

Schifffahrt-online

Binnenschifffahrt - Binnenhäfen - Binnenwasserstraßen



esa: Ihr Spezialist für Schiffsversicherungen

- Rundum-Versicherungsschutz
- 24 Std. Schadenhotline an 365 Tagen im Jahr
- Europaweites Netzwerk an Sachverständigen
- Beratung vor Ort
- Umfangreiche Assistance-Leistungen
- Finanzierung und Leasing von Schiffen
- Expertenteam mit langjähriger Erfahrung

Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Allianz-Fachmann
oder unter www.esa-marine.de

esa Schiffs- und Yachtversicherungen

Phone: +49 (0) 71 36 / 9 51 33 13, e-mail: info@esa-marine.de, www.esa-marine.de

Ein Unternehmen der Allianz 





Wir wünschen unseren Lesern und Kunden ein erfolgreiches neues Jahr.

Foto: Friedbert Barg



Friedbert Barg
Herausgeber und Chefredakteur

Die Statistik für das Jahr 2008: Der Straßengüter- und der Eisenbahnverkehr verzeichnen Zunahmen, während die Binnenschifffahrt sowie die Rohrleitungen Rückgänge hinnehmen mussten

Die Binnenschifffahrt braucht eine deutliche PR-Strategie

Dass die Binnenschifffahrt alljährlich rund ein Viertel der gesamten Verkehrsleistung erbringt, wissen wir. Auch, dass sie das - im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern - mit einem vergleichsweise geringen Personalaufwand schafft, dass sie außerordentlich umweltfreundlich ist und dass sie keine hohen Transportkosten verursacht.

Wir wissen aber nicht, warum trotz aller dieser - und noch einiger weiterer - Vorteile nicht noch mehr Güter mit dem Binnenschiff über die Wasserstraßen in Deutschland und Europa transportiert werden.

Im Gegenteil. Das Statistische Bundesamt hat jetzt gerade erst ausgerechnet, dass die insgesamt positiven Zahlen - für 2008 - für die Binnenschifffahrt rückläufig sind. Und das Amt spricht das sogar aus: „ .. Zu diesem Wachstum trugen alle Verkehrszweige außer der Binnenschifffahrt bei.“ Das Gewerbe bekommt hier öffentlich, denn es handelt sich um eine an alle Medien verbreitete Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes, Klartext zu hören.

Innerhalb des Originaltextes liest sich das so: „Der Güterverkehr in Deutschland ist im Jahr 2008 weiter gewachsen, allerdings hat sich die Entwicklung zum Jahresende hin abgeschwächt. Das Statistische Bundesamt rechnet für das Jahr 2008 auf der Grundlage der bisher vorliegenden Monatseckzahlen mit folgenden Ergebnissen:

Das Transportaufkommen aller Verkehrszweige - gemessen in Tonnen - ist im Jahr 2008 voraussichtlich um 2,3% gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Zu diesem Wachstum trugen alle Verkehrszweige außer der Binnenschifffahrt bei. Geringer, nämlich um 1,3%, wuchs die im Inland erbrachte tonnenkilometrische Leistung der Verkehrsträger Straße, Eisenbahn, Binnenschiff und Rohrleitungen, die als Produkt aus Transportaufkommen und Versandweite berechnet wird. Hier verzeichneten der Straßengüter- und der Eisenbahnverkehr Zunahmen, während die Binnenschifffahrt sowie die Rohrleitungen Rückgänge hinnehmen mussten.

Nach Verkehrszweigen stellt sich die Entwicklung des Güterverkehrs 2008 wie folgt dar:

Den stärksten Anteil am Transportaufkommen hatte der Straßengüterverkehr (77% der Beförderungsmenge). Auf der Straße wurden - nach einer Schätzung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung - im vergangenen Jahr 3 473 Millionen Tonnen befördert, rund 2,3% mehr als im Jahr 2007. Die dabei im Inland erzielte tonnenkilometrische Leistung stieg um 1,6% auf 474,1 Milliarden Tonnenkilometer.

Vergleichsweise hohe Wachstumsraten zeigte der Güterverkehr der Eisenbahn: Das Verkehrsaufkommen lag mit 379,0 Millionen Tonnen um 4,9%, die tonnenkilometrische Leistung mit 116,8 Milliarden Tonnenkilometern um 1,9% über dem Vorjahreswert. Ein Wachstumsträger der Eisenbahn war die Containerbeförderung, die um 11% anstieg.

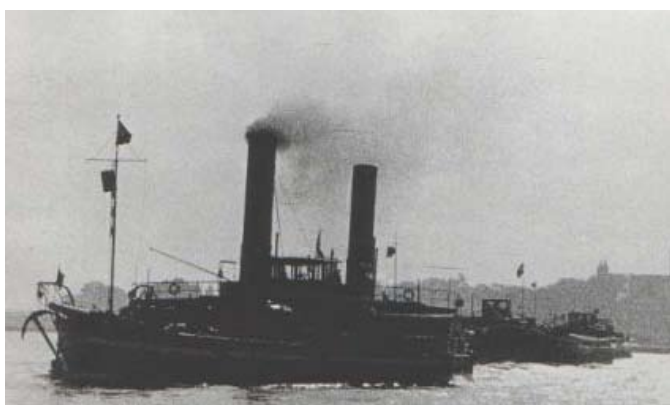
Einziger Verkehrszweig mit Rückgängen sowohl der Beförderungsmenge als auch der Beförderungsleistung war die Binnenschifffahrt: Mit 245,6 Millionen Tonnen sank ihr Transportaufkommen im Jahr 2008 um 1,4%, die Beförderungsleistung ging um 1,1% auf 64,0 Milliarden Tonnenkilometer zurück.

Das seit mehreren Jahren registrierte Wachstum des Güterverkehrs der Seeschifffahrt setzte sich auch im Jahr 2008, wenn auch verlangsamt, fort: Mit 319,1 Millionen Tonnen wurden hier 2,6% mehr Güter als im Vorjahr befördert. Beim Transport von Rohöl in Rohrleitungen blieb die Beförderungsmenge mit 91,0 Millionen Tonnen nahezu konstant (+ 0,1%), während die Beförderungsleistung im Verkehrsträgervergleich den stärksten prozentualen Rückgang (- 3,4%) verzeichnete.“

Dem Binnenschifffahrtsgewerbe sollten diese Zahlen zu denken geben. Die Binnenschifffahrtsunternehmen müssen darüber nachdenken, wie sie noch mehr Güter auf die Wasserstraße holen können. Und um das zu erreichen, müssen sie darüber nachdenken, ob nicht die ohnehin sehr verbesserungswürdige Öffentlichkeitsarbeit - am besten mit Profis - in eine deutlich offensivere und erkennbare PR-Strategie umgewandelt werden sollte.



106 Schiffsjungen und -mädchen auf dem Schulschiff 23



Geschichten aus der Schifffahrt 26



Trawler-Neubau der Kiebitzberg Schiffswerft 28



Neubau der Bodan-Werft: „Sonnenkönigin“ 34

Ankündigung
Parlamentarischer Abend des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen in Berlin am 10.2.2009 12

Binnenschifffahrt

In der Logistik in Deutschland wurden 2007 rund 205 Mrd. Euro erwirtschaftet und vier Mrd. t Güter befördert. 2,7 Millionen Erwerbstätige waren in der Branche beschäftigt.

Logistik „Made in Germany“ bei der transport logistic 2009 in München 12

Transportmarktbarometer von ProgTrans/ZEW
Erwartung: Stabile Preise für die Binnenschifffahrt 13

Förderung der Initiative Binnenschifffahrt und Logistik
2. Konjunkturpaket pro Wasserstraße 13

Nach einem erfolgreichen Jahr 2008 mit Zuversicht ins neue Jahr
Den Pessimismus der ZKR können viele im Gewerbe nicht nachvollziehen 14

Eine Logistik-Hochschule für Neuss am Rhein
„School of Logistics“ und „School of Commerce“ 18

Auch qualifizierte Binnenschiffer können sich bewerben
Einschreibungsordnung der Hochschule Neuss 19

52 Schubschiffe, 5 Schlepper, 297 Barge, 104 Schleppschiffe und 12 Tankbarge
Rumänische TTS Group strebt auf den westeuropäischen Markt 43

Eine Buchbesprechung von BDB-Geschäftsführer Jörg Rusche.
Richard Regner: Das Binnenschiffsverkehrsrecht der EG 22

234. Berufsschulkurs hat begonnen
106 Auszubildende auf dem Schulschiff 23

Allianz-Fachforum „Mit der Binnenschifffahrt in die Zukunft“ (Teil 3)
Die Verlagerer schätzen die Stärke der Binnenschifffahrt bei den Massengütern 24

Schifffahrt online Serie: Geschichten aus der Schifffahrt (I)
Qualmende Schornsteine und deftige Scherze 26

Schiffstechnik

Nach wie vor gehören aber auch Binnenschiffe und Fahrgastschiffe - auch der besonderen Art - zum Programm der Werft an der Havel
Die Kiebitzberg Schiffswerft wird zur Yachtmanufaktur 28

Neubau der Bodan-Werft: Ein Eventschiff der Sonderklasse für bis zu 1000 Personen mit einer multifunktionalen Veranstaltungshalle mit zwei Galerieebenen
Konzert? Autopräsentation? Auf dem Bodensee ist jetzt alles möglich 30

Im Jahr 2008 hatten die Bodensee-Schiffsbetriebe etwa 2,4 Millionen Fahrgäste an Bord ihrer - bisher - 14 Schiffe
Sommer 2010: Zuwachs für die Weiße Flotte vom Bodensee 32

Die LRG GAS 87 ist das 16. Schiff in der unternehmenseigenen Gastankerschiffflotte
Neuer Gastanker für Lehnkering 33

Titelbild: Lehnkering-Doppelhüllentanker „LRG Gas 87“. Lesen Sie dazu auch den Beitrag auf der Seite 33

Die Anzahl der Mitarbeiter ist seit geraumer Zeit leicht steigend, weil die auf der Werft ausgebildeten Schiffbauer-Lehrlinge überwiegend übernommen wurden

Lux-Werft: Experten für moderne und historische Fahrgastschiffe 34

Neues Arbeits- und Transportschiff für das WSA Bremerhaven
MS „Alte Weser“ getauft 36

Neues Arbeits- und Transportschiff für das WSA Bremerhaven
Hilfe für Seeschiffswerften 36

Filtration von Brennstoff, Schmieröl, Bilgenwasser
„Ein Filter fürs Leben“ 37

STG-Sprechttag „Festigkeit, Schwingungen und Schall von Schiffen“
Forschungsergebnisse und Entwicklungen 37

HATZ-Motoren
Niederlassung in Wiedemar 37

Werften und Technik in den Niederlanden

Die Taufgäste waren sich einig: Die Bodewes Binnenvaart Werft hat ein sehr gutes Schiff entwickelt, ausgerüstet und abgeliefert
Motorgüterschiff LOMA bei der Bodewes-Werft getauft 38

Schwerentflammable Rettungsboote aus Holland
Riwa-Boote: Stabil, kompakt und sicher 41

Wasserstraßen und Binnenhäfen

Für die Wasserstraßentransporteure ist die Bahn-Güterverkehrsstrecke zwischen Antwerpen und der Rhein-Ruhr-Region eine nicht zu vernachlässigende Konkurrenz

„Eiserner Rhein“ - Fortsetzung einer unendlichen Geschichte 42

Auf dem Wasserweg spart Ford Treibstoff- und Personalkosten in Millionenhöhe

Kölner Ford-Werke setzen auf den Wasserweg 44

Zwischen Magdeburg und Berlin sind für den uneingeschränkten 2-lagigen Containerverkehr auf der Wasserstraße noch 18 Brückenbauwerke anzupassen

Eingeschränkter zweilagiger Containerverkehr auf dem Elbe-Havel-Kanal (EHK) 45

Ab sofort Fernsteuerung aus dem Steuerstand der Bremer Weserschleuse
Probetrieb an Schleuse Oldenburg beendet 45

Seit langem vorliegende Untersuchungen und Studien zum Donau-Ausbau werden ignoriert oder als ideologisch und nicht sachgerecht abgetan. Der aktuelle Stand - analysiert und kommentiert von Dipl.-Ing. Volker Renner. (Teil I)

Donau: Die Ausbaueegner machen mobil für die Variante „A“ 46

Weltweit laden Schiffe mit Know-how aus Quickborn - Auch Umbau möglich

Schiffsbelader in unterschiedlichen Formen 49

In welchem Hafen sind Grundstücke frei?

Digitaler Städte-Atlas entwickelt 49

Inserentenverzeichnis

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

Allianz Global Corporate & Speciality	14
Blommaert Schiffsluken	39
Bodewes BinnenvaartB.V.	40
esa Schiffs- und Yachtversicherungen	Titelseite
Carl Rehder GmbH Assekuranz	25
Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH	23
RAFA Schiffsfenster	38
Riwa Boating International	17
RMT Rhein Mosel Transport GmbH	12
Schiffswerft Karcher GmbH	13



Neubau der Bodan-Werft: „Sonnenkönigin“ 30

Rubriken

Editorial	3
Impressum	4
Nachrichten	6

Die Fachzeitschrift im Internet www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt online

Binnenschifffahrt - Binnenhäfen - Binnenwasserstraße

So erreichen Sie uns: Tel. +49-211-383683 Fax +49-211-383684
E-Mail: redaktion@schifffahrt-online.de

Mit **Schifffahrt online** sind Sie immer auf dem neuesten Stand.

Klar und ohne Schnörkel.

Impressum

Die Fachzeitschrift im Internet
Schifffahrt online
 Binnenschifffahrt - Binnenhäfen - Binnenwasserstraßen

www.schifffahrt-online.de

2. Jahrgang (gegründet 2008)
 Deutsche Nationalbibliothek
 ISSN 1867-8831

Herausgeber und Verlag
 Friedbert Barg, Journalist (DJV)
 F. Barg Verlag UG haftungsbeschränkt
 Geschäftsführer: Friedbert Barg
 Büroorganisation: Simone Kharrat
 Lektorat: Petra Barg
 Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf
 Tel. 0211-383683, Fax 0211-383684

Chefredakteur
 Friedbert Barg (f.barg@schifffahrt-online.de)

Autoren/Korrespondenten

Schiffstechnik:	Dipl.-Ing. Volker Renner
Wirtschaft:	Dr. Hermann Blankmann
Niederrhein:	Jennifer Held
Mittelrhein:	Karl Gerhard
Sachsen/ Sachsen-Anhalt:	Annechristin Stein
Österreich:	Josef Müller
Oberrhein/ Schweiz/Frankreich:	John C. Albrecht

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers, der Redaktion oder des Verlages wieder. Die Redaktion behält sich Änderungen an den Manuskripten vor. Rücksendung unangefordert eingesandter Manuskripte erfolgt nur, wenn Rückporto beigelegt wurde.

Anzeigen

**Deutschland (Nielsen I - VII)
 W+Z Medien Anzeigenverwaltung**

Büro Rösrath
 Friedrich Zenk (zenk@wz-medien.de)
 Kösliner Str. 11, 51503 Rösrath
 Telefon 02205-85252, Fax 02205-910465

Büro Düsseldorf
 Rolf Wurm (wurm@wz-medien.de)
 Friedingstraße 4, 40625 Düsseldorf
 Tel. 0211-2913513, Fax 0211-2913397

**Verlagsvertretung
 Niederlande, Belgien, Luxemburg**

Verlagsbüro Alpen, Eckhard Pannen,
 Rathausstraße 36, 46519 Alpen
 Tel. ++49-(0)2802-6991, Fax 02802-809561

**Verlagsrepräsentant
 Österreich, Slowakei und Ungarn**

Andreas Gorisek (Andreas@Gorisek.at)
 Kürschnergasse 13/24/36, A - 1210 Wien
 Tel. + 43-664-3832605 Fax + 43-1-2597492

Anzeigenpreisliste Nr. 1/09 vom 6.1.2009

Layout / Umbruch: Friedbert Barg

Jetzt ist es amtlich

Einheitliches Sicherheitszeugnis auf europäischen Binnenwasserstraßen

Seit dem 1.1.2009 dürfen Schiffe, denen das neue europäische Sicherheitszeugnis erteilt wurde, alle Flüsse in der Union befahren, auch den Rhein. Nach den neuen Vorschriften der Gemeinschaft wird dieses einheitliche Zeugnis aufgrund der technischen Vorschriften für Binnenschiffe erteilt. Dass diese einheitlichen Vorschriften nun Anwendung finden, ist ein großer Fortschritt für die Sicherheit der Binnenschifffahrt in Europa.

In der Richtlinie 2006/87/EG sind einheitliche Voraussetzungen für die Erteilung technischer Zeugnisse für Binnenschiffe festgelegt. Dadurch soll die Sicherheit für Fahrgäste und Fracht erhöht werden, die auf den Binnenwasserstraßen in Europa befördert werden. Das entsprechend den einheitlichen Vorschriften erteilte neue Zeugnis gilt für die Schifffahrt auf allen europäischen Binnenwasserstraßen, auch auf dem Rhein.

Die neue Richtlinie ersetzt technische Vorschriften[1], die inzwischen 25 Jahre

alt sind. Sie gibt sehr strenge Sicherheitsstandards vor, die denjenigen entsprechen, die für die Rheinschifffahrt festgelegt wurden. Diese Vorschriften können auch weiter angepasst werden, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen. Das vorherige Zeugnis galt nicht für die Rheinschifffahrt - dabei konzentriert sich gerade auf dem Rhein der größte Teil des in der Binnenschifffahrt beförderten Frachtaufkommens.

Die Wasserstraßen der Gemeinschaft werden in vier Zonen eingeteilt. Je nach Zone können die Mitgliedstaaten zusätzliche oder eingeschränkte technische Vorschriften erlassen. Weiter ist in der Richtlinie die Möglichkeit der Abweichung von bestimmten allgemeinen Vorschriften vorgesehen, wenn die lokalen Navigationsbedingungen dies rechtfertigen. Nach Beschlüssen der internationalen Stromkommissionen im November und Dezember 2008 gilt das neue Zeugnis auch für die Rhein- und Donaubeschnitte außerhalb des Gebiets der EU.

Nach 41 Berufsjahren in der Binnenschiffstechnik

Fritz Hemberger im Ruhestand



Fritz Hemberger

Ein „Urgestein“ der deutschen Binnenschifffahrt ist zum Jahresende 2008 in den Ruhestand getreten: Fritz Hemberger. Hemberger hat 1958 bei der damaligen Fendel-Schiffahrts AG in Duisburg-Ruhrort Betriebsschlosser gelernt und ist - mit Ausnahme einer 18-monatigen Grundwehrzeit als Motorenwart auf einem Schnellboot der Bundesmarine - der Binnenschifffahrt seitdem treuge-

blieben. Weitere berufliche Stationen waren von 1967 bis 1970 die Montage von Großdieselmotoren und Aggregaten bei der Harpen AG, Abt. Schifffahrt; die Tätigkeit als Maschineninspektor in den Jahren von 1971 bis 1987 bei der damaligen Stinnes Reederei AG, später RS Partner-Ship AG. In der RS Partner-Ship AG lernte Fritz Hemberger traditionsreiche Schifffahrtsgesellschaften wie Fendel, Klöckner, BMSAG, WTAG, SDC, Raab Karcher, Rhenus, Bayerischer Lloyd und DDSG-Cargo kennen.

Vom 1. Januar 1998 bis 31. Dezember 2008, seinem letzten offiziellen Arbeitstag, war Fritz Hemberger als Schiffsmaschineninspektor bei der Reederei Jaegers angestellt.

Die Erfahrungen, die Fritz Hemberger in seinen 41 aktiven Berufsjahren in der Binnenschiffstechnik sammeln konnte, gab er als Ausbilder an den jungen Techniker-nachwuchs weiter. Darüber hinaus war Fritz Hemberger auch als Sicherheitsbeauftragter tätig. fb



Das Binnenschiff „Kelheim“ transportiert neue Autos von Deutschland nach Ungarn

MS „Kelheim“ wurde zum Autotransporter umgebaut Verstärkung für BLG-Logistics auf der Donau

Seit Anfang November 2008 verstärkt das Motorschiff „Kelheim“ die Autotransporte von BLG Logistics auf der Donau. Aus dem Binnenfrachtschiff entstand ein 110 Meter langer Auto Carrier, der auf drei Decks 260 Pkw transportieren kann.

Eine Besonderheit des Umbaus ist die Rampe am Bug des Schiffes. Damit ist die „Kelheim“ unabhängig von der Ausstattung der Häfen. Mit der „Kelheim“ sind jetzt sieben Binnenschiffe für den BLG-Geschäftsbereich Automobile im

Einsatz. Fünf Schiffe verkehren auf dem Rhein und zwei auf der Donau zwischen dem Autoterminal Kelheim und dem ungarischen Csepel bei Budapest. Von der niederländischen Werft ging die erste Reise rheinaufwärts nach Köln, um Ford-Fahrzeuge zu laden. Mit denen ging es über den Main, den Rhein-Main-Donau-Kanal und die Donau nach Csepel. Dort wurden Suzuki geladen und nach Kelheim verschifft. Jetzt pendelt die „Kelheim“ regelmäßig zwischen Kelheim und Csepel. *Quelle: via Donau*

10. Fachtagung „Schweißen im Schiff- und Ingenieurbau“

Vorträge zu moderner Schweißtechnik

Höhere Bauwerke, größere Schiffe, aufwendigere Stahlkonstruktionen - die Schweißtechnik wird vor immer neue Herausforderungen gestellt. Komplizierte schweißtechnische Strukturen erfordern neue Entwürfe, Materialien, Schweißverfahren und Prüfkonzepte.

Neueste Lösungen und Forschungsergebnisse der Schweißtechnik werden auf der 10. Fachtagung "Schweißen im Schiffbau und Ingenieurbau" vorgestellt. Diese findet am 22. und 23. April 2009 in Hamburg statt. Auf dem Programm stehen zehn Fachvorträge von Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Industrie. Erweiterte Anwendungsgrenzen hochfester Stähle in modernen Stahlbauten werden ebenso erläutert wie Konzepte zur Vorbeugung von Sprödbrüchen. Zu diesem Thema werden geeignete Bewertungskonzepte vorgestellt.

Neben den Möglichkeiten und Anwendungsgrenzen dieser hochfesten Stähle im Schiffbau greifen die Vorträge der Tagung auch die aktuellen Entwicklungen in bruchmechanischen Konzepten unter den spezifischen schiffbauartigen Randbedingungen auf. Wie Restspalte mit Hilfe von Methoden der Ultraschallprüfung gemessen werden können, wird im Themenblock "Zerstörungsfreie Prüfung" erläutert. Dabei wird insbesondere auf die Möglichkeiten der Phased Array Technologie sowie auf Bewertungskonzepte fehlerhafter Schweißnähte eingegangen.

Anmeldung und Kontakt:

GL Academy
Nadine Paul
Telefon: 040 36149-2258
E-Mail: tagung-schweissen@gl-group.com
Internet: www.gl-group.com/glacademy

Parlamentarischer Abend Der BÖB diskutiert das Nationale Hafenkonzept

Für 10. Februar 2009 lädt der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) ins Rote Rathaus von Berlin, um dort mit Gästen und Parlamentariern über Anforderungen, Chancen und Grenzen des Nationalen Hafenkonzeptes diskutieren.

Die Prognosen für den Verkehrsstandort Deutschland sagen trotz der Finanzkrise eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens bis 2025 voraus. Damit kommt den Binnenhäfen als trimodale Schnittstelle der Verkehrsträger eine besondere Bedeutung bei der Bewältigung der Zukunftsaufgaben zu. Diesen Anforderungen an die Binnenhäfen lässt sich jedoch nur gerecht werden, wenn die Häfen infrastrukturell und planerisch auf die Aufgaben

vorbereitet sind/werden. Auch aus diesem Grund war der BÖB über die letzten Monate aktiv in die Erarbeitung des Nationalen Hafenkonzeptes eingebunden.



Lädt zum Parlamentarischen in Berlin: BÖB-Präsident Rainer Schäfer

Den Hauptvortrag des Abends hält Hermann Gröhe, Staatsminister im Bundeskanzleramt und dort verantwortlich für die Bund-Länder-Koordination, den Abbau der Bürokratie und die Kontakte zum Parlament. In der anschließenden Fachdiskussion debattieren Dr. Sebastian Jürgens, Vorstandsmitglied der HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG; Prof. Dr. habil. Wolfgang H. Schulz, Dekan der Hochschule Fresenius; Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorf Hafen und Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen; Patrick Verhoeven, Generalsekretär European Sea Port Organisation, unter der Moderation von Hans-Wilhelm Dünner zum Thema. Nach der offenen Diskussion mit dem Publikum und einer Zusammenfassung des Besprochenen von Detlef Bütow sollen ein politisches „to do“ festgelegt und die notwendigen Maßnahmen vor Ort definiert werden.

Keine Außerbetriebnahme wegen Schleusenneubau

BDB froh über Entscheidung zur Schachtschleuse Minden

Anders als beim Schiffshebewerk in Magdeburg-Rothensee muss die Binnenschifffahrt nicht damit rechnen, dass nach dem Neubau einer leistungsfähigen Schleuse in Minden die Schachtschleuse am westfälischen Wasserstraßenkreuz außer Betrieb genommen wird.

Das teilte die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte (Hannover) dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) mit, der entsprechende Sorgen aus der Schifffahrt und aus dem Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren für die neue Schleuse Minden bei einer Besprechung mit der Direktion in Hannover aufgegriffen hatte. Um die Schachtschleuse in Minden bis zur Fertigstellung der neuen Schleuse sicher weiter betreiben zu können, wird die

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Investitionen vornehmen, die einen Weiterbetrieb von rund 20 Jahren sicherstellen. Damit wird ein zweites Rothensee vermieden. Dort wurde im Planfeststellungsverfahren zwar ebenfalls vom Weiterbetrieb des Schiffshebewerks nach der Fertigstellung der Schleuse Rothensee insbesondere für den Wassertourismus ausgegangen. Doch die Frage, ob eine bindende Zusicherung für den Erhalt des Hebewerks gegeben wurde, könnte die Gerichte beschäftigen, nachdem Land, Landeshauptstadt und Schifffahrt den Bund bisher nicht bewegen konnten, das Hebewerk weiter zu betreiben. Ein solcher Prozess wird im Westen der Republik durch die Entscheidung des Bundes für den Erhalt der Schachtschleuse vermieden.

Nautischer Verein

Stiftungsfest in Lübeck

Der Nautische Verein Lübeck begeht am 27.02.2009 sein 139. Stiftungsfest mit dem Nautischen Essen in der historischen Schiffergesellschaft mit 300 Teilnehmern. Festredner ist der Vorsitzende der Carl Robert Eckelmann AG Hamburg, Robert M. Eckelmann. Eckelmanns Rede trägt den Titel: „Kaufmannsgut ist Ebbe und Flut“.

Hamburg Süd Reiseagentur

Seereisen auf Frachtschiffen

Auch für die Saison 2009/2010 bietet die Abt. Frachtschiffreisen der Hamburg Süd Reiseagentur GmbH wieder die Mitreisemöglichkeit für Passagiere auf Frachtschiffen an. Ob einwöchige Kurzreise in Ost- oder Nordsee, Transatlantikfahrt oder eine viermonatige Reise auf einem Stückgutschiff rund um die Welt, für jeden Geschmack ist etwas dabei. Eine einwöchige „Schnupperreise“ von Rotterdam nach Irland und zurück ist buchbar für einen Reisepreis ab EUR 646,00. Im Preis enthalten ist die Unterbringung in einer Einzel-Außen-Kabine inkl. Vollverpflegung. Wünschen Sie mehr Informationen oder einen Katalog zur „Seereise der anderen Art“, dann wenden Sie sich gerne an die Mitarbeiter der Abt. Frachtschiffreisen. Sie erreichen diese telefonisch unter ++49-(0)40-3705-157 oder per E-Mail unter frachtschiff@hamburgsued-reiseagentur.de.

Donaukreuzfahrten 2009

Umfassende Übersicht

Eine umfassende Übersicht „Donau Kreuzfahrten 2009“ wurde von der Internationalen Touristischen Werbegemeinschaft „Die Donau“ zusammengestellt und ist ab sofort im Internet unter www.danube-river.org sowie unter www.danubesalesmanual.com in deutsch und englisch abrufbar bzw. unter donau@austria.info bestellbar.

Transcamion

Verstärkung für das Servicebüro

Seit dem 15.12.2008 verstärkt Grit Berner das Team des Vertriebsbüros Köthen/Berlin der Transcamion Schifffahrtsagentur mit Hauptsitz in München. Grit Berner war zuvor im Bereich der Kundenbetreuung bei namhaften Unternehmen beschäftigt.

Am 02.01.2009 begrüßte die Transcamion Schifffahrtsagentur Anja Pakendorf als neue Mitarbeiterin im Vertriebsbüro in Köthen/Berlin. Anja Pakendorf war zuvor als Assistentin der Geschäftsleitung eines großen Köthener Unternehmen beschäftigt.

Grit Berner und Anja Pakendorf übernehmen unter der Leitung von Sandra Ebel die Kundenbetreuung im Vertriebsinnendienst und sind dort für die Pflege und den Aufbau langfristiger Kundenbeziehungen zuständig.



Robert Baack

Shipping Logistics & Services

Robert Baack jetzt in der Lehnkering-Geschäftsführung

Robert Baack ist neuer Leiter des Unternehmensbereichs Shipping Logistics & Services (SLS) bei Lehnkering und neues Mitglied der Lehnkering-Geschäftsführung.

Baack verantwortet als COO bei Lehnkering die strategische Entwicklung des Unternehmensbereichs Shipping Logistics & Services, in dem alle Aktivitäten von Lehnkering in der Binnenschifffahrt zusammengefasst sind.

