erlaubt präzises Manövrieren und bringt rund 26 Prozent Kraftstoff-/CO₂-Ersparnis

Torque-System hat sich bewährt und uneingeschränkte Zulassung erhalten

Geringe Betriebskosten, präzises manövrieren und geräuscharmer Betrieb zahlen sich auf jedem Binnenschiff in mehrerer Hinsicht aus. Mit verbrauchsorientierter Energieerzeugung, sparsamen Abnehmern und dabei drehmomentstarken Fahrmotoren hat die Torque Marine IPS GmbH & CO. KG mit Sitz in Hamburg in 2010 mit dem High Torque Power Drive (HTP)TM ein innovatives Antriebssystem für die Binnen-, Küsten- und Schleppschiffahrt entwickelt, das dem konventionellen Antrieb mit Verbrennungsmotor und Wendeuntersetzungsgetriebe deutlich überlegen ist.

Das modulare Torque-Antriebssystem besteht aus, je nach Leistungsanforderung, mehreren geräuschgekapselten Dieselmotoren mit wassergekühlten permanent erregten Generatoren in Modulbauweise und wassergekühlten, redundanten Torque-Motoren, gewichts- und leistungsoptimierten

Umrichtern, sowie einer Brückensteuerung. Ein kostenintensives Untersetzungsgetriebe, wie bei den bisherigen Elektro-Antrieben üblich, entfällt. Man geht von dem Fahrmotor über ein Drucklager direkt auf den Propeller. Schiffsdieselmotoren, deren Kräfte über ein Getriebe auf die Welle übertragen werden, gehören bei Torque Marine der Vergangenheit an. Die auf der ENOK eingebaute Anlage ersetzt zwei Hauptantriebsmotoren mit je 386 kW und ein Bugstrahlantriebsaggregat von 450 kW durch drei Dieselmotoren von je 230 kW, deren Leistung ausreicht, um dem Schiff bei allen Manövern ausreichend Energie zum Antrieb der beiden Torque-Elektromotoren und zur Versorgung des Bordnetzes zu liefern. Der große Vorteil: Das Zwei-Wellen-Antriebssystem auf der ENOK kann im Minimalbetrieb mit einem Dieselmotor von geringerer Leistung gefahren werden. Um mehr Kraft zu ent-

wickeln, werden die anderen Generatoren bei Bedarf stufenlos zugeschaltet. Dieses Zu- und Abschalten erfolgt ohne die sonst übliche Synchronisation der Generatoren. Zusätzliche Leistung steht in sechs Sekunden zur Verfügung. „Bei Tankschiffen ist die Reduzierung der notwendigen Generatorleistung gegenüber dem herkömmlichen Diesel-Direktantrieb noch größer, da auf gesonderte Motoren für das Laden und Löschen verzichtet werden kann“, ist Claus Christophel, Geschäftsführer der Torque Marine, überzeugt.

Torque System als Drehmomentwandler

Die Erkenntnis, dass ein Schiffsantrieb für die Geschwindigkeit Leistung benötigt, ist die Basis für die Auslegung der erforderlichen Antriebsleistung. Diese Leistung wird aber nur sehr selten in Anspruch genommen. In der Binnenschiffahrt liegt diese Inan-



MS „Enok“ während der Abnahmefahrt am 19. Mai 2011

spruchnahme im Mittel bei unter 45% der installierten Leistung.

Der klassische dieselmechanische Antrieb hat sein maxi-males Drehmoment bei, je nach Motorausführung, zwischen 50 bis 80% seiner Drehzahl. Um das Antriebssystem bei niedrigster Propellerdrehzahl sicher umsteuern zu können, wird die Leistung des Motors über das erforderliche Drehmoment bei niedrigster Drehzahl bestimmt. Das hat zur Folge, dass dieselmechanische Antriebe grundsätzlich überdimensioniert sind!