„Mit Robert Baack konnten wir eine versierte Führungspersönlichkeit für unser Unternehmen gewinnen.“, so Cees van Gent, CEO der Lehnkering. „Mit seiner langjährigen Erfahrung im Reedereigeschäft wird Baack einen entscheidenden Beitrag zum weiteren Ausbau dieses Marktsegments leisten.“

Robert Baack war zuletzt Sprecher des Vorstandes der Odratrans S.A in Breslau und der Deutschen Binnenreederei AG in Berlin. Bevor er in den Bereich Binnenschifffahrt wechselte, war Baack als Vorstandsmitglied der Carl Robert Eckelmann AG in Hamburg sowie in leitenden Positionen unter anderem bei Hamburg Süd in Deutschland und den USA tätig.

Lehnkering gehört mit einem Umsatz von rund 650 Millionen Euro und über 2.700 Mitarbeitern zu den führenden Logistikdienstleistern in Zentraleuropa. In den Schwerpunktbranchen Chemie und Stahl verfügt das Unternehmen in den Bereichen Logistics & Services seit 135 Jahren über umfangreiche Erfahrung. Als neutraler Dienstleister und Partner bietet die Lehnkering ihren Kunden individualisierte Lösungen, bestehend aus klassischen Logistikdienstleistungen (Logistics) und umfangreichen Mehrwertdienstleistungen (Services).

Generationenwechsel bei Kalmar in Deutschland

Andreas Schumacher wurde zum Kalmar-Geschäftsführer berufen

Nach langjähriger Tätigkeit wurde Klaus Eger als Geschäftsführer von Kalmar Flurförderzeuge Deutschland GmbH im Kreise vieler Kunden und im Beisein des Vorstandes in den Ruhestand verabschiedet. Eger war viele Jahre selbständiger Händler und veräußerte sein Unternehmen 2000 an Kalmar. Seit dieser Zeit war er bei Kalmar in Deutschland als Geschäftsführer tätig. Mit Vollendung des 65. Lebensjahres schied er zum 31.12.2008 aus.

Als Nachfolger wurde Andreas Schumacher (50)

berufen, der seit 2002 im Unternehmen den Bereich Vertrieb und Marketing leitet.

Mit Ernennung von Andreas Schumacher zum Geschäftsführer rückte Hans Götz (50) von der Position des Verkaufsleiters für Industriesysteme zum 01.01.2009 auf die Position von Andreas Schumacher auf. Als Leiter Materialhandling zeichnet er verantwortlich für alle Vertriebs- und Marketingaktivitäten für Kalmar in Deutschland.



Andreas Schumacher

Mit umfangreichen historischen Illustrationen und Karten aus renommierten Museen: Ein prachtvoller Bildband über die Anfänge der Seefahrt bis heute.

Alles über die Geschichte der Seefahrt

National Geographic Deutschland bietet in einem neuen aufwändig illustrierten Bildband erstmals einen kompletten Überblick über die Historie der Seefahrt - von den Phöniziern über die Chinesen und Wikinger bis zur Entwicklung des Schiffbaus zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Quellen und Dokumente aus den renommiertesten Museen und Bibliotheken der Welt sowie Illustrationen aus Privatarchiven machen dieses Buch zu einer einzigartigen Enzyklopädie der Seefahrt. In eindrucksvollen Bildern und antiquarischen Dokumenten erwachen hier längst vergangene Seefahrerzeiten zum Leben und lassen den Betrachter in spannende Abenteuer, Expeditionen und Geschichtsepisoden auf hoher See eintauchen. "Die große Geschichte der Seefahrt. 3000 Jahre Expeditionen, Handel und Navigation" von den Seefahrts-Experten Donald S. Johnson und Juha Nurminen zeigt 270 Abbildungen auf 374 Seiten. Die meisten Abbildungen stammen aus dem Privatarchiv von Juha Nurminen und werden erstmals veröffentlicht. Das großformatige Buch von NATIONAL GEOGRAPHIC DEUTSCHLAND kostet 49,95 Euro (D) und ist ab sofort im Handel erhältlich.

Historiker schätzen, dass die ersten Versuche, Gewässer mit einem Transportmittel zu überqueren, bereits vor etwa 30.000 Jahren unternommen wurden. Diese ersten Boote wurden vermutlich aus einem Baumstamm gefertigt, den man mit Feuer und Steinwerkzeugen aushöhlte. Solche Boote waren stabil und durch die nahtlose Konstruktion wassertauglich. Daneben gab es auch Boote aus zusammengefügten Tierfellen, die über Holzstücke oder

Walknochen gezogen wurden. Boote aus Baumstämmen und Fellen sind auch heute noch in vielen Teilen der Welt zu finden.

Die Geschichte der Seefahrt ist untrennbar mit der Geschichte der Menschheit verbunden. Schon früh begaben sich besonders Wagemutige aufs Meer, um zu erkunden, zu erobern und Handel zu treiben. Die Phönizier fuhren auf



gut ausgestatteten Flotten, die Römer auf gewaltigen Galeeren und die Wikinger auf Langschiffen oder sogenannten Knorren. Wie der portugiesische Seefahrer Vasco da Gama oder der englische Entdecker John Franklin machten sich viele Männer auf in Richtung Horizont,

manche von ihnen kehrten nie zurück. So auch der portugiesische Seefahrer Ferdinand Magellan, der 1519 die erste Weltumsegelung begann, aber nicht beenden konnte, da er auf der philippinischen Insel Mactan bei einem Gefecht ums Leben kam. Seine Expedition bewies die Kugelgestalt der Erde. In dieser Tradition, die Erde zu erforschen, Pflanzen und Tiere zu entdecken, fanden viele Forschungsreisen auf den Meeren statt, und Seefahrer waren längst nicht nur mit der Nautik vertraut, sondern notierten auch ihre Beobachtungen zu Flora und Fauna. Logbücher wurden geführt, Sterne, Winde und Strömungen beobachtet - all das floss in die Wissenschaften ein. Wer die Meere am besten kannte, ermöglichte seinem Land den Zugang zu den damals so kostbaren Gewürzen, zu Gold und Territorien.

Das Buch "Die große Geschichte der Seefahrt" von National Geographic Deutschland präsentiert anschaulich die großen Momente aus 3.000 Jahren Seefahrt. Mit historischen Karten und aufwändigen Illustrationen bietet das Buch einen einzigartigen Rückblick auf wichtige Expeditionen und auf die Bedeutung eines der wichtigsten Verkehrsmittel für den internationalen Handel. Die Autoren berichten über den Bau bedeutender Schiffe, stellen antike Segelrouten vor, erläutern astronomische Entdeckungen und lüften die Geheimnisse der Navigation. Mythen und Geschichten über Seeabenteuer erzählen von der Faszination, die die Meere auch heute noch ausüben und nehmen den Leser mit auf eine spannende Reise durch die Gewässer der Welt.

Schifffahrt online in 18 europäischen Binnenschifffahrtsländern

4.800 Adressaten aus allen Bereichen von Binnenschifffahrt und Binnenhäfen

Der Link zu dieser Ausgabe von **Schifffahrt online** wurde an über 4.800 Empfänger in 18 europäischen Binnenschifffahrtsländern verschickt: **Deutschland, Niederlande, Belgien, Luxemburg, Frankreich, Schweiz, Österreich, Polen, Slowakei, Tschechien, Ungarn, Kroatien, Serbien, Rumänien, Bulgarien, Moldawien, Ukraine und Russland.** **Schifffahrt online** erreicht in diesen Ländern Banken, Befrachter, Behörden, Bunker- und Ser-

vicestationen, Fach- und Regionaljournalisten, fahrendes Personal, Genossenschaften, Gutachter, Häfen, Hafenausrüster, Havarieexperten, Hersteller von Hafenumschlaggeräten, Motoren, Aggregaten, Antriebsanlagen, Getrieben, Propellern, Ruderanlagen, Elektronik, nautischen Ausrüstungen, Pumpen, Industrieunternehmen, Ingenieure, Juristen, Kapitäne, Klassifikationsgesellschaften, KLV-Terminals, Konstruktionsbüros, Lagerebetriebe, Logistikunternehmen,

Maschinen, Ministerien, nationale und internationale Industrie- und Handelskammern, nationale und internationale Schifffahrtsverbände, Parlamentarier, Partikuliere, Reedereien, Schiffbauer, Schiffsausrüster, Schiffsinspektoren, Schiffsmakler, Service-Unternehmen, Speditionen, Umschlagbetriebe, Unternehmen für den Innenausbau, Verloader, Versicherungen, Versuchsanstalten, Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen, Werften, Zulieferer.

Nach der Redaktion ist jetzt auch unser Anzeigenteam einsatzbereit

Ihre **Schifffahrt online** Anzeigenberater



Andreas Gorisek



Eckhard Pannen



Friedrich Zenk (l.) und Rolf Wurm



Österreich, Slowakei und Ungarn

Andreas Gorisek
Verlagsrepräsentant

Andreas Gorisek
Kürschnergasse 13/24/36
A - 1210 Wien
Telefon ++ 43 - 664 - 383 26 05
Fax ++ 43 - 1 - 259 74 92

Andreas@Gorisek.at

Niederlande, Belgien, Luxemburg

Verlagsbüro Alpen
Eckhard Pannen

Eckhard Pannen
Rathausstraße 36
46519 Alpen
Tel. ++49-(0)2802-6991
Fax ++49 (0)2802-809561

eckhardpannen@t-online.de

Deutschland
(Nielsen I - VII)

W+Z Medien
Anzeigenverwaltung

Büro Rösrath
Friedrich Zenk
Kösliner Str. 11, 51503 Rösrath
Telefon 02205-85252
Fax 02205-910465

zenk@wz-medien.de

Büro Düsseldorf
Rolf Wurm
Friedingstr. 4, 40625 Düsseldorf
Tel. 0211-2913513
Fax 0211-2913397

wurm@wz-medien.de

Die Fachzeitschrift im Internet

Schifffahrt online

Binnenschifffahrt - Binnenhäfen - Binnenwasserstraßen

www.schifffahrt-online.de

So erreichen Sie die Redaktion: Tel. ++49-211-383683 Fax ++49-211-383684

Mit **Schifffahrt online** sind Sie immer auf dem neusten Stand. **Klar und ohne Schnörkel.**

In der Logistik in Deutschland wurden 2007 rund 205 Mrd. Euro erwirtschaftet und vier Mrd. t Güter befördert. 2,7 Millionen Erwerbstätige waren in der Branche beschäftigt.

Logistik „Made in Germany“ bei der transport logistic 2009 in München

Trotz der aktuellen Konjunkturschwäche gehen Experten davon aus, dass die Logistik eine der wachstumsstärksten Branchen in Deutschland bleiben wird. Von den Stärken des Logistikstandorts Deutschland und der deutschen Logistikdienstleister können sich Unternehmen aus aller Welt bei der transport logistic 2009 überzeugen. Die 12. Internationale Fachmesse für Logistik, Telematik und Verkehr findet vom 12. bis 15. Mai 2009 in München statt.

Deutschland ist ein Land der Logistik. Hier wurden im Jahr 2007 rund 205 Milliarden Euro im Bereich Logistik erwirtschaftet, vier Milliarden Tonnen Güter befördert und 2,7 Millionen Erwerbstätige waren in der Branche beschäftigt. Das geht aus der vor kurzem erschienenen Studie „Die Top 100 der Logistik 2008/2009“ von Prof. Peter Klaus und Christian Kille hervor. Die Logistik ist nach dem Handel und der Automobilindustrie die drittgrößte Branche in Deutschland – Tendenz steigend. Auch im europäischen Vergleich braucht sich Deutschland nicht zu verstecken: mit einem fast doppelt so hohen Logistikumsatz wie der Zweitplatzierte Frankreich führt Deutschland das Ranking an.

Zu den Standortvorteilen Deutschlands zählen der „relativ hohe Industrialisierungsgrad, die wirtschaftliche Offenheit, die zentrale Lage Deutschlands, seine polyzentrische Wirtschaftsstruktur sowie die qualitativ und quantitativ gute Verkehrsinfrastruktur“, so die vor kurzem veröffentlichte Studie „Logistik in Deutschland“ der Deutschen Bank Research. Weitere Vorteile: kein anderes Land der G8-Staaten habe einen ähnlich hohen Anteil der Ex- und Importe am BIP und der Markt mit 82 Millionen deutschen Konsumenten erhöht das lokale Absatzpotenzial für Industrie und Handel.

Aber auch die Dienstleister tragen zur deutschen Logistikkompetenz bei. Sie managen effizient operative logistische Prozesse und zeigen sich aufgeschlossen gegenüber neuen Trends oder Technologien, wie der Radio Frequency Identification (RFID) oder Systemen zum vollautomatischen Kommissionieren. Auch bei der Entwicklung von IT-Lösungen für die Logistik sind deutsche Unternehmen erfolg-

reich. Ein weiteres Beispiel für Logistik „Made in Germany“: Das im Jahr 2005 in Deutschland eingeführte Mautsystem, das international großes Interesse geweckt hat. Eine wichtige Voraussetzung für die schnelle Anpassung an neue Entwicklungen ist, dass ausreichend qualifiziertes Personal zur Verfügung steht. Neben modernen Ausbildungsberufen wie Kaufmann/Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung, Fachkraft für Lagerlogistik oder Fachkraft für Hafenlogistik bieten in Deutschland zahlreiche Hochschulen und Universitäten Studiengänge zur Ausbildung des zukünftigen Logistik-Managements an.



Dank dieser Stärken konnten sich viele deutsche Logistikdienstleister auch auf den internationalen Märkten etablieren. Deutsche Post World Net (DHL) und die Deutsche Bahn haben es sogar auf die Plätze 1 und 5 im weltweiten Ranking der größten Logistik-Dienstleistungsunternehmen geschafft. Aber die Branche kann sich auf diesen Erfolgen nicht ausruhen. Täglich stellen sich ihr neue Herausforderungen: Welche Rolle kann Deutschland bei zunehmender Globalisierung der Produktion spielen? Wie kann sich die Logistik an die Beschleunigung der Taktraten anpassen? Welche Maßnahmen sind notwendig, um der wachsenden Umweltsensibilität gerecht zu werden? Wirtschaft, Wissenschaft und Politik müssen gemeinsam Antworten auf diese Fragen finden. Erste Ansätze sind zum Beispiel im Masterplan Güterverkehr und Logistik zu finden, der im Juli dieses Jahres von der Bundesregierung verabschiedet wurde und ein umfassendes Handlungskonzept zur

Bewältigung des wachsenden Güter- und Personenverkehrs in Deutschland enthält. Zur Diskussion der aktuellen Logistikthemen gibt es in Deutschland zahlreiche Verbände oder Logistikinitiativen. Sie nutzen die transport logistic 2009 als wichtige Plattform. Darüber hinaus erwartet die transport logistic im nächsten Jahr zahlreiche deutsche Logistikregionen, die ihre Standorte präsentieren werden.

Über die transport logistic

Die 12. internationale Fachmesse für Logistik, Telematik und Verkehr findet vom 12. bis 15. Mai 2009 auf dem Gelände der Neuen Messe München statt. Die transport logistic ist die weltweit größte Messe für den vielschichtig strukturierten Güterverkehr auf Straße, Schiene, Wasser und in der Luft. Das Portfolio umfasst Logistik und Güterverkehr, Telematik sowie innerbetrieblichen Transport und Materialfluss. In die transport logistic 2009 ist die Air Cargo Europe integriert, eine zum vierten Mal stattfindende Ausstellung der globalen Luftfrachtindustrie. Das umfangreiche Konferenzprogramm und die Fachkonferenzen, die 4. Air Cargo Europe für die Luftfracht und die 5. marilog für die maritime Logistik, bieten einen fundierten Überblick über neue Märkte, Trends und Innovationen der internationalen Transport- und Logistikwirtschaft. Die transport logistic 2007 zählte 1.582 Aussteller aus 57 Ländern und 47.636 Besucher 113 Ländern. Die Statistiken sind im Auftrag der Gesellschaft zur Freiwilligen Kontrolle von Messe- und Ausstellungszahlen (FKM) geprüft.

Über die Messe München International

Die Messe München International (MMI) ist mit rund 40 Fachmessen für Investitionsgüter, Konsumgüter und Neue Technologien eine der weltweit führenden Messegesellschaften. Über 30.000 Aussteller aus mehr als 100 Ländern und mehr als zwei Millionen Besucher aus über 200 Ländern nehmen jährlich an den Veranstaltungen in München teil. Darüber hinaus veranstaltet die MMI Fachmessen in Asien, in Russland, im Mittleren Osten und in Südamerika. Mit sechs Auslandsbeteiligungsgesellschaften in Europa und Asien sowie 66 Auslandsvertretungen, die 89 Länder betreuen, verfügt die MMI über ein weltweites Netzwerk.

TransportmarktBarometer von ProgTrans/ZEW

Erwartung: Stabile Preise für die Binnenschifffahrt

Die ProgTrans AG (Basel) und das ZEW (Mannheim) haben soeben die neuesten Ergebnisse ihrer Expertenbefragung zur Entwicklung der Transportmärkte und -preise in Deutschland im kommenden halben Jahr vorgelegt. Befragt wurden - wie seit 1998 viermaljährlich - rund 300 Spitzenkräfte der Transport- und Verladenden Wirtschaft nach ihren kurzfristigen Prognosen (6 Monate) hinsichtlich des Transportaufkommens und der Transportpreise im nationalen (Deutschland) sowie grenzüberschreitenden Transport nach Westeuropa und Osteuropa bzw. im Luft- und Seeverkehr nach Europa, Nordamerika und Richtung Asien/Pazifik

Die aktuellen Ergebnisse und deren Veränderungen gegenüber den Vorquartalen zeugen im Hinblick auf die Transportmengenentwicklung von einer insgesamt recht pessimistischen Einschätzung der Transportkonjunktur, aber nicht alle Perspektiven sind düster: Die Nachfrage nach KEP-Dienstleistungen wird als relativ stabil eingeschätzt. Im Hinblick auf die Preisentwicklung scheinen sich drei Einflüsse zu überlagern und sorgen für sehr unterschiedliche Einschätzungen:

Dem Anstieg der Lkw-Maut zum Jahresbeginn 2009 stehen sinkende Treibstoffkosten und ein zunehmender Wettbewerb bei sinkender Nachfrage gegenüber.

Die markantesten Ergebnisse:

I. Die Einschätzungen zur Entwicklung des Transportaufkommens im nächsten halben Jahr zeugen überwiegend von einem stark gestiegenen Pessimismus hinsichtlich der weiteren Konjunktur- und Außenhandelsentwicklung als den wesentlichen Bestimmungsgrößen der Transportnachfrage; die Erwartungen für die einzelnen Transportzweige und für die verschiedenen Relationen sind aber doch unterschiedlich:

- Bei der Luft- und Seefracht sind die Erwartungen nach boomenden Entwicklungen jetzt sehr zurückhaltend.

Besonders pessimistisch ist die Einschätzung zu den Nordamerikaverkehren.

- Sehr schwach werden die Perspektiven auch im "klassischen" Schienengüterverkehr und bei der Binnenschifffahrt, aber auch im Straßengüterverkehr eingeschätzt.

- Im Kombinierten Verkehr und vor allem bei den KEP-Diensten sind die Erwartungen nicht ganz so pessimistisch
- Im Bezug auf die einzelnen Transport-Relationen schneiden bei den Landverkehren die Osteuropaverkehre etwas günstiger ab, bei der Luft- und Seeschifffahrt die Asien-/Pazifikverkehre.

2. Die Einschätzungen zur Preisentwicklung wurden gegenüber dem Vorquartal durchgängig zurückgenommen, sind aber für die einzelnen Verkehrsträger und Relationen teilweise sehr unterschiedlich. Und selten waren die Einschätzungen für dieselben Transportmärkte so uneinheitlich. Dies liegt wohl daran, dass sich wesentliche Kosteneinflussgrößen in verschiedene Richtungen entwickeln: Die Lkw-Maut steigt in Deutschland zum 1.1.2009 deutlich; die Kraftstoffpreise befinden sich nach dem sommerlichen Höhenflug auf dem Abstieg, und die stagnierende oder rückläufige Nachfrage trifft auf sehr unterschiedliche Wettbewerbssituationen.

Die wichtigsten Tendenzen der Preisentwicklung:

- Beim Binnenschiff und den KEP-Diensten werden überwiegend stabile, bei der Luft- und Seefracht in der Tendenz eher sinkende als steigende Raten erwartet; bei den übrigen Verkehrszweigen ist es umgekehrt.
- Im Straßen- und Schienengüterverkehr sind die Erwartungen steigender Preise am höchsten.
- Im Bezug auf die einzelnen Transport-Relationen sind die Preissteigerungserwartungen bei Schiene und Straße beim Binnenschiff höher als beim grenzüberschreitenden Verkehr. Bei der Luft- und Seefracht werden fallende Frachtraten eher interkontinental als im Europaverkehr erwartet.

InBiLo-Forderung

2. Konjunkturpaket pro Wasserstraße

Die Initiative Binnenschifffahrt und Logistik mit ihren Mitgliedsverbänden Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V., Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e.V., Deutscher Speditions- und Logistikverband und dem Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V., begrüßen die Verlautbarungen aus dem Bundesverkehrsministerium, die Verkehrsinfrastruktur im Rahmen eines zweiten Konjunkturpakets mit weiteren Mitteln zu stärken.

Gleichzeitig fordert die Initiative die Bundesregierung auf, die in Aussicht gestellten Mittel für dringend notwendige Investitionen in das „System Wasserstraße“ mit Binnenschifffahrtsstraßen und Häfen und ihren logistischen Funktionen einzusetzen. Von den im 1. Konjunkturpaket für den Wasserstraßenausbau vorgesehenen 430 Mio. Euro sind 210 Mio. Euro für Seeschifffahrtsmaßnahmen eingepplant. Lediglich 170 Mio. Euro sollen in die binnenschifffahrtsrelevanten Relationen fließen. „Die Bundesregierung hat mit dem zweiten Konjunkturpaket die Chance, diesen Fehler zu beheben und nachhaltige Investitionen anzustoßen, die dazu führen, das Verkehrssystem Wasserstraße zu stärken und unser Land für die Herausforderungen der zukünftigen Güterzuwächse zu wappnen“, so Rainer Schäfer (Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH), Sprecher der Initiative. Gemeinsam betonen die Verbände der Initiative, neben allen Konjunkturmaßnahmen, welche aber lediglich auf baureife Projekte abzielen, die Wichtigkeit die Mittel für das „System Wasserstraße“ auf hohem Niveau zu verstetigen. „Damit wird die Voraussetzung für zukunftsfähige logistische Aktivitäten aus Sicht der INBILO nachhaltig gestärkt. Investitionen in die Zukunft sind gefragt.“

Schiffswerft Karcher GmbH

Reparatur und Umbau von Schiffen aller Art

Hier steht unser ganzes Team für Ihren Erfolg zur Verfügung!

77866 Rheinau-Freistett
Werftstraße 1
Telefon 0 78 44/12 50 + 12 51
Telefax 0 78 44/44 98

Nach einem äußerst erfolgreichen Jahr 2008 mit Zuversicht ins neue Jahr

Den Pessimismus der ZKR können viele im Gewerbe nicht nachvollziehen

Von Dr. Hermann Blankmann

Es ist guter alter Brauch, zum Jahreswechsel einen Blick zurück auf das alte Jahr zu werfen und gleichzeitig den Blick nach vorne zu richten. In der deutschen Binnenschifffahrt waren die Jahresrückblicke in früheren Jahren nicht immer die reinste Freude. Doch für 2008 sieht es recht gut aus. Zwar hat sich das abgelaufene Jahr für jedes Binnenschiffahrtunternehmen unterschiedlich entwickelt. Doch insgesamt war das letzte Jahr durchweg ein gutes.

Dass es gut gelaufen sein muss, ist auch daran zu erkennen, dass selbst das im Gewerbe übliche Jammern auch auf hohem Niveau verstummt ist. Für das anstehende Jahr folgt die Stimmung im Gewerbe nicht den schlechten

Prognosen der Bundesregierung und der Wirtschaftsforschungsinstitute; auch wenn man mit gemischten Gefühlen in das neue Jahr geht, so ist die Grundstimmung doch überwiegend positiv.

Natürlich spielt auch die sogenannte Finanzkrise bei der Bewertung des letzten Jahres und der Einschätzung der Entwicklung von 2009 eine Rolle. Allerdings wird das Thema keinesfalls so „hochgekocht“, wie es in der derzeitigen öffentlichen Diskussion geschieht. Nicht nachzuvollziehen ist die Endes des letzten Jahres von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) veröffentlichte Nachricht, dass die Finanzkrise auch in der Binnenschifffahrt angekommen ist. Für viele Gewerbevertreter ist eine solche „Horrormeldung“ schlichtweg falsch. Zudem fragt man sich, auf welchem konkreten Datenmaterial die Aussage basiert, schließlich hinken die seriösen Statistiken zwangsläufig immer hinterher, insbesondere die der ZKR, die sich grundsätzlich nicht in der Lage sieht, zeitnah Daten zu liefern bzw. zu veröffentlichen.

Für den BDS kein schlechtes Jahr

Der Bundesverband der Selbständigen, Abteilung Binnenschifffahrt (BDS) mit Sitz in Bonn, charakterisiert auf Anfrage 2008 als ein insgesamt „nicht schlechtes Jahr“ für die Binnenschifffahrt. BDS-Geschäftsführerin **Andrea Beckschäfer** erläutert, dass sich die ersten drei Quartale für die Mehrheit der vom

BDS vertretenen Partikuliere als erfreulich gestaltete, während seit Oktober 2008 Auftragsrückgänge zu verzeichnen waren, die allerdings keineswegs als dramatisch zu bezeichnen seien. Neben den kommerziellen Aspekten wertet Beckschäfer das Jahr 2008 auch für die Binnenschifffahrtspolitik als erfreulich. Es sei gelungen, den Verkehrsträger stärker in das Bewusstsein der Politik zu bringen. Dies zeige sich auch in den haushaltspolitischen Beschlüssen in Bezug auf die Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel für den Erhalt und den Ausbau der deutschen Wasserstraßen in Höhe von insgesamt 430 Mio. Euro für 2009 und 2010 sowie die Förderung von Modernisierungsmaßnahmen für die deutsche Flotte mit jeweils zwei Mio. Euro für die Jahre 2009, 2010 und 2011. Noch ist offen, wie die konkrete Ausgestaltung der Mittelvergabe aussehen wird, dennoch ist dieser grundsätzliche Schritt aus Sicht des Gewerbes als positiv zu bewerten.

Bei der Bewertung des neuen Jahres lässt sich Beckschäfer nicht von dem in der Wirtschaft weit verbreiteten Pessimismus anstecken. Sie appelliert, mehr Zuversicht an den Tag zu legen. Noch wisse keiner konkret, wie ausgeprägt der konjunkturelle Rückgang sein wird. Dass das neue Jahr für das Gewerbe weniger gut sein wird als 2008, lasse sich nicht verleugnen, aber es sei noch keineswegs sicher, wie ausgeprägt der Rückgang sein werde, so die BDS-Geschäftsführerin.

Mit Zuversicht ins neue Jahr

Für den Verband wird 2009 wieder ein arbeitsreiches Jahr. Unzählige „Baustellen“ sind zu bearbeiten, die nach außen hin wenig spektakulär, für das Gewerbe aber von großer Bedeutung sind. Aktuell geht es um die Ausgestaltung der erwähnten Modernisierungsmaßnahmen. Ein Thema wird weiterhin das Motorenförderprogramm sein. Ein wichtiges Projekt wird in diesem Jahr wohl abgeschlossen werden können: die EU-Arbeitszeitrichtlinie. Die 48 Wochenarbeitsstunden werden wohl bleiben, allerdings wird es nach den Verhandlungen mit der Arbeitnehmervertretung möglich sein, die Binnenschifffahrt aus den allgemeinen Richtlinien herauszulösen und für das Gewerbe eine

Partnerschaft, Professionalität, Präsenz.

Bleiben Sie mit uns auf Kurs. Wir sind der Spezialversicherer der Allianz für alle Schiffsversicherungen. 7 Tage die Woche - weltweit - sind wir für Sie da.

Rufen Sie uns an.

Duisburg: 0203.4680 970 (24h Service)

Hamburg: 040.3617 4477

www.agcs.allianz.com

Allianz Global Corporate & Specialty





Die deutsche Binnenschifffahrt geht optimistisch in das neue Jahr. Foto: Friedbert Barg

eigene Richtlinie zu schaffen, die die besonderen Bedingungen des Schiffsbetriebes auf den Wasserstraßen berücksichtigt.

Für den BDB ein gutes Jahr

Auch der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) mit Sitz in Duisburg kann auf Anfrage bestätigen, dass das letzte Jahr insgesamt gut gelaufen ist. **Jens Schwanen**, BDB-Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsführung, erläutert, dass die Entwicklung in den ersten drei Quartalen auf relativ hohem Niveau verlief, problematisch gestalteten sich dagegen die letzten Monate des Jahres. „Bei einigen Unternehmen hat das vierte Quartal richtig reingeschlagen“, so Schwanen, allerdings sei die Situation keineswegs dramatisch. Die Aussage der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Bezug auf die Auswirkungen der Finanzkrise kann auch Schwanen nicht bestätigen und auch nicht nachvollziehen. Für Panikmache gebe es keinen Anlass – auch nicht für das laufende, neue Jahr. Zwar werden die Mengen konjunkturell bedingt zurückgehen, aber noch sind der Umfang und die Zeitdauer des Rückgangs ungewiss.