Erfahrung nach einem Jahr „Torque-Betrieb“
Der Schiffsbetrieb mit dem Torque-System ist sicher und problemlos. Es hat in diesem 1. Jahr keinen Ausfall oder Störung gegeben der die uneingeschränkte Einsatzbereitschaft des Schiffes behindert hätte.

Das Schiff hat seit Inbetriebsetzung des neuen Torque-Antriebs im August 2010 rund 1.600 Stunden im Fahrbetrieb zurückgelegt. Dabei wurden 1.600 Stunden mit nur einem Stromerzeuger gefahren, etwa 480 Stunden mit zwei Aggregaten und rund 160 Stunden mit drei Motoren. Die Kraftstoffverbrauchsaufschreibungen belegen eindeutig, dass im Vergleich zu dem vor-



Der Antrieb (v.l.): wassergekühlter, permanenterregter Fahrmotor, Kupplung, Drucklager und Welle. Ein Untersetzungsgetriebe wird in dieser Anwendung nicht benötigt

herigen dieselmechanischen Betrieb, bei absolut vergleichbaren Fahrtrouten, bis zu 26 Prozent Kraftstoff- beziehungsweise CO₂ eingespart wurde. Diese Einsparungen hängen auch maßgeblich von den Fahrprofilen des Schiffes ab.

Nach einem 6-monatigen Probetrieb

wurde das komplette Antriebssystem von der ZSUK, Mainz, sowie der Außenstelle der SUK Duisburg am 19. Mai 2011 auf der Schelde auf Herz und Nieren getestet. Mit der erfolgreichen Abnahmefahrt hat die ENOK eine uneingeschränkte Zulassung entsprechend der BinSCHUO erhalten. ■

Anzeige

Konzentration auf das Wesentliche

ECLIPSE® 705

Der Eclipse® 705 ist ein mit 24 V Gleichstrom arbeitender Füllstandmessumformer für Flüssigkeiten, der auf der revolutionären GWR-Technologie (Guided Wave Radar) beruht. Der 705 wurde für den Einsatz mit GWR-Koaxial- oder Doppelstabsonden entwickelt. Dieser hochmoderne Füllstandmessumformer zeichnet sich durch eine Messleistung aus, die die zahlreicher herkömmlicher Technologien überragt.

Alte Ziegelei 2-4,
D-51491 Overath
Tel: 02204 / 9536-0
vertrieb@magnetrol.de
www.magnetrol.de

Der Elektroantrieb in der Binnenschifffahrt hat eine lange Geschichte. Zwischenzeitlich vom Diesel/Benzinmotor fast völlig verdrängt, erfährt er nun eine Renaissance

Binnenschifffahrt unter Strom



Elektro Cargoschiff

Von Peter Baumgartner

Durch die zunehmende Fokussierung der Gesellschaft auf zentrale Umweltfragen, ist auch die Binnenschifffahrt angehalten, sich den Herausforderungen zu stellen und nach innovativen Lösungen zur Vermeidung von betriebsbedingten Klimabelastungen zu suchen. Eine zentrale Stellung nehmen dabei die Optimierung der Antriebstechnik und der damit verbundene Energieverbrauch ein. Der Elektromotor hat besonders in Verbindung mit Hybridlösungen auf Schiffen bereits vielfach seine

Leistungsfähigkeit und Umweltfreundlichkeit unter Beweis gestellt. Schumpeters Begriffserklärung von der Innovation, lässt sich durch die umfassenden, längst begonnenen Veränderungen in der Schiffstechnik bereits erahnen.

Nach den ersten Versuchen mit einem E-Boot durch Moritz von Jacobi (1838) auf dem Fluss Neva und dem ersten elektrischen Außenbordmotor des Franzosen Gustave Trouvé (1882), gelang Werner von Siemens mit der kleinen „Elektra“ 1886 das erste erfolgreiche Elektroschiff der Welt und seit

her bestimmt der Weltkonzern in führender Position den Kurs der Elektroschifffahrt. Erst sieben Jahre später kam in Amerika ein Elektroschiff auf den Markt, das mit dem berühmten und noch heute existierenden Elco Motor (1893) fuhr. Auf eine lange Erfahrung in der Elektroschifffahrt können auch einige noch aktive Reedereien zurückblicken. So hat zum Beispiel die sehr erfolgreiche bayerische Königseeschifffahrt im Jahre 2009 100

Jahre Elektroschifffahrt gefeiert. Auch die Attersee-Schifffahrt und die Traunsee Schifffahrt in Österreich, können bereits auf eine 100-jährige E-Schiffserfahrung zurückblicken. Die meisten Elektroschiffe stammten damals aus der Lürssen Werft in Bremen und verdrängten rasch die bis dahin dominierende Dampfschifffahrt, bevor sie selber dem Dieselschiff zum Opfer fielen. Daneben gab und gibt es einige Kuriositäten in der E-Schifffahrt. Die elektrische Oberleitung, die man sonst nur aus dem Bahnbereich kennt, gab und gibt es auch heute noch in der Binnenschifffahrt. Erstmals verwendet, fuhr der Schlepper „Teltow“ 1903 mit Oberleitung auf dem Machnower See. Seit 1906 bringt die elektrische Kettenschifffahrt auf dem Kanal Saint-Quentin in Frankreich Dieselschiffe umweltfreundlich durch den langen Tronquoy-Schiffstunnel. Einzigartig ist auch die Oberleitungsfähre in Strausberg, die seit 1915 ohne Probleme sogar eine wichtige Funktion im öffentlichen Personenverkehr erfüllt.

Der Elektromotor ist in der Geschichte der Binnenschifffahrt zum zweiten Mal verantwortlich für eine technische Revolution.

Heute gilt die E-Mobilität in der Binnenschifffahrt allgemein dann als wirklich sinnvoll, wenn regenerative Energie, wie Solarenergie, Wasserstoff oder Gas genutzt wird, um den E-Motoren direkt oder indirekt mit Energie zu versorgen. Meist sind es aber noch Diesel-elektrische Hybridlösungen, die in der Binnenschifffahrt durchaus erfolgreich zum Einsatz kommen. Große Erwartungen werden in den Gas-elektrischen Betrieb gesetzt, wo die Forschungen auf Hochtouren laufen und auch schon einzelne Erfolge zu verzeichnen sind. Einige wenige Anwendungen – wie die beiden Prototypen in Hamburg und Amsterdam, gibt es im Bereich Wasserstoffelektro-Antrieb. Aber auch hier wird intensiv nach finanzierbaren Anwendungen geforscht um diese Technik zu fördern und dieses Jahr hat ein Projekt in Bristol sogar den Innovationspreis gewonnen. In der Personenschifffahrt kommt vielfach und sehr erfolgreich die solar-elektrische Lösung zum Einsatz. Stark wachsend ist die Zahl der Betreiber von Elektroschiffen/



- Elektrische und Hybridantriebe
- Energie-Studien
- Solarfähren
- Auslegung von Antrieben bei Umbauten

Ihr Partner für E-Mobilität auf dem Wasser

GROVE BOATS

Ch. des Cerisiers 27 - CH 1462 - Schweiz - Tel.: +41 (0)24 430 30
www.grove-boats.com - info@grove-boats.com