Nicht nur das Gewerbe war mit dem letzten Jahr zufrieden, auch aus Sicht des Verbandes lief es 2008 gut. Die Politik und die sie tragenden Politiker haben sich mit deutlich erkennbar zunehmender Bereitschaft mit dem Verkehrsträger Binnenschifffahrt auseinandergesetzt. Zufrieden kann der BDB sich allerdings keineswegs zurücklehnen. Der Idealzustand ist noch lange nicht erreicht, aber es ist ein guter Anfang gemacht. Müsste Schwanen Schulnoten verteilen, dann würde er den Verkehrspolitiker und der Verkehrspolitik für das letzte Jahr ein „Befriedigend“ erteilen.

Auch langfristig mehr Investitionen in Wasserstraßen

Der BDB-Geschäftsführer weist insbesondere auf die zusätzlichen Mittel für die Wasserstraßeninfrastruktur und die Förderung von Modernisierungsmaßnahmen hin. Dies sei ein deutliches äußeres Zeichen, dass dieser Verkehrsträger in Berlin wieder Beachtung findet. In Bezug auf die Infrastrukturinvestitionen wünscht sich Schwanen, dass die Mittel nicht nur im laufenden Jahr und in 2010 fließen, sondern dass eine jährliche Verstetigung auf diesem höheren Niveau dauerhaft erfolgt. Hilfreich für die zügige praktische Umsetzung wäre es, wenn die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mehr spezialisierte Ingenieure und Juristen für eine schnellere Bauleitplanung einstellen würde.

Ob es einen Erfolg der Modernisierungsförderung, bei der von 2009 bis einschließlich 2011 jährlich jeweils zwei Mio. Euro zur Verfügung stehen, geben wird, hänge von vielen Faktoren ab, so Schwanen. Bei direkten Subventionen wäre die Summe vor vornherein zu gering. Da aber die Gelder für Staatsgarantien eingesetzt werden, können diese eine Vielzahl von Modernisierungsmaßnahmen initiieren – zumindest rein theoretisch.

Der endgültige Effekt hängt zunächst von der Ausgestaltung der Vergabemodalitäten ab. Wenn diese schlecht oder wenig praktikabel sind, wird sich kaum ein Binnenschifffahrtsunternehmer dafür interessieren. Ein Programm des Bundesumweltministeriums für die Binnenschifffahrt habe gezeigt, wie man es nicht machen darf. Als zweites müssen die Banken mitspielen. Diese sind durch die Bankenkrise derart verunsichert und verängstigt, dass sie selbst bei einer Staatsgarantie keine oder nur

zu – aus Sicht der Binnenschifffahrtsunternehmer als Kreditnehmer - schlechten Konditionen Kredite vergeben. Ein weiterer Punkt ist die Bereitwilligkeit der Unternehmen, in der gegenwärtigen Situation zu investieren, wobei die Notwendigkeit von Modernisierungsmaßnahmen außer Frage steht. Es lässt sich nach Auffassung von Schwanen in den ersten Tagen des Jahres nicht zweifellos beantworten, wie sich die Perspektiven des Marktes mit geringeren Transportmengen und damit auch geringeren Frachten auf die Investitionswilligkeit auswirken wird. Im Zweifelsfall wird die Modernisierung verschoben.

Nicht ohne Risiken für die Binnenschifffahrt sind die Auswirkungen durch das Superwahljahr 2009, insbesondere die Bundestagswahl am 27. September. Es ist nicht zu erwarten, dass die Politik Entscheidungen treffen wird, die ein gewisses Maß an Stärke und Durchsetzungswillen erfordern. Schwanen befürchtet, dass sich in Sachen Verbesserung der Befahrbarkeit der Elbe und des „richtigen“ Ausbaus der Donautrecke Straubing - Vilshofen in diesem Jahr nicht viel tun wird.

Generationswechsel im Bundestag

Mit gemischtem Gefühl registriert der BDB-Geschäftsführer die Tatsache, dass im nächsten Bundestag keine der Abgeordneten mehr sitzen werden, die sich in gewisser Weise für die Binnenschifffahrt verantwortlich fühlten wie z.B. Renate Blank und Annette Faße. Hier steht ein Generationswechsel bevor. Wer wird sich dann des Gewerbes annehmen?

Auf der anderen Seite sieht Schwanen die Wahl auch als Chance. Eine wichtige Aufgabe des BDB wird es in den Monaten bis zur Wahl sein, die Positionen und Wünsche der Binnenschifffahrt in den Wahlkampf bzw. in die Politik hineinzutragen in der Hoffnung, dass die Forderungen - oder zumindest doch ein Teil von ihnen - Niederschlag in den Koalitionsvereinbarungen finden werden.

Als ein weiteres Vorhaben für das laufende Jahr nennt Schwanen die verstärkte Kommunikation mit den Naturschutzverbänden. Er setzt auf den Dialog und nicht auf die Konfrontation, wobei er sich im Klaren ist, dass es sich dabei um eine Gratwanderung handelt. Die Verbände könnten die neue Dialogbereitschaft als Schwäche des Verkehrsträgers interpretieren oder Absprachen einseitig zu ihren Gunsten auslegen.

Die Aussagen der Verbandsvertreter in Bezug auf das Jahr 2008 bestätigen kann **Dr. Kurt Schrömgens**, geschäftsführender Gesellschafter der Bonamare Binnenschifffahrtsgesellschaft mbH mit Sitz in Köln. Bezogen auf sein eigenes Unternehmen gerät Schrömgens gleichsam ins Schwärmen: „Von Januar bis ein-

schließlich Oktober verlief das Jahr so gut, wie ich es noch nicht erlebt habe“. Und das will schon einiges heißen, schließlich ist der gebürtige Mönchengladbacher bereits seit 1972 an verantwortlicher Stelle im Binnenschiffahrtsgeschäft tätig. Wer jetzt glaubt, dass für die Monate November und Dezember das große „Aber“ kommt, wird enttäuscht. Für die letzten beiden Monate des Jahres gibt es noch keine konkreten Zahlen, da die Monate noch nicht abschließend bilanziert sind. Pauschal lasse sich aber sagen, dass die Ergebnisse für diese Zeit keineswegs schlecht sind. Die viel zitierte Krise hat die Bonamare im letzten Jahr nicht erreicht, resümiert Schrömgens in Anspielung auf die Aussage der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.

2008 bestes Jahr in der Bonamare-Geschichte

Für die Bonamare hat es sich bezahlt gemacht, aus der Containerfahrt auszusteigen und sich auf die Massengutfahrt zu konzentrieren. Dabei zählt das Unternehmen zu den Pionieren in der Containerfahrt, hat im Laufe der Jahre immer wieder die Fahrzeuge für diese Verkehre angepasst und vergrößert. Aber mit einer Kapazität vom 108 TEU pro Schiff ist die Grenze erreicht worden; damit kann man nicht mit den Fahrzeugen vom Typ Jowi konkurrieren, insbesondere nicht in Zeiten, in denen die Frachten und sonstigen Bedingungen in der Rheincontainerfahrt nicht optimal sind. Konkurrenzfähig sind die fünf Bonamare-Schiffe mit jeweils einer Länge von 100 Metern, einer Breite von 9,50 Metern und einer Tragfähigkeit von rund 2.000 Tonnen derzeit nur in Containerzubringerdiensten, analysiert Schrömgens.

Die Konzentration auf die Massengutfahrt hat sich in 2008 bewährt. Gefahren ist die Bonamare für unterschiedliche Verloader bzw. Befrachter wie z.B. Imperial und RSP. Die Bonamare-Fahrzeuge - Bayerischer Wald, Böhmerwald, Frankenwald, Lippischer Wald und Steigerwald – waren durchschnittlich an 345 Tage im Einsatz. Mit ihnen wurde ein Umsatz von rund 3,5 Mio. Euro erzielt, also durchschnittlich 700.000 Euro pro Schiff. Die Kosten haben sich weiter nach oben entwickelt, so die Personalkosten. Die steigenden und später sinkenden Gasölpreise fanden bei längerfristigen Verträgen eine entsprechende Berücksichtigung in der Gasölklausel, bei Spotgeschäften direkt in den Frachten. Da die entsprechenden Mengen am Markt waren, entwickelten sich auch die Frachten, wobei die Entwicklung vom jeweiligen Transportgut abhing. Es ist z.B. nachvollziehbar, dass sich mit dem rapiden Preisverfall beim Schrott auch die entsprechenden Frachten nach unten anpassen. Unter dem Strich stimmen alle

wichtigen betriebswirtschaftlichen Größen und Kennzahlen. Das Jahr 2008 hat sich für die Bonamare im wahrsten Sinne des Wortes ausgezahlt.

Alte Tugenden weiter von Bedeutung

Auch in guten Zeiten hat Schrömgens auf die „alten Tugenden“ gesetzt. Für ihn gilt noch der Vertrag per Handschlag. Wenn dann einige Stunden später eine bessere Ladung angeboten wird, gilt nach wie vor die „alte“ mündliche Zusage. Zu den alten Tugenden zählen neben der Vertragstreue die zuverlässige, hochwertige Transportabwicklung durch gut ausgebildetes Bordpersonal sowie die Pünktlichkeit. Diese Tugenden wissen die Verloader und Befrachter zu schätzen und bilden die Basis für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit – auch in schlechteren Zeiten.

Doch so schlecht wird das Jahr 2009 für die Binnenschiffahrt insgesamt und auch für sein eigenes Schiffahrtsunternehmen nicht, wie es die allgemeinen Konjunkturprognosen vorher-sagen. Da ist sich Dr. Kurt Schrömgens sicher. Zweifelsohne werde es Mengenrückgänge geben. Aber es wird keinen Absturz ins Bodenlose

Rheinvorlandsstraße 10
D-68159 Mannheim
Fon: +49 (0)6 21 / 12 34-777
Fax: +49 (0)6 21 / 12 34-799
E-Mail: info@rhein-mosel-transport.de
Internet: www.rhein-mosel-transport.de

RMT
RHEIN - MOSEL - TRANSPORT GMBH

- Nationale und internationale Transporte von Gütern aller Art zu Wasser
- Speditionelle Leistungen aller Art
- Entwicklung logistischer Gesamtkonzepte

RHEIN MOSEL TRANSPORT GMBH

geben. Mehrere Faktoren sprechen dagegen. So werden nach wie vor bestimmte Basismengen von der Binnenschiffahrt gefahren. Auch beim Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung wird weiterhin Strom produziert, vielleicht etwas weniger. Bei den Kohletransporten zu den Kraftwerken werden sich die Mengen kaum verändern.

Positive Auswirkungen erwartet der diplomierte Kaufmann von den von der Bundesregierung aufgelegten Konjunkturprogrammen. Die sehen unter anderem flächendeckend Infrastrukturinvestitionen vor. Und dafür werden naturgemäß Baustoffe und andere Massengüter benötigt – klassische Transportgüter für die Binnenschiffahrt. Mengenverluste in anderen Bereichen können dadurch kompensiert werden.

Auch den Verlust der Kaufkraft bei den privaten Nachfragern sieht Schrömgens nicht in der pro-

gnostizierten Stärke. Die deutlich zurückgegangenen Preise beim Benzin, beim Diesel, beim Heizöl und mit Verzögerung auch beim Gas führen dazu, dass sich die privaten Ausgaben reduzieren und für den Einzelnen spürbar mehr Geld im Portemonnaie bleibt, das für die „normale“ Nachfrage eingesetzt wird. Nachfrage nach Waren sichert bekanntlich die Produktion, und dafür werden Güter benötigt, die u.a. von der Binnenschiffahrt an- und abgefahren werden. Zudem sei zu berücksichtigen, dass weltweit zwei bis drei Billionen Euro über staatliche Programme in die Wirtschaft gepumpt werden. Auch die werden nach Auffassung von Schrömgens dazu führen, dass sich konjunkturelle Rückgänge in Grenzen halten werden.

Für die DTG „ein Superjahr“

Das abgelaufene Jahr war auch für die größte deutsche Genossenschaft in der Binnenschiffahrt, die DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschiffahrt eG, erfolgreich. Deren Vorstand **Hans Egon Schwarz** charakterisiert 2008 ohne zu zögern wörtlich als „ein Superjahr“. Gleichsam aus dem Stand heraus begann das letzte Jahr auf hohem Niveau. Die Mengen waren da und die Frachten entsprechend hoch. Eine Delle brachten die Monate November und Dezember. Doch die Rückgänge, insbesondere bedingt durch die reduzierten Anfuhrer für die Hüttenwerke, konnte das Gesamtjahresergebnis nicht herunterziehen.

Die rund 140 Schiffe der DTG fahren in der klassischen Massengutfahrt mit der gesamten Breite der Güterarten. Dadurch ist die Genossenschaft nicht einseitig vom Wohlergehen bestimmter Unternehmen oder Branchen abhängig. Zudem hat sich die Gewichtung der einzelnen Transportgüter im Laufe der Jahre geändert.

Machten vor zehn Jahren Montangüter mehr als die Hälfte des Transportaufkommens bei der DTG aus, sind es derzeit Futtermittel und Agrarprodukte, die das Gros der Mengen bilden. Diese Produkte sind weniger konjunkturabhängig als die Anfuhr von Erz und Kohle für die Stahlindustrie.

Bei der Prognose der Entwicklung des Jahres 2009 für seine Genossenschaft tut sich Schwarz, der auch Vize-Präsident des BDB ist, schwer, schließlich könne kein Mensch definitiv abschätzen, wie sich die Lage vor dem Hintergrund der sogenannten Finanzkrise auf der einen Seite und den verschiedenen staatlichen Konjunkturlösungen auf der anderen Seite entwickeln wird. Mit den Transportmengen und den guten Frachten des letzten Jahres sei nicht zu rechnen. 2008 war definitiv ein Ausnahmejahr.

Zuversicht trotz Ungewissheit

Eine Art sichere Bank für die Binnenschifffahrt allgemein und speziell für die DTG sei die Kraftwerkskohle. Aufgrund der Projektion neuer Steinkohlekraftwerke und der Abschaltung von Kernkraftwerken geht Schwarz davon aus, dass mittel- bis langfristig die Mengen noch zunehmen werden.

Ein großes Fragezeichen sieht Schwarz bei der Anfuhr für die Hüttenwerke. Hier bleibe abzuwarten, ob und wie die staatlichen Konjunkturprogramme wirken. Sollte die Nachfrage nach Stahl - insbesondere bei der Automobilindustrie - wieder ansteigen, würde die Nachfrage nach Erz und Kohle zunehmen, was sich unmittelbar auf die Transportmengen für die Binnenschifffahrt auswirken wird. Und davon würde die DTG direkt profitieren.

Die Konjunkturprogramme sehen auch zahlreiche Infrastrukturinvestitionen vor, die eine zunehmende Beschäftigung der Bauwirtschaft zur Folge haben werden. Auch davon werde die Binnenschifffahrt und damit auch die Transportgenossenschaft profitieren.

Nach Auffassung von Schwarz lässt sich die Entwicklung für das laufende Jahr nicht einmal halbwegs genau vorhersagen. Doch für Panik gebe es keinen Grund. In seiner langen Karriere in der Binnenschifffahrt hat der DTG-Chef aus Duisburg schon so viele Höhen und Tiefen erlebt, dass ihn die Zukunftsaussicht nicht übermäßig beunruhigen könne. Hans Egon Schwarz und „seine“ DTG gehen mit Zuversicht in das neue Jahr.

2008 auch für Tankschifffahrt ein gutes Jahr

Auch in der Tankschifffahrt geht 2008 als ein sehr erfolgreiches Jahr in der Geschichte ein. **Dr. Gunther Jaegers**, Geschäftsführer der Duisburger Reederei Jaegers Gruppe, bestätigt, dass das letzte Jahr generell bis zum Einsetzen der Auswirkungen der Finanzkrise im zweiten Halbjahr vorbildlich gut verlaufen ist, danach gab es allerdings in einigen Bereichen Rückgänge. Unter dem Strich gibt es für die gesamte Gruppe ein erfreuliches Ergebnis.

Allerdings müsse man die einzelnen Transportgüter bzw. Bereiche differenziert betrachten, so Jaegers. Die Entwicklung war nicht überall gleich. Bekanntlich transportiert die Gruppe - mit Ausnahme von Speiseöl - im Prinzip alle Güter, die flüssig und gasförmig sind und von der Menge her ein Schiff füllen können. Durchgehend äußerst gut waren die Ergebnisse bei den Transporten von Kraftstoffen und Heizöl. Die Raffinerien in Deutschland, insbesondere

im Rheingebiet, produzierten - technisch bedingt - unvermindert weiter, als aufgrund der steigenden Preise für Kraftstoffe die Nachfrage in Westeuropa zurückging. Die überschüssigen Mengen wurden auf dem Weltmarkt verkauft. Dies führte dazu, dass die Tankschifffahrt zum Einsatz kam, um die Kraftstoffe von Rheinstandorten nach Rotterdam zu transportieren, wo sie auf Lager für den Weitertransport über See gingen.

Engpässe beim Umschlag banden Kapazitäten

Die Umschlags- und Lagerkapazitäten in den Seehäfen sind für eine solche Kette nicht ausreichend dimensioniert, so dass es für die Binnentanker zu Wartezeiten für den Umschlag von bis zu zwei Wochen kam. Diese Liegezeiten wurden - wenn auch nicht übermäßig gut - bezahlt. Durch die Liegezeiten wurden Schiffskapazitäten gebunden, so dass der Raum knapp gehalten wurde, was sich wiederum positiv auf die Frachten auswirkte. Als dann die Verkaufspreise von Kraftstoffen sanken und der Verbrauch in Westeuropa zunahm und keine Mengen mehr exportiert wurden, schloss sich Ende September nahtlos die verstärkte Heiz-

solcher Wechsel ist ohne weiteres möglich. Die Entwicklung bei den Gastankern entsprach im Wesentlichen der der Chemiefahrt, allerdings mit dem Unterschied, dass Gastanker nicht in die klassische Tankschifffahrt ausweichen können. Doch unter dem Strich war - wie bereits erwähnt - 2008 für die Reederei Jaegers Gruppe ein gutes Jahr. Jaegers, der auch Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt ist, weist darauf hin, dass diese positive Entwicklung nicht nur für seine Gruppe zutrifft, sondern generell für die gesamte Tankschifffahrt gilt.

Viele Unwägbarkeiten

Prognosen für das laufende Jahr aufzustellen, gleichen nach den Worten Jaegers' einem Blick in die berühmte Glaskugel. Bei der Beurteilung der nächsten zwölf Monate gibt es sehr viele Unwägbarkeiten. So vermag niemand verbindlich vorherzusagen, ob und wann die beschlossenen Konjunkturprogramme mit welcher Stärke greifen werden.

Daneben haben andere, außerwirtschaftliche Faktoren eine große Bedeutung für die Tankschifffahrt, insbesondere das Wetter. Ein langer, kalter Winter und eine anschließend kühle Witterung wirken sich steigend auf den Heizölverbrauch aus, was der Tankschifffahrt zusätzliche Mengen beschert. Trockenperioden bringen Kleinwasserzeiten, die kapazitätsreduzierend wirken und höhere Frachten zur Folge haben.

Die weniger guten konjunkturellen Aussichten und die Finanzkrise, die die Kreditaufnahme erschwert bzw. stark verteuert, haben die Jaegers-Gruppe dazu bewogen, ihr Investitionsprogramm anzupassen. Alle angelaufenen Investitionsmaßnahmen, für die die Finanzierung gesichert ist - dazu gehört u.a. der Bau von vier Gastankern -, werden planmäßig abgewickelt. Andere geplanten Investitionen werden zunächst einmal zurückgestellt. Eine Entscheidung erfolgt erst dann, wenn Klarheit über die weitere wirtschaftliche Entwicklung herrscht.

Jaegers freut sich, dass durch das erfolgreiche letzte Jahr weitere Liquiditätsreserven geschaffen werden konnten, die jetzt nicht leichtfertig aufgebraucht werden sollen. Diese Reserven helfen, ein möglicherweise schwieriges Jahr 2009 abzufedern. Doch allzu pessimistisch gibt sich Jaegers nicht.

Die Grundstimmung ist eher realistischer Optimismus. Im Augenblick geben dazu die Frachten auch ausreichend Anlass, denn trotz Krisengerede auf breiter Front bewegen sich die Frachten in der Tankschifffahrt nach wie vor auf einem relativ hohen Niveau.



- **Arbeits-, Sport- und Rettungsboote**
- **Aussenborder**
- **Motorenservice**
- **Polyester- und Schlauchbootreparaturen**

Riwa Boating International
Rijndijk 19 (Gelände Schiffswerft Bodewes)
Postbus 54 - NL 6566 ZJ Millingen a/d Rijn
Tel.: (00 31) (0) 4 81-43 45 48 - Mobil: 06 50-42 66 11
Fax: (00 31) (0) 4 81-43 45 57 - E-Mail: info@riwaboating.nl
Internet: www.riwaboating.nl

ölfahrt an. Somit waren die klassischen Tankschiffe - nicht nur die der Jaegers-Gruppe - das gesamte Jahr über auch ohne Kleinwasser bei entsprechend hohen Frachten gut ausgelastet. Von den Auswirkungen der Finanzkrise war in dieser Fahrt nichts zu spüren.

Anders sah es nach Angabe von Dr. Jaegers in der Chemiefahrt aus. In Bezug auf die Beschäftigung lief das Jahr gut an. Aufgrund langfristiger Verträge gab es hier keine extremen Ausschläge der Frachten nach oben wie in der klassischen Tankerfahrt. Spätestens im vierten Quartal spürte die Chemiefahrt die Auswirkungen der Finanzkrise. Chemieunternehmen reduzierten ihre Produktion oder legten sogar Teile der Produktion still. Doch die C-Tanker, die in dieser Fahrt nicht mehr ausreichend beschäftigt werden konnten, wurden in der klassischen Tankerfahrt, wo die Kapazitäten knapp waren, eingesetzt und transportierten z.B. Benzin. Ein

In Neuss am Rhein wird eine Logistik-Hochschule mit Unterstützung der Neuss Düsseldorfer Häfen gegründet. Start ist im Herbst 2009 - im Neusser Hafen.

„School of Logistics“ und „School of Commerce“ bietet berufliche Chancen

Von Friedbert Barg

Ab Oktober 2009 wird die Stadt Neuss am Rhein nicht nur auf einen erfolgreichen Binnenhafen verweisen, sondern sich auch mit dem Titel einer Hochschulstadt schmücken können, denn ab diesem Zeitpunkt wird eine Hochschule mit den Fachbereichen „School of Logistics“ und „School of Commerce“ ihren Studienbetrieb in Neuss aufnehmen.

Zurückzuführen ist die Gründung der Hochschule auf den Neuss-Düsseldorfer Hafenchef Rainer Schäfer. „Ich bin froh darüber, dass diese Idee, die einmal in einem Gespräch mit der Industrie- und Handelskammer entstanden ist, in die Tat umgesetzt werden kann.“, sagte Schäfer, der neben seiner Tätigkeit als Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH auch Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen ist, im Gespräch mit *Schiffahrt online*. Rainer Schäfer weiß aufgrund seiner Ämter um den Mangel an qualifiziertem Nachwuchs gerade in der Logistikbranche. Der Hafenchef hatte bei seinem Vorschlag zur Gründung der Hochschule auch an die Zukunft der

in den Rheinhäfen von Neuss und Düsseldorf angesiedelten Unternehmen gedacht: „Gerade in einer so stark von logistischen Leistungen abhängigen Region wie der unsrigen brauchen wir fähige Logistikexperten. Deshalb müssen wir den Unternehmen, die sich in unseren Häfen niedergelassen haben, auch den entsprechenden Nachwuchs bieten. Im Gegenzug schaffen die Unternehmen Arbeitsplätze, was sich wiederum positiv auf die wirtschaftliche Lage in der Region auswirkt.“

Bei einem Pressegespräch mit Rainer Schäfer, Prof. Dr. Otto Jockel, dem künftigen Dekan und Präsidenten der Hochschule Neuss; Andreas Galland, Leiter des Amtes für Wirtschaftsförderung der Stadt Neuss; und Dr. Frank Lorenz, Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein wurde denn auch die Bedeutung der Hochschule für den Industrie- und Logistikstandort Neuss besonders dargestellt. Die anhaltenden Ansiedlungen von Betrieben der Logistikwirtschaft in der Region Neuss führen zu einem ständig steigenden Bedarf von qualifizierten Fachkräften. Alleine im IHK Bezirk Niederrhein gibt es rund

2.100 Logistikunternehmen mit etwa 30.000 Beschäftigten. Die Gründung einer privaten Fachhochschule profiliert damit den Logistikstandort Neuss.

Der Studienbetrieb an der Hochschule Neuss soll im kommenden Herbst mit fünf Professoren aufgenommen werden. Bis zum Semester 2016/17 ist ein Ausbau der Hochschule auf rund 1.600 Studierende und 20 Professoren geplant. Studiert werden kann entweder sieben Semester als duales Studium im Wechsel mit Praxisblöcken oder acht Semester berufsbegleitend. Vorgesehen sind international ausgerichtete Bachelor-Studiengänge „Logistics and Supply Chain Management“ oder „International Industry and Trade Management“ überwiegend in englischer Sprache. Später sollen auch Master-Abschlüsse und ein Doktorandenstudium möglich sein. Die inhaltliche Konzeption des Hochschulprofils ist mit dem Ministerium vorabgestimmt und der Akkreditierungsprozess eingeleitet. Das Profil der Hochschule Neuss wird geprägt sein von der Exzellenz in der Lehre, einer Praxisorientierung, enger Partnerschaft zur Wirtschaft und dem Gedanken eines Personaldienstleisters.

Für die ersten Jahre zieht die neue Hochschule in Räume an der Hammer Landstraße am Hafenbecken 1. In der Anlaufphase von maximal zwei Jahren stellt die Stadt Neuss nach einem Ratsbeschluss diese Räume kostenlos zur Aufnahme des Studienbetriebs zur Verfügung. Erster Präsident der neuen Hochschule wird Professor Otto Jockel, vormals Professor für Logistik und Supply Chain Management an der Europäischen Fachhochschule Brühl. Die Hochschule finanziert sich durch Studiengebühren. Die Mittel von rund einer Million Euro in den ersten drei Jahren für den Aufbau und Betrieb der Hochschule werden vom Gründungspräsidium aufgebracht. Die Projektpartner IHK, Stadt Neuss und Neuss Düsseldorfer Häfen unterstützen das Projekt vornehmlich ideell sowie durch die Vermittlung von Praktikumsplätzen und durch Bewerbung des Angebots der Hochschule. Die Einschreibungsordnung der Hochschule Neuss ermöglicht unter bestimmten Voraussetzungen auch ein berufsbeleitendes Studium; eine Chance auch für entsprechend qualifizierte Binnenschiffer, die sich innerhalb ihres Berufes auf die Logistik spezialisieren wollen.



Präsentierten Details zur künftigen Neusser Hochschule während eines Pressegesprächs im Neusser Hafen: Rainer Schäfer, Geschäftsführer Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH; Andreas Galland, Leiter des Amtes für Wirtschaftsförderung der Stadt Neuss; Prof. Dr. Otto Jockel, künftiger Dekan und Präsident der Hochschule Neuss; und Dr. Frank Lorenz, Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein (v.l.). Foto: Friedbert Barg

Auch entsprechend qualifizierte Binnenschiffer, die sich innerhalb ihres Berufes auf die Logistik spezialisieren wollen, können sich um die Zulassung bewerben

Einschreibungsordnung der Hochschule Neuss

Um insbesondere den jungen **Schiffahrt-online**-Lesern im Umfeld der Binnenschiffahrt die Möglichkeiten des (nachträglichen) Hochschulgangs aufzuzeigen, drucken wir auf dieser und der nachfolgenden Seite die vollständige Einschreibungsordnung der Hochschule Neuss ab. fb

Nach Vorgabe der Bestimmungen des Gesetzes über die Hochschulen des Landes Nordrhein-Westfalen (HG NRW), die Verordnung über die Gleichwertigkeit von Vorbildungsnachweisen mit dem Zeugnis der Fachhochschulreife (QVO-FH), die Verordnung über den Zugang zu einem Fachhochschulstudium für in der beruflichen Bildung Qualifizierte (VO Zugang FH-Studium), die Verordnung über die Prüfung zum Hochschulzugang für in der beruflichen Bildung Qualifizierte (ZugangsprüfungsVO) und auf der Grundlage der Bestimmungen ihrer Studienordnungen gibt sich die Hochschule Neuss (HN) die folgende Einschreibungsordnung.