Boote, die ihre Antriebsenergie nur aus den Bordbatterien beziehen und diese wieder über Landstrom aufgeladen werden. Sind es hier hauptsächlich noch kleinere Boote oder mittlere Fahrgastschiffe, so gewinnt diese Technologie mit zunehmender Batterie-Speicherfähigkeit, auch bereits Interessenten in der Großschiffahrt. Neben der gewünschten Umweltfreundlichkeit, hat der Elektromotor nämlich auch eine Reihe anderer Vorteile, die ihn vom Dieselmotor unterscheiden. Passagiere können auf Elektro Schiffen das Wasser nicht nur sehen und riechen, sondern ohne Umgebungslärm auch hören und fühlen. Eine Schifffahrt mit allen Sinnen erleben, wird also Realität und eröffnet neue Marketingchancen. Zudem entfallen störende Vibrationen und ohne Dieseldunst wird jede Reise einfach viel komfortabler. Letztlich zählen auch die Betreiber von Elektro Schiffen zu den Gewinnern, weil sie die wachsenden Energie- und Betriebskosten langfristig im Griff haben. Durch die ortsunabhängigen Anordnungsmöglichkeiten des Elektroantriebes und seines geringeren Gewichtes, ergeben sich bedingt durch neue Schiffskonstruktionslösungen weitere Einsparungsmöglichkeiten. Die Möglichkeit, den Energiebedarf auf mehrere kleine Elektromotoren aufzuteilen, schafft redundante Antriebs-

lösungen, die ein wesentlicher Beitrag zur Bordsicherheit sind und letztlich auch die Arbeit der Schiffsführung erleichtern. In einer aktuellen Umfrage unter den gewerblichen Binnenschiffen in Deutschland kommt deutlich zum Ausdruck, dass bereits eine erhebliche Anzahl unter den Befragten glaubt, dass sich der Elektroantrieb in Verbindung mit verschiedenen regenerativen Energieträgern bald durchsetzen wird. Laufend neue Erfolgsmeldungen bestätigen diese praktische Einschätzung.

Der E-Motor bringt die Wasserfahrzeuge zum Plus-Pol

Im Bereich der Fluss-Kreuzfahrtschiffe und der Cargoschiffe, spielt gegenwärtig der Energieverbrauch eine zentrale wirtschaftliche Rolle. Deshalb und auch um der wachsenden Nachfrage nach einem ökologischen Tourismus gerecht zu werden, nutzen immer mehr Reeder die technischen Möglichkeiten zur Treibstoffreduzierung. Hybridlösungen mit dieselektrischen Antrieben sind daher fast schon Standard. Umweltbotschafter unter den Flusskreuzfahrtschiffen in Europa ist die „Viking Legend“, die seit 2009 mit einem e-power pack von e-ms unterwegs ist und neben den schon genannten Vorzügen auch 15 % weniger Treibstoff verbraucht. Durch die dynamische Bereit-



Elektroschiff Königsee

KATAMARAN NYAMI 54

Das 100% elektrisch betriebene Fahrgastschiff



Seit 1. August 2011
im Betrieb in Brest (Frankreich)

Kreuzen Sie mit Strom auf dem Strom. Fahren Sie geräuschlos und rein elektrisch angetrieben über das Wasser. GreenWave und sein Team hat eine neue Reihe von Fahrgastschiffen entworfen: «NYAMI»

Entwickelt nach neuestem Stand der Lithium-Batterien-Technologie, integriert in eine angepassten Konstruktion, bietet NYAMI eine professionelle Lösung für die nachhaltige Entwicklung des Passagiertransports. Die Nyami-Reihe garantiert auch bei intensiver, kommerzieller Nutzung die bestmögliche Leistung und Zuverlässigkeit. Dabei ist der effektive Betrieb mit niedrigem Energieverbrauch unser Beitrag zu aktivem Umweltschutz und senkt gleichzeitig die Betriebskosten.

- 0 Gramm CO2 Emission, 100% wiederverwertbar
- Vier Modelle stehen zur Verfügung
Monohull oder Katamaran mit 12 - 200 PAX
Voll elektrisch- oder Hybrid-Antrieb
- bis zu 8 Stunden autonom
- Max. Geschwindigkeit 15 Knoten (28Km/h)
- Lithium-Eisenphosphat-Batterien
- Energiekosten pro 50 Seemeilen schon ab EUR 10,-
- Abnahme des Schiffes und der gesamten Propulsionsanlage durch das Bureau Veritas



Sauber



Zuverlässig



Leistungsstark



Sparsam



Bequem

Entdecken Sie die komplette Nyami-Reihe auf
www.nyami.com

NYAMI Deutschland
Am Kaiser Kai 56
20457 Hamburg Hafencity
Rufnummer: +49-(0)40-480 96 2 96