§ 1 - Qualifikation für das Fachhochschulstudium

- (1) Die Qualifikation für das Studium an der Hochschule Neuss wird durch ein im Land Nordrhein-Westfalen (NRW) erworbenes Zeugnis der Fachhochschulreife der Fachoberschule sowie des entsprechenden Bildungsgangs der Kollegschule nachgewiesen.
- (2) Zum Studium an der Hochschule Neuss berechtigt auch ein im Land NRW erworbenes Zeugnis der Fachhochschulreife der dreijährigen höheren Berufsfachschule (§ 4f. Abs. 5 Schulverwaltungsgesetz), des Abendgymnasiums, des Kollegs (Institut zur Erlangung der Hochschulreife), des Telekollegs II, der Nichtschülerprüfung sowie einer Einrichtung der Weiterbildung gemäß § 6 Weiterbildungsgesetz.
- (3) Zum Studium an der Hochschule Neuss berechtigen auch die Zeugnisse, die uneingeschränkt zum Studium an einer wissenschaftlichen Hochschule des Landes NRW berechtigen.
- (4) Zum Studium an der Hochschule Neuss berechtigen auch die außerhalb des Landes NRW im Geltungsbereich des Grundgesetzes erworbenen Zeugnisse der Fachhochschulreife der Fachoberschule und der Nichtschülerprüfung, die den Vereinbarungen der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (Kultusministerkonferenz) entsprechen.
- (5) In Verbindung mit dem Nachweis über eine

abgeschlossene Berufsausbildung oder über ein „einjähriges gelenktes Praktikum“ gemäß der Ausbildungsordnung des Kultusministers berechnen zum Studium an der Hochschule Neuss

- a) das im Land NRW erworbene Zeugnis der Fachhochschulreife (schulischer Teil),
 - b) das Zeugnis der Fachhochschulreife (schulischer Teil) der gymnasialen Oberstufe, des Abendgymnasiums und des Kollegs, das in den Ländern Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Saarland und Schleswig-Holstein gemäß den Übereinkünften mit diesen Ländern zum Erwerb der Fachhochschulreife (schulischer Teil) erworben wurde,
 - c) das Zeugnis der fachgebundenen Hochschulreife, das zum Studium an einer wissenschaftlichen Hochschule des Landes NRW berechtigt.
- Die Anerkennung ausländischer Vorbildungsnachweise richtet sich nach der Verordnung über die Gleichwertigkeit ausländischer Vorbildungsnachweise mit dem Zeugnis der Fachhochschulreife (AQVO-FH).
- (6) Zum Studium an der Hochschule Neuss berechtigt In Verbindung mit dem Nachweis über eine abgeschlossene Berufsausbildung oder über ein „halbjähriges gelenktes Praktikum“ gemäß der Ausbildungsordnung der Kultusministerin oder des Kultusministers das im Geltungsbereich des Grundgesetzes erworbene Zeugnis der Fachhochschulreife (schulischer Teil) einer öffentlichen oder als Ersatzschule genehmigten oder vorläufig erlaubten zweijährigen Höheren Handelsschule.
 - (7) Sofern als Voraussetzung zum Zugang, bzw. zur Einschreibung ein „einjähriges gelenktes Praktikum“ oder ein „halbjähriges gelenktes Praktikum“ (gemäß Abs. 5 u. 6) zu erbringen ist, so muss dieses vor Aufnahme des Studiums erbracht sein und ist bei der Einschreibung nachzuweisen. Es werden von der Hochschule Neuss nur Praktika als „gelenkte Praktika“ angerechnet, während derer nachweislich mindestens drei der folgenden Funktionsbereiche durchlaufen wurden:
 1. Beschaffungswesen und/oder
 2. Materialwirtschaft und/oder
 3. Fertigungswirtschaft und/oder
 4. Organisation und/oder
 5. Elektronische Datenverarbeitung und/oder
 6. Personalwesen und/oder
 7. Vertriebswesen und/oder
 8. Rechnungswesen.
 - (8) Auf das zur Einschreibung nachzuweisende „gelenkte Praktikum“ sind Zeiten einer einschlägigen Berufsausbildung, einschlägiger

Tätigkeiten im Rahmen der Ausbildung in Klasse 11 der Fachoberschule, bzw. im Wehrdienst oder Ersatzdienst, Entwicklungsdienst oder einschlägiger Tätigkeiten im Rahmen des dem Erwerb der Zugangsberechtigung dienenden „gelenkten“ Praktikums ganz oder teilweise anrechenbar. Über die Anrechnung einschlägiger Ausbildungs- und Berufstätigkeiten entscheidet der Prüfungsausschuss der Hochschule Neuss.

- (9) Eine abgeschlossene Berufsausbildung gemäß Abs. 5 wird durch
 - a) das Zeugnis einer abgeschlossenen Berufsausbildung in einem nach dem Berufsbildungsgesetz anerkannten oder gleichwertig geregelten Ausbildungsberuf,
 - b) das Zeugnis einer abgeschlossenen entsprechenden Ausbildung in einem öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis oder
 - c) das Zeugnis einer durch eine staatliche Prüfung abgeschlossenen schulischen Berufsausbildung nachgewiesen.
- (10) Einer abgeschlossenen Berufsausbildung gemäß Absatz 5 ist
 - a) eine mindestens vierjährige berufliche Tätigkeit innerhalb eines kaufmännisch-verwaltenden Berufsfelds oder
 - b) im Zusammenhang mit dem Zeugnis der Fachhochschulreife (schulischer Teil) des Abendgymnasiums und des Kollegs eine mindestens dreijährige geregelte Berufstätigkeit gleichgestellt.
- (11) Das Zeugnis der Fachhochschulreife (schulischer Teil) gemäß Abs. 5 Buchstaben a) bis c) sollte vor der Erfüllung der weiteren Bedingungen nach Absatz 5 erworben worden sein. Dies gilt nicht für das Zeugnis der Fachhochschulreife (schulischer Teil) des Abendgymnasiums und des Kollegs.
- (12) Zum Studium an der Hochschule Neuss berechtigen auch sonstige außerhalb des Landes NRW im Geltungsbereich des Grundgesetzes erworbene Zeugnisse, die aufgrund einer Vereinbarung mit einem anderen Land der Bundesrepublik Deutschland oder einer Vereinbarung der Kultusministerkonferenz vom Kultusminister als Fachhochschulreife für das Land NRW anerkannt worden sind.
- (13) Zum Studium an der Hochschule Neuss berechtigen auch die folgenden, gemäß den Vereinbarungen der Kultusministerkonferenz erworbenen Zeugnisse:
 - a) das Abschlusszeugnis des Aufbaulehrgangs Verwaltung einer Bundeswehrfachschule oder
 - b) das an der Bundeswehrfachschule in der Fachrichtung Wirtschaft erworbene Abschlusszeugnis

des Lehrgangs zur Erlangung des Bildungsstands, der der Fachhochschulreife entspricht, oder
c) das Abschlusszeugnis des Lehrgangs zum Erwerb der Fachhochschulreife an einer Grenzschutzfachschule.

(14) Zum Studium an der Hochschule Neuss berechnen auch

a) das Zeugnis der Hochschulreife einer deutschen Schule im Ausland, die von der Kultusministerkonferenz oder vom Kultusminister anerkannt worden ist oder

b) das Zeugnis der Fachhochschulreife (schulischer Teil) einer deutschen Schule im Ausland, die von der Kultusministerkonferenz oder vom Kultusminister anerkannt worden ist, in Verbindung mit einem Nachweis über eine Berufsausbildung oder ein Praktikum gemäß Abs. 5, Satz 1.

(15) Zum Studium an der Hochschule Neuss berechnen auch vor Inkrafttreten der Verordnung über die Gleichwertigkeit von Vorbildungsnachweisen mit dem Zeugnis der Fachhochschulreife (QVO-FH) erworbene Nachweise der Fachhochschulreife, die bisher im Land NRW anerkannt waren. Soweit es sich dabei um den Nachweis des schulischen Teils der Fachhochschulreife handelt, können die weiteren Voraussetzungen nach Abs. 5 Satz 1 auch nach Inkrafttreten dieser Verordnung erfüllt werden.

(16) Soweit mit dem Abschluss der zweijährigen Höheren Handelsschule, Schwerpunkt Bürowirtschaft, die Fachhochschulreife (schulischer Teil) nicht erworben wurde, ist das fehlende naturwissenschaftliche Fach entweder im Rahmen eines Fachhochschulreife-Lehrganges nach Abs. 6 Weiterbildungsgesetz an einer Einrichtung der Weiterbildung oder im Rahmen des Telekollegs II nachzuweisen. Das Zeugnis der Fachhochschulreife (schulischer Teil) ist in diesem Fall von der zuständigen oberen Schulaufsichtsbehörde vorzulegen.

(17) Meisterinnen und Meister im Sinne des Berufsbildungsgesetzes und der Handwerksordnung sowie Absolventinnen und Absolventen von zweijährigen Fachschulen des Landes Nordrhein-Westfalen können ohne Nachweis eines zum Studium berechtigenden Abschlusszeugnisses und ohne Einstufungsprüfung nach Maßgabe der Erlasslage zum Studium zugelassen werden, sofern ihre Ausbildung einem der zur Option stehenden Studiengänge fachlich entspricht.

(18) Beruflich qualifizierte Bewerberinnen und Bewerber ohne Hochschulreife haben die Möglichkeit, durch Zugangsprüfung feststellen zu lassen, dass sie die fachlichen und methodischen Voraussetzungen zum Studium an Hochschulen erfüllen. Zur Zugangsprüfung hat Zugang, wer
1. das 22. Lebensjahr vollendet,
2. eine Berufsausbildung abgeschlossen und
3. eine mindestens dreijährige berufliche Tätigkeit ausgeübt

hat. Die Bewerbung zur Zugangsprüfung ist auf einen Studiengang beschränkt und hat schriftlich zu erfolgen. Über die Zulassung zur Prüfung entscheidet der für den Studiengang zuständige Prüfungsausschuss.

(19) Zum Studium an der Hochschule Neuss berechnen ferner die von der Zentralstelle für ausländisches Bildungswesen im Sekretariat der Kultusministerkonferenz geforderten ausländischen Bildungsnachweise unter Bezug auf die in der jeweils gültigen Fassung der Qualifikationsverordnung über ausländische Vorbildungsnachweise vom 22.06.1983 (GV.NRW.S. 261) gemachten Bewertungsvorschläge. Die Bestimmungen der Zentralstelle sind u.a. auf der Homepage des Informationssystems zur Anerkennung ausländischer Bildungsabschlüsse (anabin) je Land spezifiziert und nachzulesen.

(20) Die sachverständige Prüfung der ausländischen Bildungsnachweise nimmt künftig, sobald die Hochschule Neuss staatlich anerkannt und Mitglied von uni-assist ist, ggf. die Einrichtung uni-assist e.V., Helmholtzstr. 2-9, 10587 Berlin (im Auftrag der Hochschule Neuss) vor. Für die Prüfung der Unterlagen erhebt uni-assist Gebühren. Der Gebührensatz richtet sich nach dem Beschluss der Mitgliederversammlung von uni-assist. Im Fall der Prüfung der ausländischen Bildungsabschlüsse durch uni-assist beginnt das Bewerbungsverfahren der Hochschule Neuss erst mit Vorlage der durch uni-assist zertifizierten Bewertung. Ein negatives Votum durch uni-assist bedeutet nicht unmittelbar die Aberkennung der Zulassungsfähigkeit durch die Hochschule Neuss.

(21) Die Feststellung der Gleichwertigkeit von Vorbildungsnachweisen, insbes. derjenigen, die außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes erworben werden, erfolgt gem. § 66 HG NRW auf Grundlage der entsprechenden Rechtsverordnung des Ministeriums für Wissenschaft und Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen.

§ 2 - Assessment Center

(1) Studienbewerberinnen und -bewerber, die die in § 1 genannten Zulassungsvoraussetzungen erfüllen, können zu einem Assessment Center eingeladen werden.

(2) Ziel des Assessment Center ist es, die Eignung der Studienbewerberinnen und -bewerber für ein Studium an der Hochschule Neuss („Studierfähigkeit“) festzustellen. Die an die Kandidaten gestellten Anforderungen resultieren daher aus den Voraussetzungen für den erfolgreichen Abschluss des Studiums im jeweiligen Studiengang der Hochschule Neuss. Studierende müssen daher insbesondere die Bereitschaft und den Willen mitbringen,

1. die Stofffülle in kurzer Zeit zu bewältigen,
2. die im fachwissenschaftlichen Studium zu erbringenden qualitativen Leistungen zu erbringen,

3. in den dualen Studiengängen die Lernorte durch stetigen Wechsel miteinander zu verknüpfen,

4. die für ein erfolgreiches Studium benötigten Fremdsprachenkenntnisse auszubilden,

5. an der Ausbildung der eigenen „Soft Skills“ tatkräftig mitzuarbeiten,

6. fakultativ einen Auslandsaufenthalt mit Unterstützung der Hochschule Neuss zu planen und zu realisieren,

7. auch im Ausland erfolgreich zu leben, zu studieren und / oder zu arbeiten, und

8. alle Prüfungen sowie eine anspruchsvolle und ggfs. praxisrelevante schriftliche Studienabschlussarbeit innerhalb der Regelstudienzeit erfolgreich abzuschließen.

(3) Das an die Studienbewerberinnen und Bewerber gestellte Anforderungsprofil wird von den Gremien der Hochschule Neuss gemeinsam erarbeitet. Das erstellte Profil enthält die Bewertungskriterien, nach denen die Studienbewerberinnen und -bewerber zu beurteilen sind.

(4) Ein Assessment Center dauert im Regelfall ein, höchstens aber zwei ganze Arbeitstage. Maximal 20 Studienbewerberinnen und -bewerber sollen zum selben Assessment Center eingeladen werden. Individuelle und Gruppenaufgaben können mit Zeitvorgaben versehen zur Bearbeitung vorgegeben werden. Für Planung, Durchführung und Analyse können externe Berater mit Personalerfahrung hinzugezogen werden.

(5) Aufgenommene Studienbewerberinnen und/oder Studienbewerber werden auf Wunsch über ihre Ergebnisse informiert. Den abgelehnten Studienbewerberinnen und/oder Studienbewerbern werden auf Wunsch die Gründe für die Ablehnung offen gelegt. Ein Widerspruchsrecht gegen die Ablehnung besteht nicht.

§ 3 - Studiengebühren und Finanzierung

(1) Die Höhe der Studiengebühren wird jeweils rechtzeitig vor Beginn eines Studienjahres festgelegt.

(2) Bedürftige oder besonders talentierte Studierende können Stipendien der Hochschule erhalten. Ein Rechtsanspruch besteht nicht.

(3) Die Hochschule Neuss ist bemüht, ihren Studierenden zinsgünstige Darlehen zur Finanzierung ihres Studiums zu vermitteln.

(4) Studierende, die sich in einem der Studiengänge der Hochschule Neuss einschreiben, können im Rahmen der Regelungen des BaföG gefördert werden.

(5) Die Hochschule Neuss unterstützt die Studierenden bei der Mittelnachfrage bei EU-Programmen, z.B. des Lebenslangen Lernens (LLL) zur Finanzierung des obligatorischen Auslandssemesters in den Ausbildung, bzw. Praktika integrierenden Studiengängen sowie für fakultative Auslandssemester in anderen, insbesondere berufsbegleitenden Studiengängen.

52 Schubschiffe, 5 Schlepper, 297 Barges, 104 Schleppschiffe und 12 Tankbarges

Die rumänische TTS Group strebt auf den westeuropäischen Markt

Auch rumänische Unternehmen interessieren sich immer mehr für einen Einstieg in den Verkehr zwischen West- und Osteuropa. Eines dieser Unternehmen ist die Bukarester TTS Group. TTS ist nach eigenen Angaben einer der Marktführer auf dem multimodalen Verkehrsmarkt in Osteuropa. Das Unternehmen handelt als Versender der Waren im Binnenverkehr und international auf Binnenwasserstraßen und Seehäfen.

Die TTS Group zeichnet sich mit ihren Tochtergesellschaften durch die Vielfältigkeit, Leistungsfähigkeit und Flexibilität ihrer Versandabteilungen, wie zum Beispiel: door to door Transporte, Expedition loser und palettiertes Ware, Abfertigung von Waren in Constanta und anderen Donauhäfen, Lagerung in Constanta, Verschaffung oder Ausstellung der Dokumente, aus.

Im Bereich Binnenschifffahrt verfügt die TTS Group über 52 Schubschiffe, die mit Hauptmaschinen zwischen 550 - 3400 PS ausgerüstet sind. Zum Unternehmen gehören auch 5 Schlepper mit einer Maschinenstärke zwischen 150-1440 PS.

Mit ihren 297 bedeckten und offenen Barges können Ladungen von 1.000 - 3.000 Tonnen transportiert werden; 104 bedeckte Schleppschiffe mit einer Tragfähigkeit von 1.000 - 1.100 Tonnen stehen ebenso zur Verfügung wie 12 Tankbarges mit einer Kapazität von 12.50 Tonnen.

Jährlich werden, so teilte das Unternehmen auf Anfrage von *Schifffahrt online* mit, rund 12 Millionen Tonnen Getreide, Kohle, Erz, Chemikalien sowie weitere Güter transportiert. Dabei wird die ganze Donau mit den beispielhaft aufgeführten - Relationen Galati- Braila-Harsova-Cernavoda- Constanta, Galati - Tulcea- Sulina, Constanta-Cernavoda- Tr. Severin-Smederevo-Belgrad-Vukovar-Budapest- Bratislava- Wien-Krems- Regensburg bedient.

Im Rahmen operativer Tätigkeiten im Hafen bietet die TTS Group eigene Leistungen und Hafendarbeiten an.

Hafen Constanta: direkter/indirekter Umschlag loser Waren (Getreide, Kohle, Erz, Chemikalien u.s.w.); 6 Loschpontons; 2 multi buoy, Handling von Panamaxschiffe und Cape size - draft 16.50m; 4 Loschpontons; 1 Löschponton

- Getreidehandling; 1 Terminal/Flat store mit einer Kapazität von 50.000 to im Jahre 2008; 7 Schwimmkrane; 1 Hafenkran mit einer Leistungsfähigkeit (16 - 35 to, ein Greifer) sowie Ausrüstung von Schubschiffen und Schleppern.

Galati: direkter/indirekter Umschlag durch eine Getreidelagerung mit einer Kapazität von 30.000 to

Oltenita: direkter Umschlag von Ballast und Getreide mit einem Schwimmkran Gantz - 16 to. Das Terminal ist derzeit in der Planung, hier

wird eine Transitlagerung mit einer Kapazität von 1500 to gebaut,

Braila: direkter/indirekter Umschlag der generalen Ware und eine Getreidelagerung von 3000 to.

Turnu Severin: direkter Umschlag der generalen Ware mit 3 Hafenkranen -16 to.

Zusammen mit ihren Tochtergesellschaften bietet die Bukarest ansässige TTS Gruppe auch Straßen- und Eisenbahnverkehr an. Dafür stehen eigene und gemietete Wagen zur Verfügung.

TTS GROUP

- TRANSPORT TRADE SERVICES S.A. ■ CNFR NAVROM S.A.
- NFR DROBETA S.A. ■ TTS OPERATOR S.A. ■ BAREXIM S.R.L.
- CANDPUS STAR S.R.L. ■ BAC SHIPPING S.R.L.
- TRANSFER INTERNATIONAL S.P.A. ■ TRANSFERINTERNATIONAL S.R.L.
- CARGO TRANS VAGON S.A. ■ TRANSFERINTERNATIONAL S.S.R.L.
- UKRCARGOSERVIS ■ DANU TRANSPORT BMBH
- TRANS EUROPA PORT S.A. GALATI
- TRANSFER RALEDEN MANAGEMENT S.R.L.

Str. Vaselor, nr. 34, Sector 2, Bucuresti, Romania
 Tel: 0040-21 210 29 07, Fax: 0040-21 210 35 43 - office@tts-group.ro
 www.tts-group.ro

Der Salzburger Rechtsanwalt Dr. Richard Regner LL.M. legte mit Unterstützung der via donau ein neues Werk vor. Eine Buchbesprechung von BDB-Geschäftsführer Jörg Rusche.

Richard Regner: Das Binnenschiffsverkehrsrecht der EG

In einer Zeit, in der das internationale Binnenschiffsverkehrsrecht in den Lehrbüchern des Völker- und Verkehrsrechts im deutschsprachigen Raum immer weniger Raum erhält, legt der Salzburger Rechtsanwalt Dr. Richard Regner LL.M. mit Unterstützung der via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH eine kompakte Darstellung von 50 Jahren Binnenschiffahrtsrecht der Europäischen Gemeinschaft vor. Er schließt damit eine Lücke in der Darstellung des internationalen öffentlichen Binnenschiffahrtsrechts, das in den letzten Jahren wenig Beachtung in der juristischen Fachliteratur gefunden hat.

Regner ordnet sein durch klare Sprache und straffe Gliederung gut lesbares Werk nach geschichtlichen Entwicklungsphasen, zeigt die rechtlichen Rahmenbedingungen für ein Handeln der Europäischen Gemeinschaft auf und konzentriert sich in der Darstellung des materiellen Binnenschiffsverkehrsrechts der EG auf 6 Schwerpunkte:

- Die gemeinschaftliche Regelung des sachlichen Marktzugangs,
- die gemeinschaftliche Regelung des persönlichen Marktzugangs,
- die Liberalisierung von Befrachtung und Frachtratenbildung,
- die Kapazitätssteuerung,
- die Harmonisierung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe und
- die Harmonisierung der River Information Services.

Bewusst unbehandelt lässt Regner aufgrund noch ausstehender Harmonisierung die arbeitnehmerschutz- und sozialrechtlichen Vorschriften, die Sozialversicherung, die Zusammensetzung der Besatzung, die Ausbildung der



Binnenschiffer/innen und die Anerkennung der Qualifikationen und Ausbildungsnachweise in der Binnenschiffahrt. Hier bleibt Raum für eine weitere Veröffentlichung, zumal jedenfalls in Teilbereichen dieser Rechtsgebiete im Vorfeld der erforderlichen Rechtsetzungsverfahren deutliche Bewegung hin zu gemeinschaftlichen Regelungen erkennbar ist.

Von der dynamischen Entwicklung des Binnenschiffsverkehrsrechts überholt sind mittlerweile Regners Aussagen zur noch ausstehenden Harmonisierung des Gefahrgutrechts (Stichwort anstehendes Inkrafttreten des ADN im März 2009) und zu den jüngsten Änderungen der Patentvorschriften für den Rhein (Stichwort Einschränkung der Streckenkenntnispflicht, Neufassung der Rheinpatentverordnung samt erfolgter gegenseitiger Anerkennung von nicht-rheinischen Patenten). Dies ist dem

Werk allerdings kaum abträglich, weil Regner konsequenterweise das Handeln der EG in den Mittelpunkt seiner Betrachtung stellt.

Unvoreingenommen beschreibt Regner das rechtliche und tatsächliche Zusammenwirken von EG und Stromkommissionen. Seine präzise Beschreibung führt den Leser gezielt zu den für die Praxis wichtigen Kernaussagen der Kapitel. So werden Fragen wie

- Welche Personen und welche Unternehmen können eine Rheinschiffahrtszugehörigkeitsurkunde erhalten?
- Was versteht man unter einer schweren Marktstörung und welche Maßnahmen könnte die Gemeinschaft in diesem Fall auf dem Gebiet der Kapazitätspolitik ergreifen?
- Warum gilt das Rheinpatent auch auf Waal, Lek und Seeschiffahrtsstraßen? oder
- Welchen Anwendungsbereich hat die Richtlinie über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsattesten noch, nachdem die technischen Vorschriften 2006 weiter harmonisiert wurden?

beantwortet, ohne dass man die lohnenswerte Gesamtdarstellung der Entwicklung der Vorschriften samt ihrer Einordnung in den Zusammenhang der Gemeinschaftspolitik durcharbeiten müsste. Als besonders hilfreich erweist sich hier auch Regners Zusammenfassung am Ende des Buches und das Fundstellenverzeichnis der geltenden Rechtsakte samt ihrer Entstehungsgeschichte in den europäischen Institutionen. Der umfangreiche Fußnotenapparat führt insbesondere bei den Detailregelungen der Verordnungen und Richtlinien zu den im politischen und rechtlichen Raum jeweils diskutierten Fragen und gibt für die aktuelle Beurteilung von Sachverhalten wichtige Hinweise.

Das europäische Aktionsprogramm NAIADES lässt hoffen, dass die Darstellung des internationalen Binnenschiffsverkehrsrechts schon bald fortgeschrieben werden kann. Für die Binnenschiffahrt wäre es jedenfalls gut, wenn Regner hier eine neue monographische Tradition in der juristischen Darstellung begründen könnte.

Das Werk ist erschienen im Springer-Verlag, Wien 2008, 354 Seiten kosten 99,95 Euro. ISBN 978-3-211-78535-5

Jörg Rusche
Geschäftsführer des Bundesverbands
der Deutschen Binnenschiffahrt e.V.

Ihr elektronisches Medium für Fachinformationen an Bord und an Land

Die Fachzeitschrift im Internet

Schiffahrt online

Binnenschiffahrt - Binnenhäfen - Binnenwasserstraße

www.schiffahrt-online.de

So erreichen Sie uns: Tel. +49-211-383683 Fax +49-211-383684
E-Mail: redaktion@schiffahrt-online.de

Mit **Schiffahrt online** sind Sie immer auf dem neuesten Stand. **Klar und ohne Schnörkel.**



Die Anzahl der Schiffsjungen und -mädchen, die das Schulschiff „Rhein“ und das Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ besuchen, hat erfreulich zugenommen. Auf dem Foto die Teilnehmer des 234. Lehrgangs nach der Ankunft am 5.1.2009 an Bord des Schulschiffs.
Foto: Schulschiff „Rhein“

234. Berufsschulkurs hat begonnen 106 Auszubildende auf dem Schulschiff

Am Montag, dem 5. Januar 2009, öffneten sich wieder die Türen des Schulschiffes „Rhein“ im Duisburg-Homberger Stadthafen. 106 Auszubildende aus allen Bundesländern Deutschlands und aus der Schweiz folgten der Einladung zum 3-monatigen Berufsschulunterricht am Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ (SBK), darunter 103 Auszubildende im Ausbildungsberuf „Binnenschiffer/in“ und - erstmals - 2 Auszubildende im Ausbildungsberuf „Fachkraft für Hafenlogistik“. Auch Auszubildende im Ausbildungsberuf „Schiffbauer/in und Bootsbauer/in“ finden während ihrer 1-wöchigen Berufsschulbesuche Unterkunft auf dem Schulschiff. Die Auszubildenden, darunter 7 Mädchen, wurden auf dem Schulschiff „Rhein“ von Schulschiff-Kapitän Lothar Barth und Schulleiter Hans-Günter Portmann begrüßt.

Bis zum Abschluss ihres Kurses am 3. April 2009 wohnen die Auszubildenden auf dem Schulschiff „Rhein“, um von hier aus täglich zur nahe gelegenen Berufsschule zum Unterricht zu gehen. Sie werden hier gepflegt und rund um die Uhr betreut.

In der Binnenschifffahrt (Ausbildungsberuf "Binnenschiffer/in") ist neben der praktischen Ausbildung auf einem fahrenden Schiff die theoretische Ausbildung kompakt zu einem 3-monatigen Kurs an der Schifferberufsschule zusammengefasst. In jedem Jahr der dreijährigen Ausbildung kommt auf die Nachwuchskräfte ein solcher Berufsschulblock zu. Das mehrmonatige Zusammenleben an Bord des Schulschiffes schweißt die Kursteilnehmer zu einer Gemeinschaft zusammen, in der sich lebenslange Kontakte und Freundschaften entwickeln.

2008 war ein Rekordjahr für das Schulschiff Rhein“

Die in den letzten Jahren stetig wachsende Zahl der Auszubildenden in der Binnenschifffahrt fand ihren Niederschlag auch am Schulungsstandort Duisburg. Erstmals seit 28 Jahren waren im Kalenderjahr 2008 wieder mehr als 300 Auszubildende im Ausbildungsberuf „Binnenschiffer/in“ auf dem Schulschiff „Rhein“ in Duisburg-Homberg untergebracht. Insgesamt passierten 310 Auszubildende den Laufsteg des Schulschiffes. Für das Kalenderjahr 2009 wird laut Auskunft des Schiffer-Berufskollegs „Rhein“ mit einer nochmaligen Steigerung der Ausbildungszahlen gerechnet.

Ein starker
Partner
für Wirtschaft
und Region.



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

Allianz-Fachforum „Mit der Binnenschifffahrt in die Zukunft“ (Teil 3)

Die Verlader schätzen die Stärke der Binnenschifffahrt bei den Massengütern

Von Dr. Hermann Blankmann

Will man „mit der Binnenschifffahrt in die Zukunft“ – so das Motto des Fachforums des Industrie- und Spezialversicherers Allianz Global Corporate & Speciality (AGC&S) auf dem Schulschiff „Rhein“ –, dann muss es auch mit dem Verkehrsträger klappen. Welche Herausforderungen sich an einen modernen Partikulier ergeben, erläuterte auf der Veranstaltung der Praktiker Wolfgang Wieacker.

Wieacker verkörpert den Typ des mittelständischen Unternehmers, der sich den wandelnden Anforderungen in dem nicht gerade einfachen Gewerbe immer wieder erfolgreich stellt. Der 51-jährige Partikulier ist bereits seit 36 Jahren in der Binnenschifffahrt tätig. Vor 17 Jahre übernahm er mit „Lehnkering 12“ das erste Schubboot, vor 12 Jahren mit „Lehnkering 20“ das zweite Schubboot, das in der Continue-Fahrt arbeitet, während das erstgenannte Boot in der A-Fahrt eingesetzt wird.

Entsprechend hoch ist der Personalbedarf. Für das kleine Boot benötigt Wieacker insgesamt sechs Besatzungsmitglieder, wobei sich drei an Bord und drei in Freizeit befinden, beim zweiten Schubboot sind insgesamt 14 Besatzungsmitglieder erforderlich. Zusätzlich bildet das Unternehmen einen Schiffsjungen aus. Schwierig ist es für den Partikulier, das entsprechende Personal zu finden und dann auch zu halten. Wieacker charakterisierte die gegenwärtige und zukünftige Personalsituation als problematisch. Die Ursache dafür sieht der Binnenschifffahrtsunternehmer in der Vernachlässigung der Aus- und Fortbildung in den 90-iger Jahren. Deutsches und anderes westeuropäisches Fachpersonal ist kaum vorhanden. Daher müsse man gezwungenermaßen auf osteuropäisches Personal zurückgreifen. Dies sei allerdings nicht ganz problemlos. Schwierigkeiten gibt es nicht selten bei der Verständigung im beruflichen Alltag, auch bestehe kein einheitlicher Ausbildungs- und Kenntnisstand. Hier mache sich bemerkbar, dass es scheinbar unterschiedliche Arbeitsabläufe bei Verkehren auf der Donau und dem Rhein gibt. Hinzu komme die unterschiedliche Mentalität der Mitarbeiter.