Hafenschlepper mit E-Antrieb in Long Beach, Kalifornien

stellung der tatsächlich benötigten Energie, schneidet das 1500 Tonnen Güterschiff „Enok“ noch besser ab. Seit dem Umbau auf dieselelektrischen Antrieb hat sich der Treibstoffverbrauch gar um 26 % reduziert. Laufende Forschungsprogramme der Klassifikationsgesellschaften, wie ZEEPS (Zero-Emission-Electric-Propulsion-Ship) vom Germanischen Lloyd, lassen erwarten, dass bald noch bessere Ergebnisse erreicht werden können. Wichtige Markierungsbojen auf dem Weg zur nassen E-Mobilität werden schon seit ein paar Jahren in Holland gesetzt. Besonders Amsterdam und Utrecht haben sich als Entwicklungsregi-

onen auf dem Gebiet der Elektroschifffahrt etabliert. Im Passagierbereich gibt es dort spannende Hybridlösungen wie die Passagierschiffe „Halve Maen“ oder die modernen „City Tender“ für 65 Passagiere. Interessant auch das Schiff für Gäste mit Handicap, das trotz zusätzlicher technischer Einrichtungen elektrisch fährt. Einen hohen technischen Standard haben die beiden holländischen Elektroschiffe von Blueboat, die durch den Inline-Truster von Voith Turbo einen besonders hohen Wirkungsgrad erreichen. Ähnliche Erfolgsbeispiele gibt es auch auf den französischen Wasserstraßen, wo die Vorteile der Hybridlösungen – schnell in den

geschützten Gewässerbereich fahren und dort umweltfreundlich auf elektrisch umschalten – voll zur Wirkung kommen. Vorreiter in der modernen Cargo City-Logistik ist die Stadt Utrecht mit dem weltweit ersten elektrisch betriebenen „Bierboot“, das mit einem 55 KW-Siemens-Synchronmotor, zur Versorgung der Gastronomie durch die Stadt fährt und bei jeder Fahrt fünf LKW ersetzt. Bestärkt durch den großen Erfolg in Utrecht, hat nun auch Amsterdam ein elektrisches Frachtschiff in Betrieb genommen, das ebenfalls 5 LKW ersetzt und Ver- und Entsorgungsfahrten in der Stadt durchführt. Spannende Beispiele gibt es auch außerhalb Europas in China, Japan oder Amerika. Das amerikanische Beispiel – von Arnold Schwarzenegger gefördert – zeigt, dass elektrische Schiffsantriebe bereits im Bereich von starken Hafenschleppern durchaus sinnvoll sind, weil diese Schiffstypen ja bei 60 % ihrer Arbeitszeit lediglich 20 % der verfügbaren Leistung nutzen.

Das grüne Schiff im blauen Gewässer wird Realität

Zero Emissionen für Binnenschiffe im täglichen Dauereinsatz mit einem hohen Qualitätsanspruch an Komfort und Sicherheit, ist trotz zahlreicher, vielversprechender Erfolge kein leicht erreichbares Vorhaben. Besonders dann, wenn es darum geht, viele Passagiere oder Fracht zu befördern, sind schon sehr große Batteriekapazitäten notwendig. Umso visionärer ist die Zielsetzung der E-Schiffsbauer Nyami. Das Unternehmen mit Niederlassungen in Frankreich und Deutschland, will auf diesem Sektor sogar weltweit Marktführer werden. Mit dem Nyami-Konzept bietet das Unternehmen nach einer 3-jährigen Entwicklungszeit jetzt eine professionelle Lösung für die Tourismuswirtschaft, die nicht nur optische, sondern auch aus technischer Sicht große Aufmerksamkeit erregt hat. Das jüngste Produkt der Firma, ein 14 Meter-Katamaran für 54 Fahrgäste, ist seit August im Naturschutzgebiet von Brest im Einsatz. Zugelassen von Bureau Veritas, kann das Schiff nur mit Lithium-Eisenphosphat Batterien (LiFePO₄), dank seiner optimierten Rumpfform 10 Knoten Spitzengeschwindigkeit erreichen. Die unabhängige Fahrdauer beträgt dabei 6 Stunden. Der Bau hat außerdem den Vorteil, dass er sogar bis zu 20 Seemeilen im Küstengebiet zugelassen ist. Die bisher eingesetzten Elektromotoren der Marke Shenzhen Greatland Electric Co., haben sich besten bewährt. In der Hybridversion mit Dieselmotor, kann der Motor frei gewählt werden. Zwei weitere Schiffe sind bereits bestellt und