Junge Leute ohne Ehrgeiz

Trotz aller Probleme im Personalbereich er-

kennt Wieacker in Deutschland derzeit einen positiver Trend, wobei nicht die wenig erfreulichen Entwicklungen im Bereich des Binnenschiffnachwuchses zu übersehen seien. Bei vielen jungen Leuten sei ein gewisses Maß an Ehrgeiz und Idealismus nicht mehr zu erkennen. Scheinbar ist eine zügige Ausbildung und frühe Verantwortungsübernahme nicht erstrebenswert, so dass Schiffsführer fehlen. Angesichts der hohen körperlichen und psychischen Belastung der Besatzungen durch das steigende Verkehrsaufkommen und der zunehmenden Größe der Schiffe äußerte der mittelständische Binnenschifffahrtsunternehmer allerdings ein gewisses Verständnis für das Verhalten potenzieller Führungskräfte an Bord.



Partikulier Wolfgang Wieacker hat sein Unternehmen nach Luxemburg verlagert.

Foto: F. Barg

Die Knappheit an gutem Personal führt auch dazu, dass dieses sehr wählerisch sein kann. Ein Kriterium bei der Auswahl ist die Bezahlung. Dabei spielt für die Besatzungsmitglieder die Bruttoentlohnung keine große Rolle, wichtig ist für sie was unter dem Strich für sie übrigbleibt, also das Nettogehalt. Und hier liegt Deutschland in einer ungünstigen Position. Wieacker präsentierte eine Rechnung, nach der ein Schiffsführer bei gleichem Bruttogehalt in Luxemburg ein um bis zu 800 Euro höheres Nettogehalt erhält. Die Gründe liegen in der deutlich geringeren Lohnsteuer und in den geringeren Sozialversicherungsabgaben, wobei die Leistungen bei der Rente früher und auf einem höheren Niveau einsetzen.

Verlagerung nach Luxemburg

Da die Gefahr bestand, dass einzelne hoch qua-

lifizierte Mitarbeiter durch Spitzengehälter abgeworben worden wären, blieb Wieacker nichts anderes übrig, sein Unternehmen 2005 komplett nach Luxemburg zu verlagern. Dort firmiert er jetzt unter „River Push Boating Luxemburg“. Aus finanzieller Sicht war dieser Schritt für seine Mitarbeiter an Bord positiv. Für ihn selbst war die Unternehmensverlagerung nicht unbedingt ein Vorteil. Er rechnet vor, dass er jetzt zwei Büros und zwei Steuerberater finanzieren muss. Hinzu kommen die Fahrtkosten zwischen Duisburg und Luxemburg. Unter dem Strich, so Wieacker, gibt es mehr Arbeit, aber keinen höheren Gewinn.

Die alltäglichen Aufgaben werden sich auch in Zukunft wenig ändern. Der Binnenschifffahrtsunternehmer hat dafür Sorge zu tragen, dass der Schichtbetriebes an Bord reibungslos abläuft und der Betrieb für den Auftraggeber - im Falle von Wieacker ist es eine Reederei, wie die Namen der Schubboote „verraten“ - zuverlässig abläuft. In der Praxis bedeutet dies die Koordination des 14-tägigen Besatzungswechsels, die Terminabstimmung von Instandhaltungsarbeiten wie zum Beispiel mit der Schiffsuntersuchungskommission alle fünf Jahre, die jährliche Trinkwasseruntersuchung, die Prüfung der Feuerlöscher im Rhythmus von zwei Jahren, die Reaktion auf ungeplante Ereignisse wie zum Beispiel Havarien sowie die Terminabstimmung mit der Disposition u. a. wegen Wasserstands- und Beladungsänderungen oder wegen Terminänderungen der Seeschiffe. All diese Dinge fallen gezwungenermaßen an und lassen sich nicht wegrationalisieren.

Andere Dinge lassen sich dagegen in der Zukunft noch verbessern; sie steigern die Effizienz der Transportabwicklung und machen der Binnenschifffahrt das Leben leichter. Dazu gehörten zum Beispiel bessere Absprachen zwischen Verlader und Transporteur, die zum Ziel haben, die Liegezeiten der Schubboote zu verkürzen. Es dürfe nicht mehr passieren, so Wieacker, dass ein Schubverband 24 Stunden vor Amsterdam auf die Beladung warten muss, obwohl er zum vorgegebenen Termin an der Ladestelle vorlag.

Unflexible deutsche Werften

Heftige Kritik äußerte der Partikulier an den „unflexibel arbeitenden Werften und Instandhaltungsbetrieben in Deutschland“. Erfahrungsgemäß komme die typische Notlage an einem

Freitagnachmittag. Während in den Niederlanden Monteure auch an Wochenenden herauskommen, warte man in Deutschland auf den Kollegen meist vergeblich. Wieacker schlug vor, dass die Werften sowie die Motoren-, Elektro- und Hydraulikserviceunternehmen in Deutschland in Wochenend-Bereitschaften zusammenarbeiten und eine Art ADAC für Binnenschiffe bilden.

Ein weiterer wichtiger Punkt für die Zukunft des Gewerbes ist die Schiffsfinanzierung. Modernisierungen und Investitionen sind für die deutsche Binnenschifffahrt unerlässlich, um heutigen und zukünftigen Anforderungen an den Verkehrsträger nachkommen zu können. Doch trotz der guten Prognosen für den Wasserstraßentransport ist das Vertrauen einiger Banken in den Partikulier nicht vorhanden, beklagt Wieacker. Immer wieder werden von den betreffenden Banken als „Hinderungsgründe“ die fehlenden langfristigen Verträge mit Auftraggebern oder der Unternehmenssitz im Ausland angeführt.

Verladersicht

Aus Verladersicht beschäftigte sich im Rahmen des Fachforums Joachim Schürings, Leiter der Verkehrswirtschaft 2 der Thyssen Krupp Steel AG (TKS) mit Sitz in Duisburg, mit den „Anforderungen der Verloader an die Binnenschifffahrt“. TKS zählt zu den großen Verladern im Lande. Im Geschäftsjahr 2006/2007 – neuere Zahlen lagen zur Zeitpunkt der Veranstaltung noch nicht vor – wurden an externen Transportmengen 52,1 Mio. Tonnen registriert, wobei 26,5 Mio. Tonnen auf die Anfuhr von Rohstoffen, 10,6 Mio. Tonnen auf Transporte zwischen den einzelnen TKS-Werken und 15 Mio. Tonnen auf die Abfuhr der Produkte zu den Kunden entfielen. Der Binnenschifffahrt kommt sowohl bei der Anfuhr als auch bei der Abfuhr eine dominierende Rolle zu. Im Bereich der Rohstoffe werden von diesem Verkehrsträger 22,2 Mio. Tonnen abgefahren, beim Transport von Fertigprodukten werden 1,3 Mio. Tonnen abgewickelt.

Aufgrund des Stellenwertes dieses Verkehrsträgers im Rahmen des Transportmanagements des Stahlkochers steht die Binnenschifffahrt verständlicherweise im Fokus des Bereiches Verkehrswirtschaft der TKS. Schürings bedauert, dass der Anteil dieses Verkehrsträgers am Modal Split in Deutschland in den letzten Jahren – im Gegensatz zur Entwicklung des Einsatzes in seinem Hause – kontinuierlich abgenommen hat und die Binnenschifffahrt in Zukunft an den Zuwächsen des Güterverkehrsaufkommens nur unterproportional beteiligt sein und somit weiter Marktanteile verlieren wird.

Dabei verfügt die Binnenschifffahrt über Stärken, die in der Montanindustrie geschätzt werden. Da ist zum Beispiel die Stärke in der Abfuhr von Massengütern. Im Schubverkehr können speziell auf dem Niederrhein „auf einen Schlag“ bis



Verlader Joachim Schürings erkennt einen Mangel an kleineren Schiffen.

Foto: F. Barg

zu 17.000 Tonnen befördert werden. Als Vorteilhaft gilt der umwelt- und ressourcenschonende Transport, schließlich ist die Binnenschifffahrt der Verkehrsträger mit dem geringsten spezifischen Energieverbrauch und Schadstoffausstoß. Als weiteres Plus listete Schürings das geringe Unfallrisiko auf der Wasserstraße auf. Zudem ist die Binnenschifffahrt flexibel und planbar. Es sind keine Fahrpläne erforderlich, und auf den großen Wasserstraßen sind die Fahrzeuge rund um

die Uhr an jedem Tag unterwegs. Als nachteilig sieht der TKS-Mann allerdings die Tatsache, dass der Rheinpegel bei extremen Wasserständen insbesondere im Frühjahr und Spätsommer die Versorgung seines Konzerns mit Rohstoffen gefährdet.

Kleine Schiffe fehlen

Insgesamt sieht Schürings die Gesamtkapazitäten der Binnenschifffahrt gesichert. Derzeit wird die Flotte um jährlich 50 bis 70 Neubauten erweitert. Bedauerlicherweise beschränke sich dieses Wachstum auf die niederländische und die belgische Flotte. Zudem bewegen sich die Neubauten bei Schiffsgrößen von mehr als 1.500 Tonnen; bei kleineren Schiffen, die nach wie vor benötigt werden, seien zunehmend Engpässe zu verzeichnen.

Angesichts der großen Bedeutung des Systems Wasserstraße für Thyssen Krupp Steel ist es verständlich, dass das Unternehmen auf diesem Gebiet nicht nur auf Fremdleistungen zurückgreift, sondern sich hier stark engagiert. So verfügt es mit „Veerhaven“ über eine Tochtergesellschaft für die Schubschifffahrt zur Durchführung von Erz- und Kohletransporte. Bekannt ist auch der Werkschiff im Duisburger Norden mit der Möglichkeit des Umschlags für Fertigprodukte unter einem schützenden Dach.



Ihr Spezialist
auf allen Gebieten
der Schiffsversicherung



Bei uns
können Sie
sicher vor Anker gehen!

CARL REHDER GMBH
Lindhorster Straße 4
D - 21218 Seevetal (Hittfeld)

Tel.-Nr.: +49 - 4105 - 770 28 - 0
(24 Stunden / Rufweiterleitung)
Fax-Nr.: +49 - 4105 - 770 28 - 22
(Geschäftsführung)
Fax-Nr.: +49 - 4105 - 770 28 - 23
(Betrieb)
Fax-Nr.: +49 - 4105 - 770 28 - 24
(Schaden)
E-Mail: info@Carl-Rehder.de
www.Carl-Rehder.de

Von ihren Büros in Seevetal (Hittfeld) und seit Anfang 2008 auch von Zwijndrecht in den Niederlanden aus, sowie durch ihre Repräsentanz in Amberg, betreut die seit 1920 bestehende Firma CARL REHDER mit aktuell mehr als 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Kasko-, P&I (Haftpflicht) und Ausfallversicherung von Kunden aus den Bereichen Seeschifffahrt, Flussschifffahrt und Fischerei.

Ein weiterer Betreuungsschwerpunkt ist der Bereich der Transport-Warenversicherung. Hier vermittelt die Firma Einzel- bzw. Generalpolicen, unter denen Güter aller Art von und nach allen Plätzen der Welt versichert sind.

Das wichtigste Ziel des Unternehmens ist die Entwicklung individueller, optimierter Deckungskonzepte, verbunden mit einer intensiven Beratung und Betreuung jedes einzelnen Kunden.

Langjährige Erfahrung und die über das Seegeschäft erworbenen internationalen Kontakte ermöglichen es, Versicherungsschutz zu optimalen Bedingungen und vorteilhaften Konditionen auf allen nationalen und internationalen Märkten einzukaufen.

Eine qualifizierte Schadenabteilung garantiert eine einfache und schnelle Abwicklung aller Schäden.

Auch beim Umschlag in den Seehäfen engagiert sich das Duisburger Unternehmen. In Rotterdam verfügt man im Rahmen der Ertsoverslagbedrijf Europort C.V (EECV) über eine Umschlagsanlage für Erzimporte sowie über ein Terminal für Importkohle mit reiner Kapazität von 5,5 Mio. Tonnen. Des Weiteren ist die TKS an Unternehmen im Bereich der Lagerung, des Umschlags und der Seehafenspedition in Antwerpen beteiligt.

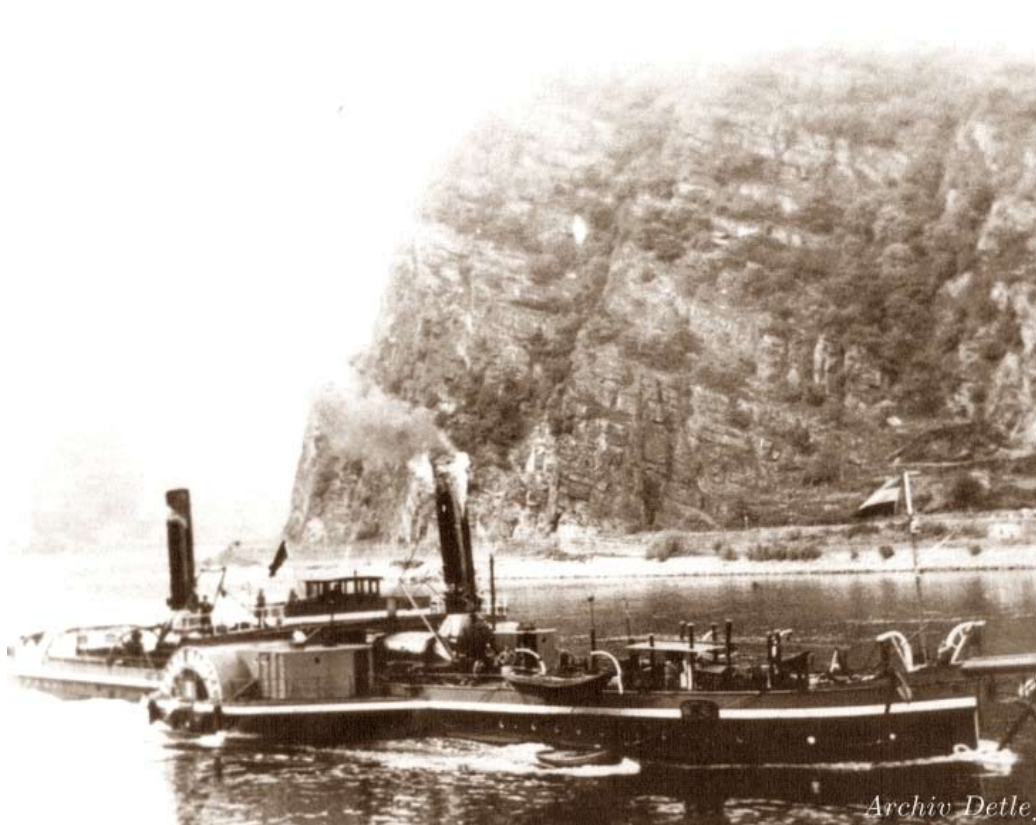
Mit Blick auf die Zukunft und die Ansprüche eines großen Verladers formulierte Schürings entsprechende Forderungen an die Politik, das Binnenschiffahrtsgewerbe sowie an die Häfen. Mit Blick auf die Politik hält Schürings Investitionen in die Anpassung der Wasserstraßen für zwingend notwendig. Durch den zielgerichteten Ausbau des Netzes müssen infrastrukturelle Engpässe beseitigt werden. Namentlich erwähnte der TKS-Mann die Maßnahmen im Bereich der Donaustrecke Straubing-Vilshofen sowie die Moselschleusen. Zudem mahnte er vor dem Hintergrund zunehmender Klimaschwankungen die Sicherstellung gleichwertiger Wasserstände an. Eine weitere Forderung ist die konsequente Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen. Als Beispiel nannte Schüring die Abschaffung oder Absenkung der Kanalabgaben wie in den Niederlanden oder Belgien.

Konflikte mit Naturschutz lösen

An die Binnenschiffahrt gerichtet ermunterte er das Gewerbe, die Möglichkeiten des angepassten § 6b zur Modernisierung der deutschen Flotte konsequent zu nutzen. Des Weiteren müsse sichergestellt werden, dass ausreichend kleinere, kanalgängige Schiffe zur Verfügung stehen. Ein Verladerwunsch sei, dass auch in Zeiten von Kleinwasser die Frachten stabil bleiben. Zudem sollte sich das Gewerbe in die Daten- und Informationsflüsse des Verladers integrieren und bei Organisations-abläufen, zum Beispiel im Containerverkehr, eine größere Flexibilität an den Tag legen.

Eine weitere Forderung, die sich gleichermaßen an die Politik, die Wasserstraßenverwaltung, das Gewerbe sowie an Naturschutzverbände richtete, bezog sich auf die Konflikte zwischen Naturschutz- und Wirtschaftsinteressen. Diese Konflikte sollten sachlich, unideologisch und zeitnah gelöst werden.

In Richtung Seehäfen, aber auch in Richtung Binnenhäfen mahnte Schürings die Anpassung von Umschlags- und Lagerprozessen an die weiterhin steigenden Anforderungen an. Es müssten modernste Umschlags- sowie Informationstechniken zum Einsatz können. Für die Binnenschiffahrts- und Short-Sea-Verkehre seien weitere gedeckte Umschlagsanlage zu schaffen. Mit den Arbeitnehmervertretungen sollte die Häfen Agreements zur höheren Flexibilisierung des Personaleinsatzes treffen.



Archiv Detle

Das ist die Räderboot* „Franz Haniel 10“ an der Loreley zu Berg (und nicht etwa der Seitenrad-Schleppdampfer, wie es unschiffische Nichtrheinländer ausdrücken würden). Von solch einer Räderboot und von meinen Erinnerungen hieran möchte ich zunächst erzählen. Erklärungen zu der oft sehr eigenartigen Ausdrucksweise in der Rhein- bzw. Binnenschiffahrt im Anhang

Geschichten aus der Schifffahrt (I)

Qualmende Schornsteine und deftige Scherze

In einer mit dieser Ausgabe von *Schifffahrt online* beginnenden Serie werden wir den Binnenschiffer Karl Gerhard Geschichten aus der Binnenschiffahrt erzählen lassen. Geschichten, die zum Teil schon sehr lange zurückliegen; Geschichten, die die Erinnerung an die Binnenschiffahrt von früher wachhalten sollen. Unser Autor Karl Gerhard ist vielen Lesern bekannt, denn nach den Jahren an Bord verschiedener Rheinschiffe blieb er der Binnenschiffahrt treu - als Beamter der Wasserschutzpolizei in Koblenz. fb

Von Karl Gerhard

Vielleicht waren es überhaupt die ersten Bilder meiner Erinnerungen aus der frühen Kindheit, die in mir haften blieben. Vielleicht waren sie aber auch nur die gewaltigsten und einprä-

samsten Eindrücke, die ich als kleiner, zwei- bzw. drei- vielleicht auch schon vierjähriger Knirps, an Bord eines Schiffes auf dem Rhein in mir bewahrt habe.

Ich sehe das Ganze vor mir, - an der Hand der Frau Mama, mit ihrer weißen Kittelschürze, an Deck, hinter dem achterlichen Kamin und stauend das betrachtend, was sich mir von meinen Augen zeigte. Um mich herum geschäftiges Treiben. Die Heizer schafften über Rutschen die in Ruhrort gebunkerte Kohle unter Deck. Die Matrosen fingen an das Deck abzuwaschen, der Schlauch war angeschlossen die Schrubber und die Eimer mit der Seifenbrühe standen bereit. Von diesem Geschehen musste ich mich aus mehreren Gründen fernhalten. Deshalb hielt mich meine Mutter auch fest an der Hand. Zum einen wollte sie vermeiden, dass ich in kürzester Zeit so ausgesehen hätte wie die Herren mit den großen Schaufeln, reichlich angeschwärzt näm-

lich, und zum andern wusste meine in diesen Dingen sehr erfahrene Mutter, mit der Mannschaft, der Besatzung dieses Raddampfers umzugehen, immerhin hatte ihr Mann, und mein Vater, die Befehlsgewalt oder besser Anordnungsbefugnis an Bord, - er war der „Alte“ an Bord, der Kapitän, - zu diesem Zeitpunkt gerade mal im Alter von 32 Jahren, und sie kannte die Vorliebe z.B. der Heizer für deftige Späßchen, wenn sie aus der heißen und schmutzigen „Unterwelt“ der Radboot an Deck kamen um Luft zu schnappen. Gestern erst hatten sie mich mit meinem hölzernen und von den Maschinisten selbst gebauten Dreirad zielsicher und mit Elan in den Schlackenhaufen sausen lassen. Und ebenso lief ich, unbeaufsichtigt, Gefahr in den Strahlbereich des Deckwaschschlauches zu geraten, weil die Matrosen ja ihre Augen nicht überall haben konnten und man sowieso in ihrer Nähe in Gefahr geriet mal eben schnell und völlig unbeabsichtigt einen Schwall kaltes Wasser abzubekommen.

Der „Alte“ war und ist noch heute, zumindest in Teilbereichen, der respektvolle und anerkennende Ausdruck für denjenigen, der an Bord (als der Kapitän) das Sagen hatte und der mit seinem Können und seiner Erfahrung die Geschicke des Schiffes und der ihm anvertrauten Besatzung zu lenken und zu meistern hatte.

Und wer sich an der Bezeichnung Kapitän möglicherweise stoßen sollte - weil es, wie einige meinen, Kapitäne eben nur auf See zu geben

hat, dem sei an dieser Stelle versichert, dass dieser Sprachgebrauch sicher auch auf dem Rhein seine Berechtigung hatte und noch immer hat. Der Schiffsführer einer Räderboot war der Chef, der Verantwortliche der Reederei, für nahezu 15 bis 25 Mann, (manchmal auch mehr) und rechnet man die Zahl der Besatzungen auf den Anhängen noch dazu - sicher für noch mehr Leute. Er war der Sach- und Vermögensverwalter der Reederei. Seine Verantwortung umfasste bereits damals und umfasst sicher heute erst recht Millionenwerte. Wer also bitte möchte an dieser Stelle eine ohnehin nur sprachlich-akademische Grenze ziehen?

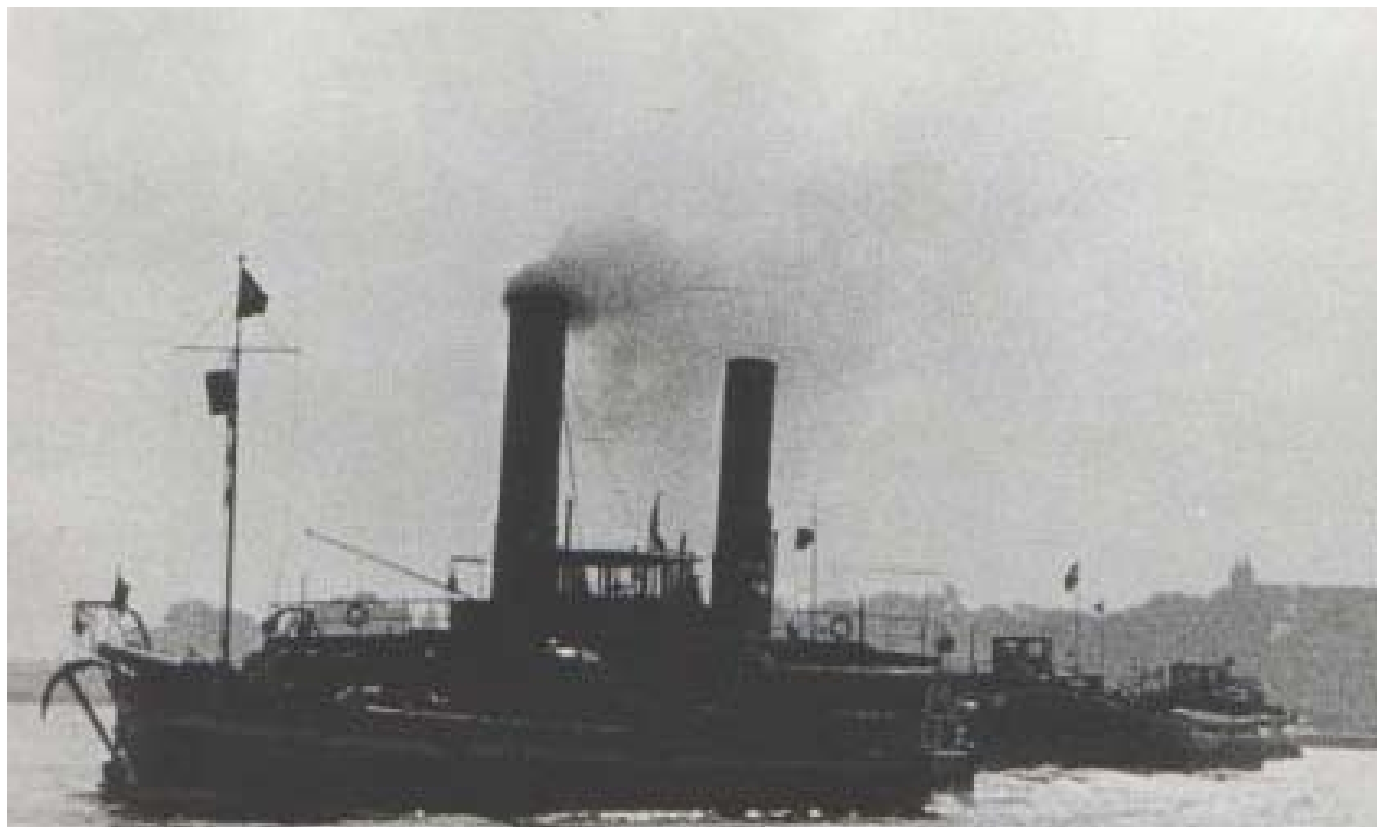
An dieser Stelle habe ich ganz einfach meinen Stolz sprechen lassen - ich bitte um Verzeihung. Da ist, wie man so schön sagt, einfach „der Gaul mit mir durchgegangen“, denn immerhin sind aus der Familie, der ich entstamme, mit mir eingerechnet, ganze neun Rheinschiff-Kapitäne hervorgegangen. Mein Opa, (der zudem noch ein Flößerpatent besaß) mein Vater, drei Onkels, drei Cousins und meine Wenigkeit. Von diesem Geschehen aber später mehr.

Der kleine Mann, (also ich) sieht an einem, eigentlich sehr sonnigen Sommermorgen, schwere düstere und zum Teil schwefelgelbe Rauchschwaden über den blassblauen Himmel ziehen, dunkle Schatten auf die Erde werfend. Und das alles über am Ufer bzw. in Ufernähe weidenden Schafen hinweg. Die Wiesen wir-

ken nicht saftig grün, sondern eher graugrün bestaubt. Er weiß oder begreift noch nicht so richtig, dass er sich auf einem Schiff befindet, dass in beginnender Wirtschaftswunderzeit, die Wellen des Rheins ausgerechnet in Duisburg, mitten im Ruhrpott, durchpflügt. Natürlich qualmen auch die beiden schwarzen, hohen Schornsteine des „F.H. XIV“ ordentlich und versauern das Schiffsdeck, die Roof* und die weiße Kittelschürze der Mutter.

Es qualmte eigentlich überall und stank, und das Wasser des alten ehrwürdigen Stromes, - des Vater Rheins -, wurde dreckiger und dreckiger. Aber „der Rubel rollte“ es wurde wieder produziert, verdient und aufgebaut. Die Schrecken und Zerstörungen des 2. Weltkrieges, das Elend, die unselige jüngste Vergangenheit mussten überwunden, verarbeitet und wiedergutmacht werden. Na, - da konnte man nur hoffen, dass der Eifer, der Elan mit dem allerorten an diese schweren Aufgaben, angesichts der schlimmen historisch zu verantwortenden Hypothek, die auf allen lastete, herangegangen wurde, auch von dem erwünschten Erfolg begleitet werden würde, - aber das ist ein anderes Kapitel, das nicht hierher gehört.

Zwei oder drei Jahre ungefähr, so genau weiß ich das gar nicht mehr, war ich, der kleine Hosenmatz nun schon auf der Welt und zum ersten Mal wurde mir wohl ein ganz klein wenig bewusst, was mich später mein ganzes Leben beschäftigen würde.....



Das ist „Franz Haniel XIV“ mit mind. 4 Anhängen irgendwo auf dem Rhein in der Talfahrt

Nach wie vor gehören aber auch Binnenschiffe und Fahrgastschiffe - auch der besonderen Art - zum Programm der Werft an der Havel

Die Kiebitzberg Schiffswerft wird zur Yachtmanufactur

Die Kiebitzberg Schiffswerft hat den nächsten wichtigen Schritt auf dem Weg zur exklusiven Yachtmanufaktur abgeschlossen. Der Neubau der modernen Yachthalle mit 1.200 m² Produktionsfläche wurde fertig gestellt und das erste Projekt ist bereits im Bau: Der Kiebitzberg Trawler 1500 ist mit einem Pilothouse bei nur 3,5 m Durchfahrts-höhe eine Premiere!

Die Aufgabe war eine Herausforderung – ein Trawler mit typischen Aussehen und Eigenschaften bei einer Länge von weniger als 15 m und vor allem weniger als 3,5 m Durchfahrts-höhe.

Nach einigen Wochen der Planungsphase wurde im Herbst 2008 der Kiel gelegt. Dabei will die Havelberger Yachtmanufaktur einmal mehr ein Zeichen setzen: mit modernster CNC-Technologie wird bereits das erste Schiff der neuen Trawler-Baureihe gefertigt.

Die Gestaltung des Innenraumes wurde gemeinsam mit dem Kunden entwickelt, einige Sonderlösungen zeigen, wie flexibel die Kiebitzberger sind: Im Heck der Yacht findet ein mittelgroßer Motorroller Platz, der mit dem Baum oder dem optionalen hydraulischen Kran vom Oberdeck aus an Land gehoben werden kann. Perfekt abgestimmte Materialien, solide

und sorgfältig ausgewählte Beschläge und die akribische Installation der technischen Komponenten sorgen für Komfort und sichere Fahrt. Ohnehin überzeugt das 14,99 m lange Konzept durch überdurchschnittlich große Tankvolumina (Diesel 2.500,; Heizöl 1.000, Frischwasser 1.560 und Schmutzwasser 500 Liter) und einer durchdachten Ausnutzung der Stauräume. In den beiden Nasszellen spielt die Werft ihre besondere Stärke aus: die Erfahrung aus jahrelanger Mineralstoff-Fertigung in unzähligen Sonderlösungen wird hier im Eigner- wie auch Gästebad umgesetzt. Selten hat man auf Yachten dieser Kategorie eine vergleichbare



Die Kiebitzberg-Schiffswerft (vom Dom aus gesehen) mit einem Binnenschiff auf der Helling



Auf der Kiebitzberg-Werft werden schöne Trawler (oben, rechts der Trawler-Stern) ebenso gebaut wie ..

Detailgenauigkeit und Qualität erlebt – typisch Kiebitzberg eben.

Das Oberdeck mit dem klappbaren Mast und dem legbaren Scheibenrahmen erlaubt die Reduzierung der Durchfahrts Höhe durch das Umlappen der Scheiben am Dach. Somit ist das Schiff bereit für die Wasserstrassen und Küsten Europas. Die beiden sparsamen Iveco Diesel mit je 110 kW bringen den Trawler auf 10 Knoten Marschgeschwindigkeit. Seid über 20 Jahren beschäftigt man sich in Havelberg mit hochwertigen Möbeln, Innenausbau und Produkten aus Mineralstoff.

Die Kiebitzberg-Gruppe verfügt über ca. 7.000 m² Fertigungsfläche und zählt mit über 80 Mitarbeitern in den Bereichen Mineralstoff-Fertigung, Möbel- und Schiffbau insbesondere aber beim hochwertigen Innenausbau mit Mineralstoffen und dem High-End Möbelbau zu den Marktführern in Deutschland. Die in 2008 fertig gestellte Ausbauhalle für den Schiffbau erhöht die Kapazität der Kiebitzberg-Gruppe auf jährlich 4 Yachten bis 21 m Län-



In der neuen Yachtbauhalle der Kiebitzberg-Schiffswerft

ge. Doch man denkt weiter: Im Herbst 2009 wird ein zusätzlicher Hallenneubau für Lackierarbeiten fertig gestellt, schon jetzt baut die Kiebitzberg-Gruppe an einem eigenen Tagungshotel für Gäste, Kunden und Partner. Bis heute wurden in den letzten Jahren in Havelberg rund 7 Millionen Euro in den Ausbau des Betriebes investiert.

Der hohe Anspruch an Qualität, die innovativen Fertigungsmöglichkeiten und das breite Spektrum lassen die Kiebitzberger auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten optimistisch nach vorne blicken. Man kann schon jetzt gespannt sein, auf die Weiterentwicklung der Trawler-Baureihe aus Havelberg.



Der Salon des KSW-Mississippi-Dampfers

Trawler-Daten

Länge über Alles:	14,99 m
Breite:	4,50 m
Tiefgang:	1,25 m
Durchfahrts Höhe:	3,5 m
Gewicht:	ca. 30 t
Kraftstofftank:	ca. 2.500 l
Motorisierung:	Iveco NEF 150 (2 x 110 kW)



.. Fahrgastschiffe nach dem Vorbild der Mississippi-Dampfer ..



.. oder konventionelle Rundfahrtschiffe für den Tagesausflug.

Neubau der Bodan-Werft: Ein Eventschiff der Sonderklasse für bis zu 1000 Personen mit einer multifunktionalen Veranstaltungshalle mit zwei Galerieebenen

Konzert? Autopräsentation? Auf dem Bodensee ist jetzt alles möglich

Konzert auf dem Bodensee? Präsentation eines neuen Automodells auf dem Bodensee? Fahrt in den Sonnenuntergang für bis zu 1000 Personen mit einer multifunktionalen Veranstaltungshalle mit zwei Galerieebenen? Dies alles ist seit dem 18. September 2009 möglich.

An diesem Tag wurde das Eventschiff MS „Sonnenkönigin“ durch Gräfin Bettina Bernadotte von der Insel Mainau vor Friedrichshafen getauft. Alleine der Aufwand, der zur Taufe betrieben wurde, zeigt, welche Bedeutung dieser neuen Ära der Bodenseeschiffahrt beigemisessen wurde. Aus Träumen entstehen Ideen, daraus können Studien werden und wenn die richtigen Personen zusammenkommen, wird aus diesen Studien Realität. So entstand Anfang 2006 bei einem Treffen des Touristikunternehmers Walter Klaus und des Geschäftsführers der Bodan-Werft die Idee eines schwimmenden Festsaales. Schnell wurden gemeinsam mit dem Idea Design Team aus Wangen die ersten ernsthaften Studien vorgelegt, woraus die auf den Fahrgastschiffbau spezialisierte Bodan-Werft einen ersten Generalplan erstellte. Allen Beteiligten war klar, dass solch ein Schiff sowohl

äußerlich als auch in seiner Ausstattung etwas Besonderes sein muss. Diese hohen Anforderungen spiegelten sich auch in der technischen Umsetzung wieder. Viele Detaillösungen und Probleme tauchten erst mit der Umsetzung der Designstudien auf und auch die Änderungen und Verfeinerungen durch den Auftraggeber stellten alle Beteiligten vor immer neue Herausforderungen.

Die Bodan-Werft konnte beim Bau der „Sonnenkönigin“ von ihrer inzwischen 90-jährigen Erfahrung im Schiffbau profitieren. Hatte sie doch oft ihre Vorreiterstellung bei der technischen Ausrüstung und beim Design von Binnenschiffen bewiesen. Sowohl im Spezialschiffbau, Fahrgastschiffbau als auch im Bau von Autofähren ist die Werft aktiv tätig.

Das von der Bodan-Werft im Jahr 2004 gebaute Fährschiff „Tábor“, gewann 2005 den Designpreis ShipPax Award und erhält im Jahr 2010 ein an dieses Brückendesign angelehntes Schwessterschiff, welches derzeit in der Bodan-Werft gebaut wird.

Die beiden 40 km/h schnellen Aluminium-Katamarane für je 180 Personen, die 2005 ihren Dienst auf dem Bodensee aufnahmen,

wurden ebenfalls auf der Bodan-Werft gebaut. Seitdem fahren sie im Linienverkehr zwischen Konstanz und Friedrichshafen im Stundentakt. 2007 folgte dann ein dritter baugleicher Katamaran, der in der Rekordzeit von nur 6 Monaten gebaut wurde.

Im Sommer 2006 konnte das MS „Lindau“ als erstes nach der neuen RheinSchUO gebaute und zugelassene Schiff von den Bodensee Schiffsbetrieben in Dienst gestellt werden. Auch bei diesem Schiff hat die Werft in Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber in Punkto Sicherheit und Ausstattung neue Maßstäbe für den Bodensee gesetzt.

Seit 2005 verfolgt Dipl.-Wirtsch.-Ing. Robert Dittmann in nunmehr vierter Generation den innovativen Kurs des Familienbetriebes. Und der futuristische Luxusliner „MS Sonnenkönigin“, der mehr als nur eine „schwimmende Unterlage“ ist, gehört zu den bisherigen Höhepunkten in der Schiffbaugeschichte der Werft.

Die „Sonnenkönigin“ ist ein sich über drei Decks erstreckender, multivalent nutzbarer Saal, umsäumt von einer jeweils im Oberdeck 1 und Oberdeck 2 umlaufenden Galerie. Ein Produkt, welches durch seine lichtdurchflutete Offenheit



Die Bodan-Werft konnte beim Bau des luxuriösen Eventschiffes „Sonnenkönigin“ von ihrer 90-jährigen Erfahrung im Schiffbau profitieren

besticht, sind die Erbauer sicher. 96 Säulen bilden die tragende Konstruktion über drei Ebenen. 980 m² verspiegelte Glasflächen begrenzen den knapp 50 m langen, 11,5 m breiten und 8,3 m hohen Innenraum. Jedes Deck verfügt über eine komplett ausgestattete Bar.

Die gastronomische Versorgung erfolgt über die im Unterdeck gelegene Küche, zum Transport der Speisen auf die jeweiligen Decks stehen zwei kleinere und ein 1,8 m hoher Speiselift zur Verfügung. Somit kann decksweise Büffet oder á la Carte angeboten werden. Zwei Glasfahrstühle und ein Treppenlift sorgen für einen barrierefreien Zugang zu allen Decks.

Relativ einfach kann aus dem Boden des Hauptdecks im achteren Bereich eine variabel verstellbare Bühne (bestehend aus 8 Teilelementen) bis zu einer Größe von 6 x 4 m und einer Höhe auf 1,2 m aufgezogen werden.

Die Bühne wird komplettiert durch einen U-förmigen Hintergrundvorhang sowie einen elektrisch verfahrbaren Bühnenvorhang und einer mobilen Leinwand. Ebenfalls im Boden des Hauptdecks eingelassen ist eine Tribüne 15 x 6 m, welche im vorderen Bereich bis auf Höhe des 1. Oberdecks aufgezogen werden kann. Auf dieser Tribüne können 120 Stühle auf 15 Stufen aufgestellt werden. Anschlüsse für eine umfangreiche Licht- und Tontechnik sind vorhanden. So ermöglichen hinter der Deckenverschalung des Oberdecks 2 insgesamt 8 montierte Kettenzügen



Jedes Deck der „Sonnenkönigin“ verfügt über eine komplett ausgestattete Bar

ge ein schnelles und problemloses Aufhängen von Traversen zur Aufnahme der Lautsprecher und Scheinwerfer. Im Unterdeck befinden sich Sanitärtrakt, die technischen Betriebsräume, Küche und Lagerräume.

Drei Dieselgeneratoren mit je 350 kW Leistung sorgen für ausreichend Elektroenergie. Das Schiff wird über zwei Festpropeller mit je einem MAN 12 Zylinder Commonrail Diesel mit 900 KW angetrieben. Es erreicht eine Dienstgeschwindigkeit von 28 km/h. Für ein angenehmes Raumklima sorgt eine Klima- und Lüftungsanlage mit einem Kaltwassersatz. Das komplette Sonnendeck ist begebar und hat Anschlüsse für eine mobile Bar. Die äußeren Galerien erreicht man durch 40 in die Glassfassade bündig integrierten automatischen Schie-

betüren. Auch dem Kapitän kann man über die Schulter schauen, der Fahrstand im ersten OD ist nur durch eine Glaswand vom Passagierraum getrennt. Um das für den Bodensee große Schiff gut zu manövrieren, haben die Konstrukteure dem Schiff Bb und Stb je einen seitlich aus-schwenkbaren Nockfahrstand spendiert. Wie alle Yachten verfügt die Sonnenkönigin auch eine Beibootgarage mit zugehörigem Boot. Dieses kann bis zu acht Personen aufnehmen und wird über einen Schwenkkranarm wie bei solchen Einrichtungen üblich ausgesetzt. Die Garage befindet sich im Heck unterhalb des Hauptdecks zwischen den beiden Rudermaschinenräumen. Sie hat eine hydraulisch betriebene Klappe durch die der Aussetzvorgang recht spektakulär in Szene gesetzt wird.



Veranstaltungsvorbereitungen an Bord der „Sonnenkönigin“

Technische Daten:

Länge über alles	69,16 m
Tiefgang beladen	1,95 m
Länge in der Wasserlinie	67,00 m
Gewicht beladen	ca. 950 t
Breite über alles	14,50 m
Antriebsleistung	2 x 900 KW
Breite auf Spant	13,40 m
elektr. Leistung	3 x 345 KW
Seitenhöhe	3,45 m
Max. Geschwindigkeit	30 Km/h
Höhe über alles	11,20 m
Max. Personenzahl	1000 Pers.

Verbaute Materialien:

Teppich	2200 m ²
Stahl	630 to
Kabel	80 km
Glas im Geländer	450m ²
Glas in Fassade	1100 m ² / 25 to
Lieferanten	255 Firmen
Im Schnitt waren 20 Leute täglich mit dem Bau der „Sonnenkönigin“ beschäftigt. 1 Jahr Planung (teilweise Bau begleitend), 2 Jahre Bauzeit	

Im Jahr 2008 hatten die Bodensee-Schiffsbetriebe etwa 2,4 Millionen Fahrgäste an Bord ihrer - bisher - 14 Schiffe

Sommer 2010: Zuwachs für die Weiße Flotte vom Bodensee

Die Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH (BSB) bauen ein neues Schiff. Das 700-Personen-Schiff wird ab Sommer 2010 insbesondere im Kursverkehr auf dem Überlinger See unterwegs sein.

„Mit dem neuen Schiff setzen wir unsere Strategie fort und verjüngen die Flotte“, erklärt Jörg Handreke, Geschäftsführer der Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH. Das etwa 57-Meter lange Dreideckschiff wird ab Sommer 2010 für

Ein 57-Meter lange Dreideckschiff wird ab Sommer 2010 für 700 Personen insbesondere im Kursverkehr, aber auch im Sonder- und Charterfahrtenbereich eingesetzt

700 Personen insbesondere im Kursverkehr, aber auch im Sonder- und Charterfahrtenbereich eingesetzt. Es ist so gebaut, dass es von Menschen mit Behinderung bis zum Oberdeck genutzt werden kann.

„Mit dem weiteren Neubau investieren die Stadtwerke Konstanz in die Substanz ihrer Tochtergesellschaft Bodensee-Schiffsbetriebe und wollen damit die Flotte modern, umweltfreundlich und effizient gestalten“, sagt Kuno Werner, Geschäftsführer der Stadtwerke Konstanz GmbH. Es wird aber auch Wert darauf gelegt, die älteren Schiffe auf möglichst gutem Stand zu erhalten. So wurden in den vergangenen

Jahren die MS Karlsruhe, die MS Graf Zeppelin, die MS Stuttgart und die MS München innen wie außen komplett renoviert.

Die Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH (BSB) bietet mit einer Flotte von 14 Schiffen einen regelmäßigen Kursverkehr auf dem gesamten Bodensee sowie Ausflugs-, Programm- und Charterfahrten an. Gemeinsam mit der SBS Schifffahrts AG Romanshorn, Schweiz betreibt die BSB zudem ganzjährig im Stundentakt die Fährverbindung zwischen Friedrichshafen (D) und Romanshorn (CH). Im Jahr 2008 hatten die Bodensee-Schiffsbetriebe etwa 2,4 Mio. Fahrgäste an Bord.





Die Taufgäste erlebten die feierliche Zeremonie vom Achterdeck der niederländischen „RiverDream“ Foto: Friedbert Barg

Bitte beachten Sie auch das Titelfoto dieser Ausgabe: Es zeigt den Neubau während einer Probefahrt (Foto: Lehnkering).

Die LRG GAS 87 ist das 16. Schiff in der unternehmenseigenen Gastankerschiffflotte

Neuer Gastanker für Lehnkering

Lehnkering ergänzt seine Binnenschiffflotte durch einen modernen Doppelhüllen-Gastanker. Das neu gebaute Flüssiggas-Schiff wurde am 15.1.2009 im Duisburger Hafen in einer feierlichen Zeremonie gesegnet und von der Charging Managerin der INEOS Europe Ltd., Louise Smith, auf den Namen „LRG GAS 87“ getauft. Gleich im Anschluss nahm das neue Schiff Fahrt Richtung Moerdijk (bei Rotterdam, Niederlande) auf, um Propylen zu laden und nach Godorf (bei Köln) zu transportieren.

Der Bereich Gasschifffahrt im Rheinstromgebiet, in dem Lehnkering einer der Marktführer ist, verzeichnet ein stetiges Wachstum. Dies hat eine von Lehnkering beauftragte Studie zur Markt- und Wettbewerbssituation für die Chemie- und Gasbinnentankerschifffahrt im Rheinstromgebiet ergeben. Der Bedarf an Schiffen, welche die modernen Umwelt- und Sicherheitsanforderungen erfüllen, wird entsprechend weiter wachsen.

„Mit dieser Investition behaupten wir unsere sehr starke Marktposition in der Gastankbinnenschifffahrt und leisten einen Beitrag zur Energie- und Rohstoffsicherheit für die Industrie. Der neue Gastanker ist Teil unseres laufenden Programms zur Verjüngung der Flotte.“, so Cees van Gent, CEO Lehnkering.

Die LRG GAS 87 ist das insgesamt 16. Schiff in der unternehmenseigenen Gastankerschiffflotte und soll hauptsächlich auf dem Rhein eingesetzt werden. Sie erfüllt alle Vorschriften der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein. Der 110 Meter lange und 11,45 Meter breite Rumpf des Schiffes wurde

auf der Werft Orsova Shipyard in Rumänien gebaut. Die Aufbauten übernahm die TeamCo Shipyard BV in den Niederlanden. Angetrieben wird das Doppelhüllenschiff von zwei 860 PS starken Maschinen mit geringem Treibstoffverbrauch. Durch einen maximalen Tiefgang von 2,80 Metern kann das Schiff auch bei geringem Wasserstand fahren.

Die Aktivitäten in der Binnenschifffahrt sind bei Lehnkering im Unternehmensbereich Shipping Logistics and Services (SLS) zusammengefasst. Insgesamt verfügt das Unternehmen über rund

200 Binnenschiffe verschiedener Typen und Bauarten. Unter anderem werden Schüttgutarten wie Kohle und Erz, Stückgüter, Halb- und Fertigfabrikate sowie chemische und petrochemische Produkte von Lehnkering auf den Wasserstraßen transportiert. Darüber hinaus zählen die Mineralöl- und die Stahlindustrie zu den Kunden von SLS.

Unser Autor Dipl.-Ing. Volker Renner wird in der nächsten Ausgabe ausführlich über den neuen Doppelhüllentanker berichten.



Die Anzahl der Mitarbeiter ist seit geraumer Zeit leicht steigend, weil die auf der Werft ausgebildeten Schiffbauer-Lehrlinge überwiegend übernommen wurden

Lux-Werft: Experten für moderne und historische Fahrgastschiffe

Von Dipl.-Ing. Volker Renner

Auch im vergangenen Jahr konnte die am Rhein in Mondorf bei Bonn angesiedelte Lux-Werft und Schifffahrt GmbH ihre Geschäftspolitik mit dem Bau und der Ablieferung mehrerer interessanter Fahrgastschiffe und eines Schwimmdocks erfolgreich fortsetzen.

Zunächst erfolgte im Frühjahr 2008 die Fertigstellung des Fahrgastschiffes „Augsburg“ für die Bayerische Seenschifffahrt GmbH (Abb. 1). Das Schiff wurde im nostalgischen Stil gebaut und bildet damit eine optische Einheit mit den beiden auf dem Ammersee im Einsatz befindlichen, und auch von der Lux-Werft gebauten bzw. generalrenovierten Seitenradschiffen (Räderbooten) „Herrsching“ und „Diessen“. Die Aus- und Einrichtung erfolgte gemäß den heute gültigen Sicherheitsvorschriften mit modernster Technologie.

Besonders bemerkenswert ist der Transport dieses vergleichsweise großen Schiffes vom Rhein zum Ammersee. Dieser erfolgte in 2 Großsektionen, bestehend aus Rumpf und Deckshaus, mittels LKW-Sondertransport über die Straße. Vor Ort wurde das Schiff zusammengefügt und fertig gestellt.

Im Mai 2008 konnte die Auto- und Personenfähre „Rheintal“ an die Bingen-Rüdesheimer Fähr- und Schifffahrtsgesellschaft übergeben werden (Abb. 2).

Besonders bemerkenswert ist zunächst die Größe der Fähre. Mit einer Länge von 58,40 m und einer Breite von 17,20 m gehört sie zu den größten im Rheingebiet. Aufgrund ihrer Größe wurde das Schiff in 2 Teilen in der großen Schiffbauhalle gebaut und anschließend auf dem Querhelgen zusammengefügt und fertig gestellt. Diese Bauweise hat sowohl für das Schiff als auch für die Mitarbeiter den großen Vorteil, dass auch vergleichsweise große Schiffe witterungsunabhängig in der Halle gebaut werden können.

Weiterhin von Bedeutung ist das Antriebssystem, bestehend aus je 2 Voith-Schneider Propeller im Bug- und Heckbereich. Damit verfügt die Fähre über hervorragende Manöviereigenschaften und ein hohes Sicherheitsniveau, wobei bereits der Einsatz von nur zwei diagonal arbeitenden Propellern die auf dem dicht befahrenen Rhein erforderlichen Anforderungen voll erfüllt.

Hinzuweisen ist weiterhin auf das maximal zulässige RoRo-Gesamtgewicht von 60 t. Damit

können nicht nur Standard-LKWs (max. 40 t), sondern auch deutlich schwerere Sondertransporte und sonstige rollende Lasten transportiert werden.

Im August des vergangenen Jahres erfolgte die Übergabe des Fahrgastschiffes „Käpt. Kuddl“ an

Technischen Daten „Rheintal“

Länge	58,40 m
Breite	17,20 m
Tiefgang, leer	0,95 m
beladen	1,25 m
Hauptmotoren	4 MAN 2876 LE 406
Leistung	je 280 kW
Antrieb	4 Voith-Schneider Propeller VSP 10
Fahrgäste	600
Tragfähigkeit	200 t
Achslast	20 t
RoRo-Gesamtgewicht	60 t

die Fähr-Reederei Zollenspieker-Hooppe (Abb. 3). Das Einsatzgebiet des Schiffes, welches nach den neuen Vorschriften der Rheinschiffs-Untersuchungsordnung gebaut wurde, ist der

Technische Daten FGS „Augsburg“

Fahrgäste	300
Länge	36,00 m
Breite	7,80 m
Tiefgang	1,20 m
Hauptmotoren	2 Volvo D7 CTA
Leistung	je 182 kW
Antrieb	2x konventionelle Propelleranlage mit 5-flügeligem Propeller
Bugstrahler	Schottel-Querstrahlanlage 55 kW
Stromaggregate	2 x Leroy Somer, je 100kVA



Abb. 1: Fahrgastschiff „Augsburg“ auf dem Ammersee/Bayern.

Foto Lux-Werft

Bereich des Hamburger Hafens sowie die Elbe oberhalb und unterhalb Hamburgs in Zone 2. Die Überführung vom Rhein an die Elbe erfolgte auf eigenem Kiel. Von Bedeutung ist bei diesem Schiff die besonders niedrige Brückendurchfahrts Höhe von nur 4,30 m.

Etwas außerhalb des üblichen Produktionsprogramms liegen der Bau und die Lieferung eines Schwimmdocks an die Bayerische Seenschiffahrt GmbH im November 2008. Der Transport der 34 m x 10 m großen Einheit an den Tegernsee erfolgte in 2 Großsektionen mittels LKW-Sondertransport. Vor Ort erfolgte der Zusammenbau und die Inbetriebnahme.

Neben der Fertigung von Neubauten und einer

Technische Daten „Käpt. Kudd“

Fahrgäste	250
Länge	38,20 m
Breite	7,80 m
Tiefgang, ca.	1,10 m
Hauptmotoren	2 Volvo D7C-TA
Leistung	je 182 kW
Antrieb	2 Schottel
	Ruderpropeller SRP 100
Bugstrahlanlage	Schottel Pumpjet SPJ 22
Stromaggregate	2 Leroy Sommer, je 125 kVA

Reihe kleinerer Reparatur- und Umbauarbeiten, wurden in 2008 drei große Umbaufträge abgewickelt. Im Einzelfall erfolgte hierbei die Inanspruchnahme von Fördermitteln des Bundes für den Einbau von emissionsarmen Motoren.

Betrachtet man die gegenwärtige und zu-



Abb. 2: Auto- und Personenfähre „Rheintal“ auf den Rhein.

Foto Lux-Werft

künftige Auslastung der Werft, so kann diese –zumindest mittelfristig– als zufrieden stellend angesehen werden.

Im Bau ist gegenwärtig das Fahrgastschiff „Seehausen“ für die Staffelsee Motorschiffahrt OHG (Abb. 4).

Der Produktionsplan sieht vor, dass dieses Schiff im Frühjahr auf eigenem Kiel über Rhein, Main und Main-Donau-Kanal nach Nürnberg fährt, und von dort als ganze Einheit per LKW-Sondertransport an den Staffelsee transportiert wird. Darüber hinaus ist gegenwärtig ein weiteres Fahrgastschiff im Bau, welches aufgrund seiner Größe von 60 m, in 2 Teilen in der großen Schiffbauhalle witterungsunabhängig gebaut wird. Darüber hinaus stehen weitere Fahrgastschiffneubauten, beispielsweise für die Schweiz und Luxemburg, im Auftragsbuch der Werft.

Die Lux-Werft verfügt über ca. 40 Mitarbeiter. Die Anzahl ist seit geraumer Zeit leicht steigend, weil die auf der Werft ausgebildeten Lehrlinge

überwiegend übernommen wurden. Auch gegenwärtig ist der Betrieb in der Lehrlingsausbildung aktiv.

Von besonderem Interesse für die Werft sind Entwicklungen, die sich mit der Reduzierung von Umweltbelastungen beschäftigen. So werden im eigenen Entwicklungs- und Konstruktionsbüro u. a. die Schiffsformen so gestaltet, dass die Wellenbildung möglich gering ist und damit sensible Uferzonen und Wasserbauwerke geschont werden. Darüber hinaus ist die Werft speziell auch an Entwicklungen im Zusammenhang mit der Reduzierung der brennstoffspezifischen Emissionen interessiert. Zu nennen sind beispielsweise Partikelfilter, Harnstoffzusatz zur Minderung der Stickoxide oder auch die vor kurzem erneut publizierte Möglichkeit der Beimischung einer Wasser-Seife Verbindung in den Dieselmotoren. Auf diesen Gebieten findet bereits heute eine Zusammenarbeit mit bekannten Motorherstellern statt.



Abb. 3: Fahrgastschiffes „Käpt. Kudd“ auf der Elbe bei Hamburg.
Foto: Lux-Werft



Abb. 4: „Seehausen“-Hinterschiff „wächst“ aus der Schiffbauhalle.
Foto: Volker Renner



„Alte Weser“ ersetzt die 1967 gebaute „Solthörn“ und die kleinere 1982 gebaute „Geestemünde“, die beide ausgesondert werden. Dabei soll die „Solthörn“ verkauft werden, während für die „Geestemünde“ eine Weiterverwendung des erst 26 Jahre alten Schiffes bei einem anderen WSA geprüft wird.

Neues Arbeits- und Transportschiff für das WSA Bremerhaven

MS „Alte Weser“ getauft

Am 6. November 2008 wurde im Rahmen einer Feierstunde beim Tonnenhof des Wasser- und Schifffahrtsamtes Bremerhaven das Arbeits- und Transportschiff „Alte Weser“ getauft.

Die „Alte Weser“ wurde bei der Firma Fr. Fassmer GmbH & Co.KG in gut 2 Jahren gebaut, ist 34,20 m lang, 7,50 m breit und hat einen Tiefgang von 2,00 m. Sie wird von zwei Schottelruderpropellern angetrieben, als Manövrierhilfe dient ein Pumpjet.

Die Baukosten betragen 5,9 Mio Euro, die aus dem Haushalt des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als oberste Behörde des WSA gezahlt werden.

Das neue Arbeits- und Transportschiff hat eine

Besatzungsstärke von 4 Mann und wird Techniker, Material und Betriebsstoffe zu den Leucht-, Radar- und Richtfeuertürmen im Bereich der Außenweser transportieren, um hier Wartungs- und Instandhaltungsaufgaben an den bau-, radar-, funk- und nachrichtentechnischen Einrichtungen wahrzunehmen. Der Leuchtturm „Alte Weser“ ist - als letzter seewärtiger Turm im Weserrevier - der Namensgeber des neuen Schiffes.

Diese Aufgabe ist für die Sicherheit der Schifffahrt auf der Bundeswasserstraße Weser unverzichtbar, dienen die Signale doch den Kapitänen und Lotsen auf den Schiffen als auch den Diensthabenden in der Verkehrszentrale Bremerhaven Weser-Traffic im WSA unmittelbar.

Neues Arbeits- und Transportschiff für das WSA Bremerhaven

Hilfe für Seeschiffswerften

Die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Wirtschaft und Technologie und Koordinatorin der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft, Dagmar G. Wöhrl, hat mit Vertretern der wichtigsten schiffsinanzierenden Banken, der Werften und der Reeder die aktuelle Lage der Werften, deren schwierige Finanzierungssituation und Ansätze zur Lösung der aktuellen Probleme im Schiffbau erörtert.

Bei dem Treffen berichteten die Werften über erhebliche Probleme in der Schiffsbauzeit- und Endfinanzierung. Die Finanzmarktkrise habe zu einer restriktiven Politik der Banken geführt, deren Auswirkungen durch fallende Charraten noch verschärft würden. Folge sei nicht nur eine

Verteuerung, sondern auch eine Verknappung der vom Schiffbau nachgefragten Kredit- und Sicherungsinstrumente. Diese Entwicklung habe für den Schiffbau schwerwiegende Folgen in Form von Liquiditätsengpässen und Auftragsstornierungen.

Staatssekretärin Wöhrl: „Jetzt kommt es darauf an, die derzeit akuten Liquiditätsengpässe zu überbrücken und sicherzustellen, dass die ansonsten zukunftsfähig aufgestellten deutschen Werften nicht irreparabel Schaden erleiden.“ Die Banken betonten, es sei wichtig, wieder Vertrauen in den Schiffsmarkt zu bringen. Die Werften müssten durch eine klare strategische Ausrichtung und werthaltige Schiffbauaufträge ihre Kreditwürdigkeit steigern.