NYAMI Brest

zahlreiche Bestimmungsgespräche in ganz Europa und den USA verlaufen erfolgreich. Womöglich wird sogar im Hamburg bald eine Nyami-Barkasse mit E-Antrieb im Einsatz sein. Gemäß der Firmenphilosophie, bietet Nyami einen umfangreichen Kundenservice an und begleitet die Käufer beim Übergang vom Diesel auf das Elektroschiff.

Die Elektroschiffahrt verschafft sich einen Ankerplatz in der Tagespresse

Öffentliche Aufmerksamkeit erregen neue „normale“ Schiffe kaum noch. Da müssen schon besonders große Kreuzfahrriesen oder klingende Namen kommen, damit sich die Tagespresse damit beschäftigt. Anders ist das bei elektrisch betriebenen Schiffen. Selbst kleine Solarschiffe, finden überregionale Anerkennung. Elektrisch fahren ist „in“ und wird stets populärer. Deshalb sind die Stadtverwaltungen auch bemüht, ausreichend Ladestationen für Schiffe und Boote zu installieren. In Amsterdam wurden allein im letzten Jahr 10 Stromtankstellen realisiert. Überall werden neue E-Schiffsprojekte entwickelt und wann immer praktisch realisierbar, wird auf den reinen Elektroantrieb gesetzt. Jüngste Beispiele sind die Reedereien in Potsdam, an der Müritz und auch am Bodensee soll bald eine Fähre elektrifiziert werden. Australien will mit holländischer Unterstützung und einem ESF-Elektromotor ein Schiff für das Great Barrier Reef bauen. Umweltfreundlich wird künftig auch das neue Greenpeace Schiff zumindest dann, wenn es in den Hafen von Hamburg einläuft. Dort wollen die Umweltschützer nur noch elektrisch mit IMTEC-Technologie fahren. Hinter der E-Motor Entwicklung in der Schifffahrt steht eine Industrie, die das Wachstumspotential längst erkannt hat und durch immer feinere Kooperationen die wirtschaftlichen Chancen zu nutzen weiß. Allein Siemens, hat mit diesem Geschäftszweig 2010 weltweit einen Umsatz von 28 Mrd. Euro gemacht. Japanische und norwegische Firmen wollen schon 2015 mit großen Fähren in See stechen, wobei man in Norwegen schon damit rechnet, dass bereits ab 2020 1/3 der Schiffe umweltfreundlich betrieben werden. Die Reeder streben nach dem Schiff mit Zero-Emissionen und glaubt man den manchmal noch mystisch anmutenden Forschungsberichten einigen Physikern, sollte das auch tatsächlich bald in allen Schiffskategorien möglich sein. Abgesehen von den oft üppigen Förderungen, die umweltfreundliche Schiffe in Anspruch nehmen können, gibt es für sie darüber hinaus auch bereits eine Reihe anderer Vorteile, die sich monetär positiv bemerkbar machen.