Filtration von Brennstoff, Schmieröl, Bilgenwasser

„Ein Filter fürs Leben“

„Unsere CJC Feinfilteranlagen und CJC Filter Separatoren sind so langlebig, dass es fast schon weh tut.“ - Andreas Mann, Vertriebsingenieur bei der Firma Karberg & Henne-mann in Hamburg und zuständig für den Bereich Schifffahrt, spricht aus Erfahrung. Immer wieder treten Schiffer an ihn heran, die für ihre Filter Separatoren aus den 60ern und 70ern Ersatzteile bekommen möchten. „Zum Glück reicht unser Zeichnungsarchiv bis in diese Zeit zurück.“

Neu im Portfolio des Unternehmens ist eine Anlage zur Bilgenwasserentölung. Nach einer Vorfilterstufe (PreConditioner) senkt der CJC Blue Baleen OilAbsorb den Restölgehalt des Bilgenwassers auf unter 5 ppm, was nach den geltenden Umweltnormen die Rückeinleitung ermöglicht. Praktisch überall an Bord finden CJC Feinfilteranlagen Einsatz. Von der Ruderanlage und den Thrustern über die Wellenabdichtung im Stevenrohr und die Getriebe des Hauptmotors bis zu Winden, Bordkränen, Lukendeckeln, Ladungspumpen, Stabilisatoren und Rampen. Zur Pflege von Schmieröl und Brennstoff werden die CJC Feinfilteranlagen



Ein Filter aus dem Jahre 1972 - immer noch im Dienst

und CJC Filter Separatoren seit Anfang der 50er Jahre in der Schifffahrt eingesetzt, um Partikel und Wasser zu entfernen. Dank der großen Schmutzaufnahmekapazität ist die Standzeit der Filterpatrone besonders lang – die Filteranlage selbst hält oft ein ganzes Leben. Ein niederländischer Schiffer: „Den CJC Filter Separator habe ich 1972 in Hamburg gekauft. Jetzt bin ich 57 – und bis zu meiner Pensionierung werde ich ihn auf jeden Fall noch nutzen. Das ist ein Filter fürs Leben.“

STG-Sprechtage „Beiträge zu Festigkeit, Schwingungen und Schall von Schiffen“

Forschungsergebnisse und Entwicklungen

Wie können die Beanspruchungen und Vibrationen an Bord eines Schiffes zuverlässig berechnet werden? Was ist beim Einsatz von hochfestem Stahl zu beachten? Wie beeinflusst das Beulverhalten von Doppelböden die Gesamtfestigkeit von Schiffen?

Antworten zu diesen Fragen liefert die Schiffbautechnische Gesellschaft e.V. (STG) am 29. Januar 2009 von 09:30 Uhr - 16:15 Uhr bei einem Sprechtag an der Technischen Universität Hamburg-Harburg (TUHH).

In neun Beiträgen zum Thema „Festigkeit, Schwingungen und Schall von Schiffen“ werden die zukünftigen technologischen Entwicklungen von maritimen Experten aus Industrie und Wissenschaft vorgestellt.

Die neuesten Forschungsergebnisse auf dem Gebiet der Betriebsfestigkeit sind ebenfalls Thema des Sprechtages und werden in drei Vorträgen behandelt.

Termin: 29. Januar 2009
Uhrzeit: 09:30 Uhr - 16:15
Ort: Technische Universität Hamburg-Harburg (TUHH), Schwarzenbergstraße 95, 21073 Hamburg, Raum D2.022 im Gebäude D

Die Vorträge:

Block I:

- * Schallabstrahlung von Schiffsfenstern bei Körperschall-Anregung Dr.-Ing. Christof Weissenborn, Germanischer Lloyd und Dipl.-Ing. Johannes Pechmann, Fehrmann Metallverarbeitung GmbH
- * Ausgewählte Ergebnisse aus Whipping- und Springing-Berechnungen und Messungen Dipl.-Ing. Michael Holtmann, Germanischer Lloyd

Block II:

- * Some Practical Vibration Aspects of 2-Stroke Main Engines Henrik W. Christensen, MAN B&W Diesel
- * Integration globaler Festigkeits- und Schwingungsuntersuchungen in den Konstruktions- und Berechnungsprozess Dr.-Ing. Dieter Gimperlein, Dipl.-Ing. Lars Eggert, TKMS Blohm+Voss Nordseewerke GmbH

Block III:

- * Betriebsfestigkeitsverhalten von Spantdurchführungen an HP- und Winkelprofilen Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Fricke, Dipl.-Ing. Anatole von Lilienfeld-Toal, Dr.-Ing. Hans Paetzold, TU Hamburg-Harburg und Dr.-Ing. Jörg Rörup, Germanischer Lloyd
- * Festigkeitsaspekte beim Einsatz sehr dicker Bleche bis zu einer Festigkeit von $ReH = 460 \text{ N/mm}^2$ Dr.-Ing. Edzard Brünner, Dr.-Ing. Olaf Doerk, Germanischer Lloyd
- * Vergleich verschiedener Struktur- und Kerbspannungskonzepte am Beispiel der Betriebsfestigkeitsbewertung eines K-Rohrknotens Dipl.-Ing. Jens Schönherr, Overdick GmbH & Co. KG, Hamburg

Block IV:

- * Structural Failure Assessment of Engine Room Area of MSC Napoli Hull Girder Capacity Eivind Steen and Jon Kippenes, DNV Maritime Technical Consulting, Oslo
- * Praktische Beuluntersuchungen an Doppelböden Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Eike Lehmann, Dipl.-Ing. Irina Otelea, Bernadette Zipfel, TU Hamburg-Harburg

Anmeldungen bis zum 22. Januar 2009 unter

www.stg-online.de

HATZ-Motoren

Niederlassung in Wiedemar

Mit 14 werkseigenen Niederlassungen ist Hatz an den wichtigsten Brennpunkten in der Welt vertreten. In Deutschland gibt es nach einer erfolgreichen Umstrukturierung derzeit drei eigene Anlaufstellen für Kunden; ergänzt durch zahlreiche Vertragswerkstätten und Händler. Für die neuen Bundesländer ist die Niederlassung Ost in Wiedemar, unmittelbar an der A9 nördlich von Leipzig gelegen, erste Wahl.

Seit Gründung der Hatz-Niederlassung Ost im Jahre 1994 wurde mit dem Aufbau einer Vertriebs-, Service- und Dienstleistungsstruktur in den neuen Bundesländern begonnen. Das Verkaufsgebiet umfasst Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Berlin und Brandenburg.



Dipl.-Ing. Michael Bau

Dipl.-Ing. (FH) Michael Bau als Niederlassungsleiter ist zuständig für die Betreuung und für die Erschließung neuer Ressourcen auf dem Gebiet von OEMs, Händlern und Endkunden. „Der Standort Wiedemar ist besonders durch die unmittelbare Autobahnanbindung, durch die Nähe zum Flughafen und zur Großstadt Leipzig ideal“, so Michael Bau. Hatz war damals eines der ersten Unternehmen im neu erschlossenen Industriegebiet. Insgesamt gesehen hat sich die Infrastruktur im Einzugsbereich Leipzig durch die Ansiedelung von großen Automobilherstellern und ihren Zulieferbetrieben sowie durch den Ausbau des interkontinentalen Flughafen Leipzig-Halle mit seinen Frachtdienstleistern und durch die internationalen Messen sehr gut entwickelt. Gleich nach der Wende kamen unzählige Kunden mit gebrauchten Baumaschinen und -geräten aus dem Westen und damit viele Reparaturen und ein hoher Ersatzteilbedarf. Inzwischen ist kein Unterschied mehr zwischen Ost und West festzustellen. „Dadurch wurde natürlich auch die Entwicklung der Hatz-Niederlassung sehr stark beeinflusst“, erläutert Michael Bau. „In den ersten Jahren brachte das Ersatzteil- und Reparaturgeschäft einen großen Umsatzanteil. Inzwischen gibt es einen klaren Trend hin zu Neumaschinen.“ Dies zeigt auch die Umsatzstatistik: Der Verkauf im Motor- und Aggregatgeschäft liegt zurzeit bei etwa 80 Prozent.

Die Taufgäste waren sich einig: Die Bodewes Binnenvaart Werft hat ein sehr gutes Schiff entwickelt, ausgerüstet und abgeliefert

Motorgüterschiff LOMA bei der Bodewes-Werft getauft

Noch Ende Dezember, genau am 23., wurde im Millingen a.d.Rijn ein neues Trockenmotorschiff auf den Namen LOMA getauft. Wie immer zu solchen Ereignissen, waren viele Freunde und Bekannte gekommen um das Schiff ausgiebig zu besichtigen und um zu feiern. Natürlich haben auch wir das Schiff besichtigt und Bilder erstellt.

Das Ruderhaus wurde von der Firma EBR BV aus Lage Zwaluwe hergestellt und installiert. Die Ausstattung wurde von der Firma Scheepsbestimmering Engelaer vorgenommen. Hier kann gesagt werden, dass beide Firmen haben auf höchstem Niveau gearbeitet haben.

Beim Betreten des Maschinenraumes, konn-

te man im mittleren Bereich die Caterpillar – Hauptmaschine mit angeschlossenen Reintjes



Getriebe, die von PON Power aus Papendrecht kommt, bewundern. Auch die Hilfsmaschinen,

wie Generatoren, Elektroschränke, Steuergeräte, Pumpen, Kühler wurden hier sehr gut platziert.

Der im Heck untergebrachte Wohnbereich wurde mit viel Phantasie und Liebe zum Detail hergestellt. Hier kann die Eignerfamilie de Winter-Van Vlierberghe ihre Freizeit in angenehmer Weise verbringen.

Geht man über Deck, so sieht man natürlich die Aluminium-Schiffsluken von der Firma Blommaert aus Wijnegem/B, die mit einem hydraulischen Lukenwagen leicht und unkompliziert bewegt werden können, so dass der Laderaum schnell geöffnet oder wieder geschlossen werden kann.





MS „LOMA“ ist mit einer Caterpillar-Hauptmaschine vom Typ 6 DZC-1000-116A ausgestattet, die 1.835 PS bei 1.620 UpM leistet

BLOMMAERT

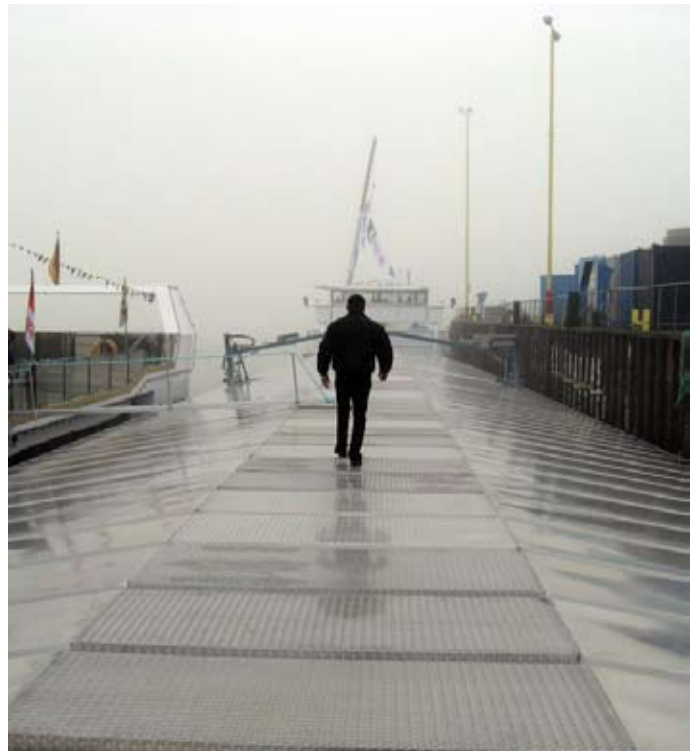
SCHIFFLUKE
 FRIESCHE KAPLUKEN-DERKIENA™
 FRIESCHE KAPLUKEN
 SCHIEBELUKEN
 DELTA SCHIEBELUKEN
 STAPELLUKEN
 LUKENWAGEN
 RADARMASTEN VORSCHIFF
 RADARMASTEN TELESKOPISCH
 RADARMASTEN HINTENSCHIFF
 STEUERHAUSTREPPEN
 MOBILE ABDECKUNGEN

Blommaert Schiffsluken
 Stokerijstraat 35
 2110 Wijnegem, Belgien
 Telefon + 32 (0)3 353 26 89
 Fax + 32 (0)3 353 35 90
 Email info@blommaertalu.be
 Website www.blommaertalu.be

Allgemeines		Promac	Ruderanlage
Technische Daten, Lieferanten, Anlagen und Maschinen		De Gerliën van Tiem BV Druuten/NL	Bugstrahlanlage – Typ K 1.400 C 18 608 PS bei 1.800 UpM/1/min.
Eigner:	LOMA-SHIPPING Familie De Winter-van Vlierberghe Burcht/Belgien	MISTIScheepskranenbouw Arnhem/NL	Autokran
Europa Nr.:	06 105 059	Werkina BV Werkendam	Installation der komplette Elektro- und Elektronikanlagen (Nautisches Paket: Radio Holland) Schreinerarbeiten/Innenausbau
Abmessungen:	110 m x 11,45 m x 3,26 m	Scheepsbetimmering Engelaer RAFA BV Leusden EBR BV	Schiffsfenster, die von Klassifikationsges. abgenommen werden können Höhenverstellbares Ruderhaus (Aluminium)
Tonnage:	2.800 t – 208 TEU in 4 Lagen	Lage Zwaluwe Windex BV Hardinxveld-Giessendam/NL Blommaert BVBA	Klimaanlagen/ div. Installationen
Bauwerft:	Werft APATIN/Donau Serbien	Scheepspluken	22 Aluminium Schiffsluken – Typ FRK 10.100/3670/2.5
Entwurf:	Damen River Linie – Typ: 1145 E – Bau Nr. 927	Wijnegem/B	1 hydraulischer Lukenwagen – Typ HLW 10/6000
Ausbau/ Betreuung:	Bodewes Binnenvaart BV Millingen/NL		1 Vormast – Typ Improval
Befrachter:	Haeger & Schmid International EDF in Metz/F		1 Dachmast
Catering	Rheinische Personenschiffahrt GmbH Helmut Hell Emmerich/D		1 Steuerhaustreppe
PON Power	Hauptmaschine, Typ 6 DZC-1000-116A		
Papendrecht/NL	1.835 PS bei 1.620 UpM (1/min) Reintjes Getriebe		
Blokland			
Non Ferro BV			
Sliedrecht/NL:	Kühleranlagen		



Die Eigner Belinda und Tony de Winter-van Vlierberghe mit Ihren Söhnen nach der Taufzeremonie



Die Laderäume des MS „LOMA“ sind mit Blommaert-Luken abgedeckt, die mit einem hydraulischen Lukenwagen bewegt werden

In dem Maschinenraum im Bugbereich ist die Bugstrahlanlage, geliefert von der Firma de Gerliën van Tiem aus Druten, der Mittelpunkt. Weitere

Schiffsmaschinen für die Betriebsabwicklung wurden hier gut installiert. Die Gäste, die das Schiff besichtigt hatten, waren sich einig: „Die Bodewes Binnenvaart Werft hat ein sehr gutes Schiff entwickelt, ausgerüstet und abgeliefert.“ Nach der Schiffstaufe wurden die Flaggen gewechselt. Die Taufe wurde von Belinda de Winter-van Vlierberghe vorgenommen. Auf dem längsseits liegendem Fahrgastschiff

„Rheinkönigin“ von der Rheinischen Personenschiffahrt GmbH – Helmut Hell – fand anschließend der schöne feierliche Rahmen für das Ereignis statt.

Text und Fotos: Eckhard Pannen

BODEWES
MILLINGEN A/D RIJN

*Wir lieferten das Kasko und waren für den kompletten Ausbau zuständig.
Wir wünschen dem neuen Motorschiff allzeit „gute Fahrt“!*

bodewes binnenvaart b.v.
postbus 35 · 6566 zg millingen a/d rijn
rijndijk 19 · 6566 cg millingen a/d rijn
telefoon (04 81) 43 82 38 · fax (04 81) 43 31 66
e-mail info@bodewes-millingen.nl



Das Ruderhaus wurde von der Firma EBR BV aus Lage Zwaluwe hergestellt und installiert

Schwerentflammbare Rettungsboote aus Holland

Riwa-Boote: Stabil, kompakt und sicher

Riwa Boating International wurde 1998 in Millingen a.d. Rijn gegründet. Das Schifferdorf liegt an der Grenze von Deutschland und den Niederlanden, genau da wo der Rhein sich teilt in Pannerdens Kanal und Waal. Direkt am Rhein liegt Riwa Boating auf dem Gelände der Schiffswerft Bodewes in einer geräumigen Werkhalle von 650 m².

Das Unternehmen befasst sich mit dem Verkauf von schwerentflammaren und/oder selbstverlöschenden glasfaserverstärkten Polyester Rettungsbooten vorwiegend für die europäische Binnenschifffahrt, den Wasserbau (Bagger-schiffe, Kran- und Arbeitsschiffe) und die Küsten- und Binnenfischerei. Darüber hinaus repariert Riwa auch Polyesterboote, Schlauchboote und Aussenbordmotoren. Auch neue Boote werden entworfen und hierfür Formen erstellt. Ebenfalls werden für den Wassersport neue und gebrauchte Boote und Motoren geliefert. Bei Riwa Boating sind Kundenfreundlichkeit und schnellstmöglicher Service selbstverständlich. Die Mitgliedschaft bei 'Holland Marine Equipment' (HME) bedeutet für den Kunden große Zuverlässigkeit und Sicherheit.

Polyester-GfK

Die Riwa 3500, Riwa 4000 und Riwa 4500 Rettungsboote wurden entwickelt für den harte Arbeit an Bord von Binnenschiffen, Seeschiffen und auf Fischerei- und Nassbaggerfahrzeugen.

Diese robusten Boote werden aus glasfaserverstärktem, schwerentflammaren selbstverlöschenden Polyester-GfK gefertigt. Durch die Rumpfform sind die Boote sehr stabil und durch die geringe Höhe sehr kompakt und niedrig an Bord von Schiffen. Zwei große Luftkästen machen diese Boote sehr sicher und unsinkbar, auch mit voller Besetzung. In der Mitte des Bootes befindet sich eine Ruderbank, die direkt mit dem Deck verbunden ist.

Die Oberflächen von Deck, Luftkästen und Ruderbank sind rutschhemmend ausgeführt. Darüber hinaus sind die Riwa-Boote mit 2 Kimmkielen ausgestattet, die die Stabilität und Kursbeständigkeit verbessern und den Rumpf im Boden verstärken. Auf den Kielen lässt sich das Boot direkt abstellen, es entfallen so eventuelle Bootsklampen an Deck. Eine robuste PVC-Scheuerleiste um das Boot bedeutet Schutz und gutes Aussehen.

Sitzkomfort für 8 Personen

Der Riwa 400 wird aus glasfaserverstärktem, schwerentflammaren 'selbstverlöschenden'

Polyester-GfK hergestellt. Dieses Rettungsboot wurde entworfen für viele Anwendungsmöglichkeiten sowohl für den berufsmäßigen Gebrauch als auch für den Wassersportler.

Durch die Breite von 1,90 m hat das Riwa 400 eine große Stabilität und der große Innenraum bietet Sitzkomfort für 8 Personen. Deck, Luftkästen und Fussboden sind rutschhemmend ausgeführt und durch die 6 Luftkästen, mit einem Inhalt von ca. 700 Litern, ist das Boot sicher und unsinkbar, auch mit voller Besetzung. Mit einer Länge von 4,05 m und einer Höhe von 0,78 m ist die Riwa 400 sehr kompakt und niedrig an Bord von Schiffen. Der Riwa 400 hat eine gute Kursstabilität sowohl beim Rudern als auch bei niedrigen und hohen Geschwindigkeiten mit einem Aussenbordmotor. Durch die spezielle Ausführung des Bodens im Spiegelbereich kommt das Boot sofort ins Gleiten.

Geprüft

Der Riwa 400 ist so entworfen, dass der Eigner sein Boot entweder direkt komplett ausgerüstet erwirbt oder später mit weiterem Zubehör ausstattet. Dazu gibt es eine GfK-Steuerkonsole für Monokabelsteuerung, eine Plexiglas-Windschutzscheibe auf der Konsole, darüber einen rostfreien Stahlbügel, einen GfK-Aufbau mit Scheiben über dem Vorschiff, dazu ein teilbares Klappverdeck, das an den Aufbau anschließt und das Boot so teilweise oder ganz abdeckt, dann noch

eine rostfreie Badeleiter am Heck, ein Reelingset, einen Wasserskibügel, eine Einsteigestütze am Bug, alles aus rostfreiem Stahl, desweiteren Skai-Bootspolstereset, rostfrei-Stahl Rückenlehne mit Skai-Polsterung, 2 Ruderriemen und ein Akku-Hauptschalter.

Alle Riwa-Boote haben ein CE Kennzeichen und sind geprüft und abgenommen durch die Nederlandse Scheepvaartinspectie (S.I.) und die deutsche Binnenschifffahrtsberufsgenossenschaft (BSBG). Diese Einrichtungen prüfen die Boote auf Stabilität, Materialstärke, Sicherheit und Restaurierungsvermögen in vollgeschlagenem Zustand. www.riwaboating.nl



Die Riwa-Boote im Einsatz: oben die Riwa 400, unten die Riwa 4000.

Für die Wasserstraßentransporteure ist die Bahn-Güterverkehrsstrecke zwischen Antwerpen und der Rhein-Ruhr-Region eine nicht zu vernachlässigende Konkurrenz

„Eiserner Rhein“ - Fortsetzung einer unendlichen Geschichte

Von Dr. Hermann Blankmann

Für die Wasserstraßentransporteure ist die Bahn zweifelsohne eine nicht zu vernachlässigende Konkurrenz, insbesondere wenn die Bahn mit einer speziellen Güterverkehrsstrecke „antritt“. Eine solche Verbindung ist der „Eiserne Rhein“, also die direkte Schienenverbindung zwischen Antwerpen und der Rhein-Ruhr-Region, die seit längerem wiederbelebt werden soll.

Eine gute Chance für einen Neubeginn wäre der „Masterplan Nordrhein-Westfalen“ gewesen, in dem sich die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen (NRW) gemeinsam mit dem Bund und der Deutschen Bahn auf einen umfassenden Ausbau der Schieneninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen verständigt hat und der am 12. Dezember 2008 vom NRW-Ministerpräsidenten Jürgen Rüttgers und vom Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn, Hartmut Mehdorn, in Düsseldorf unterzeichnet wurde. An der Unterzeichnung der einzelnen Rahmenverträge nahmen auch Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke teil. Mit dem „Masterplan Nordrhein-Westfalen“ werden, so die Unterzeichner, entscheidende Weichenstellungen für die Bahninfrasturktur in der Region vorgenommen.

Auch wenn das Land darauf verweist, dass sich hier eine internationale Güterverkehrsdrehscheibe befindet und dass 26 der 50 umsatzstärksten deutschen Unternehmen und 17 der 50 umsatzstärksten Handelsunternehmen in NRW ihren Sitz haben und eine hoch effiziente verkehrliche Infrastruktur erwarten, stehen im Vordergrund der Maßnahmen doch die Bedürfnisse der jährlich 500 Mio. Bahnreisenden in diesem Bundesland. Millionenbeträge fließen in den Personenverkehr. So werden allein in die Modernisierung von 108 kleineren und mittleren Bahnhöfen in Nordrhein-Westfalen rund 407 Mio. Euro vom Bund, vom Land und von der Bahn investiert.

Nur als Merkposten

Der „Eiserne Rhein“ taucht in dem Masterplan auf der Seite 9 nur als eine Art Merkposten auf. Es wird darauf hingewiesen, dass das Con-

taineraufkommen in den Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam weiterhin stark wächst. Kaum ein Verkehrssystem könne, so heißt es weiter, die zu erwartenden Gütertransportmengen zwischen Binnenland und Häfen so umweltschonend, verlässlich und sicher aufnehmen wie die Schiene. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur entlang des „Eisernen Rheins“ ist hierfür ein wichtiger Baustein. Als zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke soll der „Eiserne Rhein“ eine leistungsfähige Anbindung der Nordseehäfen an das deutsche Schienennetz sicherstellen.

Für den Streckenverlauf stehen laut Masterplan auf deutscher Seite zwei Varianten zur Auswahl. Die historische Variante sieht den Ausbau und die Elektrifizierung der heute eingleisigen Strecke von Roermond über Wegberg nach Rheydt vor. Alternativ wird ein Streckenneubau in Parallellage zur Autobahn A 52 untersucht. Die Entscheidung zur Streckenführung wird aktuell durch eine interministerielle Arbeitsgruppe zwischen Belgien, den Niederlanden und Deutschland abgestimmt. Kosten für die Gesamtinvestitionen sind nach Angaben des Masterplans offen. Der Projektstatus wird angegeben mit „Abstimmung der Streckenführung“.

Der NRW-Ministerpräsident feiert allein schon die Aufnahme des „Eisernen Rheins“ in den Plan als großen Erfolg. Alle Beteiligten sind sich einig, dass das Projekt notwendig ist und keineswegs gescheitert ist. Doch darüber, wie es letztlich weitergeht, schweigt sich der Masterplan aus.

Wechselvolle Vergangenheit

Das Projekt „Eiserner Rhein“ hat eine wechselvolle Vergangenheit hinter sich. 1875 wurde die Verbindung Antwerpen - Mönchengladbach in Betrieb genommen. Sie war gleichzeitig die erste grenzüberschreitende Bahnlinie in Europa. Diese Strecke, die bereits damals die Bezeichnung „Eiserner Rhein“ erhielt, führt vom Scheldehafen über Herentals, Neerpelt, Weert und Roermond nach Mönchengladbach. Von dort gibt es eine Weiterführung nach Krefeld und Duisburg und weiter in das Ruhrgebiet. Gleichzeitig gibt es in Mönchengladbach einen Abzweig nach Düsseldorf. Insgesamt misst der traditionelle „Eiserne Rhein“ zwischen Antwerpen und Mönchengladbach 162 Kilometer,

davon entfallen 96 Kilometer auf belgisches Gebiet, 48 Kilometer führen durch die niederländische Provinz Limburg, und 18 Kilometer entfallen auf deutsches Terrain.

Genutzt wurde diese Verbindung im Prinzip immer, auch wenn es kriegsbedingte Unterbrechungen gab. Bis in die 80er Jahre des letzten Jahrhunderts wurde hier noch durchgehender Güterverkehr betrieben. So fuhren zeitweise werktäglich zwei Ganzzüge für das Opelwerk von Bochum nach Genk. Eine durchgehende Verbindung auf der gesamten Strecke wird heute allerdings nicht mehr betrieben. Jedoch werden Teilstrecken noch sehr intensiv befahren. Auf der deutschen Seite besteht zwischen Mönchengladbach und Dalheim an der niederländischen Grenze die Möglichkeit der Streckennutzung für den Personenverkehr. In Limburg und auch in Belgien werden Personen- und Güterverkehre bis nach Antwerpen abgewickelt.

Eine durchgehende Nutzung ist derzeit nicht mehr möglich, da vor etlichen Jahren die wenige Kilometer lange Strecke zwischen Roermond und dem deutschen Dalheim unmittelbar an der niederländischen Grenze stillgelegt wurde. Auf der stillgelegten Strecke wurden allerdings nicht die Schienenstränge herausgerissen; nur die technischen Einrichtungen wurden vernachlässigt.

Antwerpens Interesse immer groß

Für den Güterverkehr von Antwerpen nach Deutschland wird heute als Eisenbahnverbindung die sogenannte Montzen-Route genutzt, nämlich der Weg von der Scheldestadt über Hasselt, Tongeren und Montzen nach Aachen. Dieser Weg misst insgesamt 211 Kilometer und ist damit exakt 49 Kilometer länger, um von Antwerpen aus den Anschluss an das deutsche Eisenbahnnetz zu finden.

Antwerpen selbst hat immer großes Interesse am „Eisernen Rhein“ gezeigt. Aus den unterschiedlichsten Gründen gab es auf anderer Seite jedoch wenig Interesse am Ausbau der Verbindung Antwerpen - Mönchengladbach zu einem leistungsstarken Schienenweg.

Die letzten Jahrzehnte waren die Zeit der großen Investitionen in das Straßennetz. Speziell Belgien verfügte über ein relativ dichtes, gut

ausgebautes Autobahnnetz mit guten Anschlüssen an das angrenzende Ausland. Kapazitätsgrenzen gab es nicht. Zudem standen gute Wasserstraßen-Anbindungen zur Verfügung, die die An- und Abfuhr von Massengütern oder massenhaft anfallenden Gütern garantierte und noch heute garantiert. Man war aus Kapazitätsgründen nicht gezwungen, in den „Eisernen Rhein“ zu investieren.

Auch von Seiten der an dieser Verbindung beteiligten Bahnen bestand wenig Interesse am Ausbau. Die Bahnen waren lange Zeit auf nationale Verkehre ausgerichtet. Die Deutsche Bundesbahn konzentrierte seinerzeit ihre Aktivitäten auf den Verkehr mit den deutschen Seehäfen, ein funktionierender „Eiserner Rhein“ hätte nur Mengen von deutschen Seehäfen auf Antwerpen abgezogen. Auch die niederländische Bahn wollte keineswegs zur Stärkung des Scheldehafens beitragen. Nur die Bahntonnen, die über Rotterdam gehen, bringen für diese Bahn das große Geld. Und auch die belgische Bahn SNCB zeigte wenig Interesse an der kürzeren Strecke über Mönchengladbach, schließlich bedeutet dies weniger Einnahmen, denn jeder Kilometer im eigenen Netz bringt Einnahmen. Wenig förderlich für die Modernisierungsinvestitionen in den „Eisernen Rhein“ waren zudem die wallonisch-flämischen Streitereien. Auch dadurch wurden die Pläne blockiert.