Fjellstrand Passagierfähre mit Batterie-Antrieb

Schon haben einige Banken und Sponsoren erkannt, dass es für sie von Vorteil ist, wenn sie sich bei den Finanzierungsangeboten engagieren. Selbst maßgeschneiderte Leasingangebote, wie bei Nyami, erleichtern die Entscheidung zwischen Diesel- und Elektroschiff. Bedenkt man, welche Kostenvorteile durch die vermeidbare Abfallentsorgung und die bevorzugte Behandlung in der Hafenvirtschaft erreicht werden können, dann sind die vielfachen Auszeichnungen und Awards, die extra für umweltfreundliche Schiffe geschaffen werden, nur noch eine schöne Draufgabe. Aber alle Bemühungen um einen umweltfreundlichen elektrischen Schiffsantrieb hängen letztlich an der verfügbaren Infrastruktur und Batterietechnologie und da wird derzeit von allen Seiten viel unternommen. Smart City ist das Schlüsselwort, das nicht nur die Köpfe der Stadtplaner

rauchen lässt. Im Interesse einer möglichst umweltschonenden Mobilität, sind auch die Verkehrsplaner gefordert und es eröffnen sich den Elektroschiffen neue Perspektiven im öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV). In Zukunft wird keine Stadt die über einen Wasserweg verfügt „smart“ sein, wenn sie nicht ein öffentliches Schiffsangebot anzubieten hat.

Siemens ist der Überzeugung, dass der Stadtverkehr künftig weitgehend durch die Elektromobilität dominiert wird und China sieht im elektrisch betriebenen Fährverkehr eine echte alternative Verkehrslösung. Bedenkt man, dass bis 2050 bereits 70 % der Weltbevölkerung in Städten leben wird, dann ist eine Elektrifizierung des städtischen Wasserverkehrs eine unvermeidliche Konsequenz. ■



Strausberg ElektroFähre Steffi

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

Neue Broschüre zum Matrosen-Beruf

Eidgenössischer Fähigkeitsausweis

Welche Anforderungen es für den Beruf des Matrosen der Binnenschifffahrt braucht, an wen man sich wenden kann und wie die Ausbildung aussieht: Diese Fragen beleuchtet eine neue Broschüre des Schweizer Branchenverbandes SVS. Die Veröffentlichung steht im Zusammenhang mit der Neuerung, dass die Ausbildung nun mit dem Eidg. Fähigkeitszeugnis abgeschlossen werden kann.

Aufgrund geänderter Bundesregelungen wurde der Beruf des Matrosen oder der Matrosin der Binnenschifffahrt einer „Berufsreform“ genannt, intensiven Überprüfung unterzogen. Voorgenommen wurde die Berufsreform vom Schweizerischen Schifffahrtsverband (SVS) in Zusammenarbeit mit den verantwortlichen kantonalen Stellen und dem Bundesamt für Berufsbildung und Technologie (BBT).

Als Ergebnis dieser Berufsreform können nun alle, welche die Ausbildung zum Matrosen ab 1. Juni 2011 aufgenommen haben, mit dem Eidgenössischen Fähigkeitsausweis (EFZ) abschliessen. Bisläng waren die Abschlüsse kantonale durch Basel-Stadt geregelt.

Die fachliche Ausbildung findet aber weiterhin im Schifferkolleg in Duisburg statt.

Diese Neuerung hat die SVS zum Anlass genommen, eine Broschüre zum Beruf des Matrosen/der Matrosin der Binnenschifffahrt zu erarbeiten. Das acht-seitige Heft illustriert das Berufsbild, zeigt die Elemente der Ausbildung auf und erläutert die Voraussetzungen. Aufgeführt sind auch die Adressen aller wichtigen Ansprechpartner.

Die Broschüre wird an den kantonalen Stellen für Berufsberatung ausgelegt und soll auch bei Lehrstellen-Messen, Gewerbeschauen und ähnlichen Veranstaltungen zum Einsatz kommen.

Elektronisch oder in Papierform kann die Broschüre bei der SVS bezogen werden:
www.svs-online.ch



VIKING
RIVER CRUISES

Viking River Cruises ist der führende Anbieter von Flusskreuzfahrten und betreibt 19 Schiffe, welche auf den schönsten Wasserstrassen weltweit verkehren. Für die Saison 2012 bringen wir 6 neue Schiffe auf den Markt. Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir für unsere technische Abteilung in Wiebelsheim / Rheinland Pfalz einen

■ Techn. Mitarbeiter (m/w)

Sie verfügen über folgende Qualifikationen:

- Abgeschlossene Ausbildung in einem schiffsbautechnischen Beruf oder vergleichbar
- Mindestens 4 Jahre Berufserfahrung
- Gute Englischkenntnisse in Wort und Schrift (2. Fremdsprache von Vorteil)
- Umgang mit der Software Navision von Vorteil
- Gute Computerkenntnisse (Excel, Word, etc.)
- Führerschein Klasse 3
- Bereitschaft für Reisetätigkeit (Schiffsbesuche / Werftaufenthalte)
- Teamfähigkeit und zielorientiertes Handeln

Ihre kompletten Bewerbungsunterlagen senden Sie bitte bis spätestens 5. November 2011 per e-mail oder Post an untenstehende Adresse. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme.

Viking Technical GmbH

z. Hd. Herr Thomas Bogler | Personalabteilung

Industriepark 17 | D-56291 Wiebelsheim

Telefon +49 6766 969460 | thomas.bogler@vikingrivercruises.com

www.vikingrivercruises.com

SOMTRANS NV

Albertkanaalbaan 9 B-2110 Wijnegem

Tel: 0032(0) 3-355.16.88 Fax: 0032(0) 3-355.16.99

Email: info@somtrans.be



WIR SUCHEN:

- **Kapitäne**
Rheinpatent, Radarpatent
ADNR - Zertifikat,
C-Zertifikat Pluspunkt
- **Steuermänner mit Patent**

WIR BIETEN:

- Arbeitssicherheit
- Pünktliche Zahlung Ihres Lohnes
- 100% Soziale Versicherung
- Moderne und viele Doppelhüll-Schiffe
- Zahlung Ihrer Kurse für Zertifikate und Patente
- Möglichkeiten um Patentinhaber und später Schiffsführer zu werden.

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 !

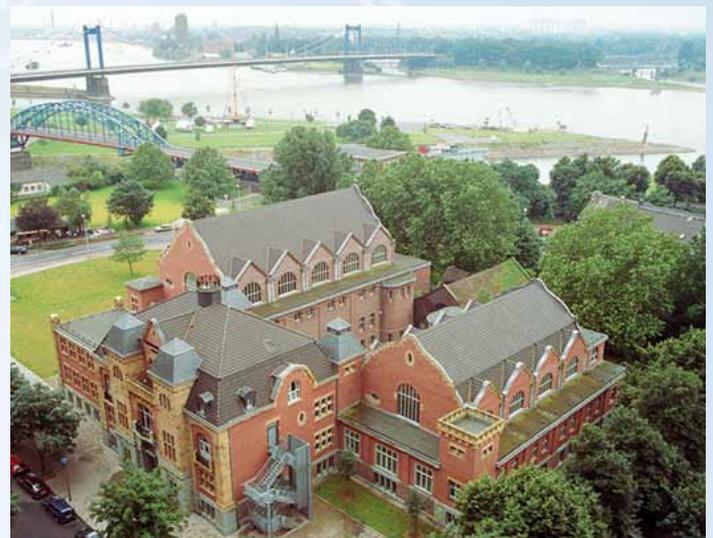
Fördern Sie ein Stück Duisburger Wirtschaftsgeschichte. Besuchen Sie das einzigartige Museum in dem umgebauten Jugendstil-Schwimmbad in Duisburg-Ruhrort. Ganz in der Nähe laden auch die schwimmenden Exponate, insbesondere der Radschleppdampfer Oscar Huber, zum Besuch ein.

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

THE GATEWAY TO EUROPE.



Intelligente Vernetzung bringt Ihre Güter effizienter zum Ziel.

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

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

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

duisport 
excellence in logistics

Tel. +49 (0) 203-80 31
mail@duisport.de
www.duisport.de

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