Renaissance der Schiene

Doch Mitte der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts änderte sich die Einstellung dem „Eisernen Rhein“ gegenüber grundlegend. Da war zum einen die Renaissance der Schiene, die durch die Engpässe auf der Straße aufgrund der starken Zuwächse „verursacht“ wurde. Die damit einhergehenden ökologischen Belastungen wurden von der Bevölkerung nicht mehr toleriert. Abhilfe konnte nur die stärkere Nutzung der Schiene und der Wasserstraße bringen. Dies setzte allerdings voraus, dass die entsprechenden Verkehrswege in ausreichender Dimensionierung vorhanden sind. Zum anderen kamen wichtige Impulse von Seiten der Bahnen. Die Schienentransportunternehmen verstanden sich nicht mehr als öffentliche Verwaltungsunternehmen, sondern als kaufmännisch handelnde Dienstleister. Das nationale Denken der Bahnen wurde ersetzt durch europaweite Strategien. Und da spielen funktionierende, leistungsfähige Verbindungen eine große Rolle. Auch die Deutsche Bahn AG gab ihre Zurückhaltung dieser Verbindung gegenüber auf.

Positiv wirkte sich auch das verbesserte Verhältnis zwischen Belgien und den Niederlanden. Dies war eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung der Pläne, schließlich muss nieder-

ländisches Gebiet durchquert werden. Zu dieser Klimaverbesserung in Bezug auf das Engagement hatten nicht zuletzt die Verhandlungen über die Teilstrecke des Hochgeschwindigkeitszuges (HSL) zwischen Rotterdam und Antwerpen beigetragen. In diesem Zusammenhang wurde vereinbart, dass sich die Niederlande beim „Eisernen Rhein“ engagieren

Zudem wurde der „Eiserne Rhein“ nicht nur als reine Verbindung zwischen dem Seehafen Antwerpen und Mönchengladbach mit dem angrenzenden Rhein-Ruhr-Revier betrachtet. Er wird als Teilstück einer Verbindung gesehen, an die im Westen via Kanaltunnel Großbritannien und auf der anderen Seite die Länder Osteuropas und Südosteuropas angeschlossen werden.

Unterschiedliche Pläne

Den wohl entscheidenden Impuls, sich wieder intensiv dem „Eisernen Rhein“ zuzuwenden, hatte die Entscheidung für die Betuwe-Linie in den Niederlanden gegeben. Dies war ein deutliches Zeichen. Und so geht es seit mehr als zehn Jahren im Prinzip nicht mehr darum, ob der „Eiserne Rhein“ wiederbelebt werden soll oder nicht, sondern darum, wie er ausgebaut werden soll.

In Bezug auf den Ausbau gibt es die unterschiedlichen Pläne. Betrachtet wurden die unterschiedlichen Ausstattungsstandards, die z.B. verschiedene hohe Geschwindigkeiten zulassen – die Varianten reichen von 50 km/h bis hin zur „halben“ Hochgeschwindigkeitsstrecke. Hinzu kommen Überlegungen zur Elektrifizierung. Zudem wurden auch alternative Streckenführungen diskutiert. Besonders die niederländischen Städte Venlo und Eindhoven plädieren für eine Verschiebung des Streckenverlaufs in nördliche Richtung, um an den „Eisernen Rhein“ angebunden zu werden. Dagegen wendet sich verständlicherweise die Stadt Roermond, die sich von der Wiederbelebung der Eisenbahnverbindung nicht zu Unrecht positive Effekte für ihre Wirtschaft erhofft.

Befürworter einer schnellen Realisierung des „Eisernen Rheins“ sprechen sich für die bereits vorhandene und teilgenutzte Trasse aus, die zudem noch die kürzeste ist. Jede Änderung der Streckenführung würde den Ausbau unnötig verzögern, da die entsprechende Trasse noch geschaffen werden müsste. Dazu werden aufwendige Planfeststellungsverfahren, die Abwehr von Einsprüchen und gegebenenfalls Enteignungsverfahren notwendig sein.

Eine klare Position vertritt seit Jahren der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Wittke, die auch vom niederländischen Verkehrsministerium geteilt wird: Es wird keinen Ausbau des bisherigen „Eisernen Rheins“ geben – zumindest

was die deutsche Anbindung betrifft. Dies ist allerdings keine Absage an eine direkte Eisenbahnverbindung nach Antwerpen. Ein neuer leistungsfähiger „Eiserner Rhein“ auf einer anderen Trasse wird in Düsseldorf gewünscht. Diese neue Verbindung könnte dann ja als „Stählerner Rhein“ bezeichnet werden.

Zurückhaltung bei Deutscher Bahn

Auffallend zurückhaltend verhält sich die Deutsche Bahn bei der Diskussion um den „Eisernen Rhein“. Es drängt sich der Eindruck auf, dass die Deutsche Bahn derzeit wenig Interesse an dieser Güterschienenstrecke hat. Die Bahn setzt auf die Betuwe-Linie, schließlich ist das Unternehmen hier auch beim „rollenden Material“ beteiligt. Die Betuwe-Linie auf niederländischer Seite ist mittlerweile voll funktionsfähig. Und auf deutscher Seite sind für die Anbindung im Masterplan die Weichen konkret gestellt. Unter der vielsagenden Überschrift „Vorfahrt für die Hafenhinterlandverbindung“ wird ausgeführt, dass am unteren Niederrhein die Bahnstrecke Emmerich–Oberhausen als zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke die Magistrale zu den niederländischen Häfen, insbesondere für den Güterverkehr auf der Betuwe-Linie zum Hafen Rotterdam bildet. Durch die Entmischung langsamer und schneller Verkehre könnten mehr Züge auf die Strecke gebracht werden, wovon in erster Linie der Güterverkehr profitiert. Die erhöhte Flexibilität in der Streckenbelegung verbessere aber auch deutlich die Qualität des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).

Das Projekt gliedert sich laut Masterplan in vier Teilschritte. Die erste Ausbaustufe umfasst die Anpassung der Infrastruktur im Knoten Oberhausen (Abschnitt 1: Ausbau Verbindungskurve in Richtung Oberhausen Kolkmannshof, Abschnitt 5: zweigleisiger Ausbau Oberhausen–Sterkrade–Grafenbusch). In der Ausbaustufe zwei wird ein elektronisches Stellwerk (ESTW) in Emmerich eingerichtet. Die Verkürzung der Signalabstände bringe Kapazitäten für mehr Züge auf den vorhandenen zwei Gleisen. Die dritte Ausbaustufe umfasst den dreigleisigen Streckenausbau

Oberhausen–Emmerich–Grenze D/NL inklusive umfangreicher Lärmschutzmaßnahmen, während die optionale vierte Stufe die Fahrgeschwindigkeit weiter erhöhen soll. An Investitionssummen sind für die Ausbaustufen I (Abschnitte 1 und 5) und II rund 140 Mio. Euro, für die Ausbaustufe III rund 900 Mio. Euro erforderlich. Während sich die Ausbaustufen I und II im Stadium der Planung und des Baus befinden, bewegt sich die Ausbaustufe III in der Planungsphase. Der Masterplan weist allerdings ausdrücklich darauf hin, dass die Finanzierung für die dritte Stufe gesichert ist.

Auf dem Wasserweg spart Ford Treibstoff- und Personalkosten in Millionenhöhe

Die Kölner Ford-Werke setzen seit vielen Jahren auf den Wasserweg

Von Jennifer Held

479.000 Tonnen an Gütern werden jedes Jahr im Niehler Hafen II, dem so genannten Ölhafen, in Köln umgeschlagen. Vielfach sind diese Güter in Containern gelagert und für die Hafent Mitarbeiter daher von außen nicht sichtbar. Nicht so die im Kölner Fordwerk hergestellten Fiesta. Von Niehl aus tritt der kleine Wagen gemeinsam mit seinem größeren Bruder Fusion seine Reise durch ganz Europa an.

Es ist jedes Mal ein großes und vor allem buntes Spektakel, wenn mehr als 500 Fiesta in allen möglichen Farben von weiß über grün bis rot und blau auf die Schiffe verladen werden. Geschickt lenken die Mitarbeiter die Autos vom LKW auf die bereit stehenden Schiffe. Das sollen aber auch die einzigen Meter bleiben, welche die Autos auf dem Weg zum Kunden auf ihren eigenen Reifen zurück legen müssen. Denn jeder Käufer möchte sein Auto in einem unbenutzten Zustand erwerben.

Damit das aber nicht nur für die Kölner Kundenschaft gilt, greift der Autobauer Ford auf den Binnenhafen in Niehl zurück. Dieser befindet sich gerade einmal 300 Meter von seinem Werk entfernt. Frisch vom Fließband werden die Autos auf LKW-Transporter verladen, welche dann die kurze Strecke zwischen Werksgelände und Hafen zurücklegen. Vor einigen Wochen hat Ford seine Schiffflotte sogar um die „Dynamica“ und die „Vera“ auf fünf Binnenschiffe erweitert.

Durch die Nähe zum Niehler Hafen muss der Kölner Autohersteller Ford, im Gegensatz zu vielen seiner Konkurrenten, nicht auf den langen Transport seiner Kraftfahrzeuge per LKW zurück greifen. Statt auf den Autostraßen Europas kom-

men die Ford-Autos auf den Wasserstraßen zu ihren Kunden. „Der Vorzug des Transportes per Schiff vor dem LKW- und Schienenverkehr ist bei der großen Warenmenge der niedrige Preis“, sagte Rolf Küppers, der Pressesprecher der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Diese Tochtergesellschaft unter dem Dach der Kölner Stadtwerke GmbH ist seit 1992 die Betreiberin des Niehler Hafens. Die Voraussetzung für einen kostengünstigen Transport sei laut Küppers allerdings ein so genannter guter Vor- und Nachlauf, also eine besonders gute Verkehrsanbindung des Herstellers an den Hafen.

Diese Anbindung ist in den letzten Jahrzehnten immer besser geworden. „Die Binnenhäfen in Deutschland sind teilweise mehrere hundert Jahre alt“, meinte Küppers. Deshalb profitieren die Unternehmen auch heute noch von der historischen Entwicklung der Häfen. Denn die Anbindung des Straßen- und Schienenverkehrs an die alt hergebrachten Wasserstraßen sei mit der Entwicklung der Städte ebenfalls ausgebaut und erweitert worden. „Deshalb sind für einen umweltfreundlichen Transport der Güter auch mehrere Kombinationen von LKW, Bahn und Schiff möglich“, so Küppers. Dies sei beispielsweise von Nöten, wenn der Betrieb oder das Werk nicht in unmittelbarer Nähe zum Binnenhafen liegen würden.

Auf eine jahrhundertealte Tradition kann der Niehler Hafen, der 1925 mit einem Becken eröffnet wurde und mittlerweile vier Becken zählt, zwar nicht zurück blicken. Doch trotzdem war der Hafen einer der Gründe für Henry Ford, sein Werk vor mehr als 75 Jahren in Köln-Niehl sozusagen direkt am Rhein zu bauen.

Die Firma Ford selbst entwickelte den Transport über die Wasserstraße immer weiter. So wurden schon in den 1950er Jahren Rohkarossen von einem Spezialbetrieb in Heilbronn am Neckar für den Transit-Vorläufer „FK 1000“ nach Köln verschifft. Nach Angaben von Ford entwickelte der Autokonzern im Jahr 1982 mit einem Reeder aus Rotterdam und einem Automobil-Logistiker aus Bremen mit der „Terra“ den ersten Autotransporter in der europäischen Binnenschifffahrt.

Heute treten mehr als 50.000 Fiesta und noch mal so viele Fusion jährlich mit speziellen Autoschiffen ihre Reise flussabwärts nach Antwerpen



Mit viel Geschick fahren die Mitarbeiter die Ford-Fiesta vom LKW auf die bereit stehenden Schiffe. Foto: Ford-Werke GmbH

(Belgien) und Vlissingen (Niederlande), sowie stromaufwärts nach Wörth bei Karlsruhe an. Dort werden sie per Straßentransport zu den Kunden in Südwestdeutschland gebracht. In den Niederlanden werden die Autos für die Weiterreise nach England auf hochseetüchtige Schiffe umgeladen. Für die Überfahrt zu Häfen im Mittelmeerraum, sowie nach Asien, Australien und Neuseeland werden die Fiesta in Antwerpen auf riesige Hochseeschiffe geladen, die mehr als 4.000 Fahrzeuge aufnehmen können.

Durch die „schwimmenden Parkhäuser“ entfällt für Ford der große Personalaufwand des LKW-Fahrdienstes und die Transportzeiten verkürzen sich somit ebenfalls. Auch die Umwelt profitiert dadurch. Denn die 220 Schiffseinsätze für Fiesta und Fusion pro Jahr entsprechen etwa 14.500 LKW-Ladungen. „Durch die Verlagerung von der Straße auf die Wasserwege werden 3,3 Straßenkilometer und damit 1,1 Millionen Liter Dieseltreibstoff netto pro Jahr eingespart“, erläuterte Ford-Sprecher Meier.

Im Niehler Hafen werden aber nicht nur Autos umgeschlagen. Der Hafen verfügt mittlerweile über vier Becken. Eines davon dient als Winterlager der Köln-Düsseldorfer Rheinschifffahrt, in den anderen werden unter anderem Kohle, Holz, Papier verladen und im ehemaligen Ölhafen, wo auch die Fiesta auf ihre Reise gehen, werden Kohlenwasserstoffgemische umgeschlagen.



Der Hafen in Niehl ist der Start für die Automodelle vom Kölner Fordwerk. Von hier aus werden sie auf eine mehrere tausend Kilometer lange Reise geschickt.

Foto: HGK

Zwischen Magdeburg und Berlin sind für den uneingeschränkten 2-lagigen Containerverkehr auf der Wasserstraße noch 18 Brückenbauwerke anzupassen

Eingeschränkter zweilagiger Containerverkehr auf dem Elbe-Havel-Kanal (EHK)



Im Vordergrund die alte Eisenbahnbrücke

Mit dem Rückbau der Eisenbahnbrücke über dem Elbe-Havel-Kanal (EHK) in Genthin wird ein weiterer Meilenstein in der Realisierung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 17 erreicht.

Zwischen Magdeburg und dem Westhafen Berlin ist seit dem 20.12.2008 ein eingeschränkter

2-lagiger Containerverkehr mit einer lichten Durchfahrts Höhe $h < 4,50$ m auf den Wasserstraßen möglich.

Mit dem Ersatzneubau der Eisenbahnbrücke über den EHK in Genthin und dem Rückbau des alten Überbaus wurde die letzte Brücke mit der Einschränkung unterhalb dieser 4,50 m besei-

tigt. In Zusammenarbeit mit der DB AG wurde in den letzten Jahren die Planung zum Bau der Eisenbahnbrücke durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vorangetrieben und im Jahr 2007 erfolgte die Vergabe der Bauleistungen. Gleichzeitig wurden mit der neuen Lage des Bahnhofsanschlussgleises auch der Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung über den Roßdorfer Altkanal (RAK) sowie die Verlegung des Bahnüberganges mit der Bundesstraße 1 notwendig.

Mit den Investitionen in die Brückenbauwerke werden nicht nur die Ziele beim Ausbau der Wasserstraße mit einer lichten Durchfahrts Höhe unter Brücken von mindestens 5,25 m realisiert, sondern langfristig wird auch zum Erhalt des Industriestandortes und Sicherung von Arbeitsplätzen in Genthin beigetragen. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes finanziert die 3 genannten Brückenbauwerke mit einem Anteil von rund 14 Mio. €. Zwischen Magdeburg und Berlin sind im Rahmen des VDE P17 für den uneingeschränkten 2-lagigen Containerverkehr auf der Wasserstraße noch 18 Brückenbauwerke anzupassen.

Ab sofort Fernsteuerung aus dem Steuerstand der Bremer Weserschleuse

Probetrieb an Schleuse Oldenburg beendet

Der seit Frühjahr 2007 laufende Probetrieb zur Fernsteuerung der Schleuse Oldenburg aus dem Steuerstand der Bremer Weserschleuse ist erfolgreich abgeschlossen. Aufgrund von getätigten Investitionen in modernste Technik in Höhe von rund 900.000 € ist zur Bedienung der Schleuse Oldenburg kein Personal vor Ort mehr erforderlich.

Die Schiffe, die auf ihrem Weg entlang der Weser die Staustufe Bremen passieren, überwinden hier je nach Tidewasserstand eine Höhendifferenz von im Mittel zwei bis zu sechs Metern zwischen Unter- und Mittelweser. Das Schleusenbauwerk in Oldenburg sorgt für eine sichere Passage zwischen dem Küstenkanal und der tidebeeinflussten Oldenburger Stadtstrecke bzw. der Unteren Hunte (hier werden Höhendifferenzen vom im Mittel drei bis 5,5 Metern überwunden). Beide Schleusenanlagen werden vom Personal des Wasser- und Schifffahrtsamtes Bremen kom-

petent betreut, Wasserfahrzeuge werden hier jederzeit sicher geschleust. Nach Einrichtung der gesamten Fernsteuertechnik im Frühjahr 2007 schloss sich der gut eineinhalb Jahre dauende so genannte Wirkbetrieb an. Während dieser Zeit hatte das Bremer Schleusenpersonal Gelegenheit, das System ausgiebig zu testen, sich mit der neuen Technik vertraut zu machen und Abläufe zu optimieren.

Rund 10.000 Schiffe haben seit Beginn des Fernsteuerbetriebes die Anlage in Oldenburg ferngesteuert passiert. Das System der neuen Fernsteuerung läuft somit nun bereits seit geraumer Zeit, es arbeitet stabil und zuverlässig. Die Berufsschifffahrt als Hauptnutzer der Schleusen zeigt sich mit dem neuen System zufrieden, zumal sich die Schleusenöffnungszeiten mit Beginn des Probetriebs um täglich eine Stunde verlängert haben.

Das Gesamtpaket „Fernsteuerung“ umfasst Maß-

nahmen in verschiedenen Teilbereichen. So erfolgte unter anderem die Einrichtung neuer Steuerungsanlagen an beiden Schleusen und einer entsprechenden Datenübertragung zwischen Bremen und Oldenburg. Zur Videoüberwachung war die Installation neuer Kameraanlagen erforderlich, die auf hierfür errichteten Masten installiert wurden. Für die nötige Kommunikation sorgen künftig neue Funkeinrichtungen und Sprechstellen, mit denen die Schiffer mit dem Schleusenpersonal in Kontakt treten können.

An den Schleusenanlagen des WSA Bremen werden jährlich über 10.000 Güterschiffe mit rd. 5,6 Millionen Tonnen Ladung und über 3.000 Sportboote geschleust. Die Neuerungen der Fernsteuerung erhöhen die Effektivität der beiden Schleusenanlagen beträchtlich, sparen Bedienpersonal und haben darüber hinaus zu einer Ausdehnung der Betriebszeiten geführt.

Seit langem vorliegende Untersuchungen und Studien zum Donau-Ausbau werden ignoriert oder als ideologisch und nicht sachgerecht abgetan. Der aktuelle Stand - analysiert und kommentiert von Dipl.-Ing. Volker Renner. (Teil I)

Donau: Die Ausbaugegner machen mobil für die Variante „A“

Ausgangssituation

Die neue Bayerische Staatsregierung hat ihre Haltung zum Donau-Ausbau im Koalitionsvertrag formuliert. Hierin heißt es u. a., dass ein ergebnisoffenes Gutachten über die verschiedenen Donau-Ausbauvarianten erstellt werden soll und erst nach dessen Vorliegen über die endgültige Vorgehensweise entschieden wird. Folgt man allerdings den Ausführungen des neuen Bayerischen Umweltministers Markus Söder im Interview mit der Süddeutschen Zeitung vom 11.12.2008, oder auch denen des umweltpolitischen Sprechers der FDP im Bayerischen Landtag, Tobias Thalhammer, so wird bereits heute, d.h. lange vor der Erstellung des „ergebnisoffenen Gutachtens“, die Ausbauvariante „A“ nicht nur favorisiert, sondern als einzig akzeptable Lösung angepriesen.

Hierbei werden die seit vielen Jahren vorliegenden und jedermann zugänglichen Untersuchungen und Studien (siehe u.a. www.donauforum.de) ignoriert oder als ideologisch und nicht sachgerecht abgetan.

Es kann mit Recht behauptet werden, dass es keinen Flussabschnitt gibt, der mit großem Sachverstand so umfangreich, sowohl theoretisch als auch praktisch mittels Großversuchen, untersucht wurde wie die Donau zwischen Straubing und Vilshofen. Aber wen interessiert

das schon, wenn man sich profilieren und Wählerstimmen gewinnen will?

In nachfolgenden Ausführungen geht es weniger um die politischen Diskussion zugunsten von Wählerstimmen, sondern im Wesentlichen darum, die Ergebnisse der bisherigen Untersuchungen –zumindest auszugsweise- wieder in Erinnerung zurückzurufen.

Die Donau vor ihrer Regulierung

Der heute immer mehr in Mode gekommene Slogan „Zurück zur Natur, die Flüsse müssen wieder zu natürlich fließenden Gewässern zurückgebaut werden“ ist für den Normalbürger verständlicherweise sehr ansprechend, denn nicht selten wurden in der Vergangenheit die Belange der Natur sichtbar vernachlässigt. In der überwiegenden Zahl der Fälle war es allerdings die inzwischen vergessene Not der im Bereich von frei fließenden Flüssen angesiedelten Menschen, die zu den heute kritisierten Flussbaumaßnahmen führten. Die Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse für die Binnenschifffahrt spielte seinerzeit, wenn überhaupt, nur in wenigen Fällen eine Rolle.

Auch der Donauabschnitt in Niederbayern –eingeschlossen der Bereich zwischen Straubing und Vilshofen- gehörte vor seiner Regulierung,

ebenfalls zu den unberechenbaren Flüssen. Große Hochwässer führten dazu, dass sich der Flusslauf über Nacht veränderte und alles, was sich im Weg befand, vernichtete. Hierzu gehörte nicht nur Mensch und Vieh, Haus und Hof, Äcker und Straßen sondern auch die gesamte „schützenswerte“ Natur wie beispielsweise Uferzonen und Feuchtgebiete, Pflanzen und Auenwälder, Fische und Wildtiere.

Am Beispiel eines noch heute naturbelassenen und frei fließenden Teils des Mekong im Grenzgebiet zwischen Thailand und Laos wird das Gefahrenpotential eines solchen Flussabschnittes deutlich (Abb. 1). Wollen wir so etwas auch wieder in Bayern und andernorts?

Die ersten seinerzeit durchgeführten Regulierungsmaßnahmen im fraglichen Donaubereich, die vor allem in der Errichtung von Durchstichen an den stark mäandrierenden Flussbögen bestanden, erfolgten ironischerweise auf Initiative und federführend durch die Äbte der dort ansässigen Klöster. In den Schriften und Landkarten der Klosterarchive sind diese Ereignisse anschaulich beschrieben. So ganz falsch können diese Eingriffe in die Natur nicht gewesen sein.

Damit handelt es sich auch bei der Donau zwischen Straubing und Vilshofen nicht um einen naturbelassenen, sondern um einen von Menschenhand geschaffenen Flussabschnitt.

Im Raumordnungsverfahren berücksichtigte Varianten

Die Ausbauvariante „A“, „C/C2,80m“ und D2 waren Bestandteil des gesetzlich vorgeschriebenen und seit mehr als 2 Jahren von der Landesregierung Niederbayern fertig gestellten Raumordnungsverfahren.

Variante „A“

Es handelt sich um flussbauliche Maßnahmen wie z. B. der Bau von Buhnen und Leitwerken, Baggerungen und Verfüllungen sowie die Einbringung von Wasserbausteinen.

Variante „C/C2,80m“

Diese Variante unterscheidet sich gegenüber der Variante „A“ zunächst durch eine größere Baggertiefe. Weiterhin ist eine vergleichsweise



Abb. 1: Frei fließender Mekong im Grenzgebiet Thailand-Laos

Foto: Volker Renner

kleine Stützschwelle mit Schleusenkanal und Fischumgehungsgewässer bei Aicha vorgesehen. In den überwiegenden Bereichen oberhalb und unterhalb der Staustufe erfolgt der Ausbau weitgehend mit flussbaulichen Maßnahmen wie bei der Variante „A“.

Variante „D2“

Die angestrebte Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse erfolgt vornehmlich durch den Bau von drei Staustufen bei Waltendorf, Aicha und oberhalb von Vilshofen, sowie eines Seitenkanals bei Aicha.

Die Ergebnisse des Raumordnungserfahrens, welches die wirtschaftlichen als auch die ökologischen Aspekte der drei Varianten hinsichtlich des Donauausbaus als auch des variantenabhängigen Hochwasserschutzkonzeptes überprüfte, sprechen eindeutig zugunsten der Variante „C/C2,80m“.

Im Rahmen des vorgezogenen Hochwasserschutzes wurden inzwischen 35 Projekte in Angriff genommen, wovon 18 bereits abgeschlossen werden konnten.

Auswirkungen des Ausbaus auf die Schifffahrtsverhältnisse

Die landläufige Meinung geht davon aus, dass bei einem schifffahrtskonformen Ausbau von Wasserstraßen die Vorteile in erster Linie der Schifffahrt zugute kommen. Dies liegt möglicherweise daran, dass es überwiegend die Vertreter der Schifffahrt sind, die immer wieder für den Ausbau und Erhalt der Binnenwasserstraßen kämpfen.

Tatsache ist jedoch, dass nach der Fertigstellung einer Ausbaumaßnahme die Schifffahrtstreibenden nicht zu Millionären werden.

Wie auf der Straße, herrscht auf den Binnenwasserstraßen freier Wettbewerb. Dies führt beispielsweise bei einer Wassertiefenvergrößerung in Verbindung mit größeren Tiefgängen zu größeren Ladungsmengen, und damit zu einer Verringerung der Transportkosten. Früher oder später ergibt sich dadurch eine Senkung der Transportkosten. Damit ist der größte wirtschaftliche Nutznießer einer verbesserten Wasserstraßen-Infrastruktur die Volkswirtschaft und nicht die Binnenschifffahrt.

Ein weiterer Vorteil kann bei Natur und Umwelt verbucht werden. Wie inzwischen bekannt (siehe z.B. diverse VBD/DST- und

Planco-Gutachten), ergeben sich durch den Einsatz großer, gut beladener Binnenschiffe gegenüber LKW und Bahn beträchtliche Einsparpotentiale beim Brennstoff und damit bei den brennstoffspezifischen Abgasen. Es stellt sich die Frage, was für die Schifffahrt übrig bleibt?

1. Erschließung zusätzlicher Transportpotentiale

Im Falle des Donauausbaus ist mit der Erschließung großer zusätzlicher Transportpotentiale zwischen den Industrie- und Verbraucherregionen West- und Süd-Osteuropas zu rechnen. Damit erhöht sich das Beschäftigungspotential und neue Arbeitsplätze können im Bereich der Binnenschifffahrt und Häfen geschaffen werden.

2. Bessere Vorhersehbarkeit der Fahrwassertiefen

Weiterhin erhöht sich, zumindest bei der Variante „C/C2,80m“, die Vorhersehbarkeit der Fahrwassertiefen im angesprochenen Donaubereich. Damit verringert sich das Risiko, mit zu geringen Ladungsmengen den Bereich zu durchfahren, was zu Einnahmeverlusten führt, oder mit zu großen Mengen den Bereich nicht durchfahren zu können, was entweder zu nicht absehbaren Wartezeiten oder kosten trächtigen Leichterungen führt. Dies wird an nachfolgendem Beispiel deutlich: 1999 lagen die Frachtraten für Massengüter zwischen den Nordseehäfen und der österreichischen Donau in einem Streubereich zwischen 11 – 24 € pro Tonne. Auf der anderen Seite wurden für den gleichen Zeitraum Leichterungskosten in Höhe von 7-10 € pro geleichterter Tonne genannt (Auch wenn es sich nicht um aktuelle Zahlen handelt, so bleiben die Verhältnisse nach wie vor gültig).

Dies bedeutet, dass im Falle von Leichterungen die Transportkosten bei weitem nicht mehr gedeckt werden und deshalb zu einem beträchtlichen wirtschaftlichen Risiko oder zum „aus“ des Schifffahrtsbetriebs führen. Es ist bekannt, dass viele Binnenschiffsunternehmen in der Unvorhersehbarkeit der Fahrwassertiefen ein großes wirtschaftliche Risiko sehen, und deshalb diese Strecke bewusst meiden.

Bei der Variante „A“ kann nicht mit einer verbesserten Vorhersehbarkeit der Fahrwassertiefen gerechnet werden.

Die seinerzeitigen Untersuchungen haben u. a. gezeigt, dass die durchschnittliche Transportentfernung der Güterschiffe, die den Donauabschnitt durchfahrenden, mehr als 1000 km beträgt. Damit benötigen die Schiffe nach ihrer Beladung mehrere Tage, bis sie den Donauabschnitt erreichen. In dieser Zeit kann sich der Wasserstand, wie beispielhaft in Abb. 2 für 2003 dargestellt, innerhalb weniger Tage mehrfach sowohl nach oben als auch nach unten bewegen.

Von wesentlicher Bedeutung für die Schifffahrt ist jedoch, dass während der Beladung die Wasserstände auf der zu durchfahrenden Strecke bekannt sind. Da dies auch bei der Variante „A“ nicht der Fall ist, kann die im Mittel erwartete Vergrößerung der Wassertiefe von 0,20 m nicht in vollem Umfang von der Schifffahrt genutzt werden.

Nicht zuletzt aus diesem Grund sieht die Binnenschifffahrt, für die der Donauausbau eigentlich Vorteile bringen sollte, in der Variante „A“ keine ernst zu nehmenden Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse und lehnt deshalb die Variante „A“ ab.

3. Tiefgangseinschränkungen

Abb. 2 zeigt weiterhin, dass im Vergleich zu an-

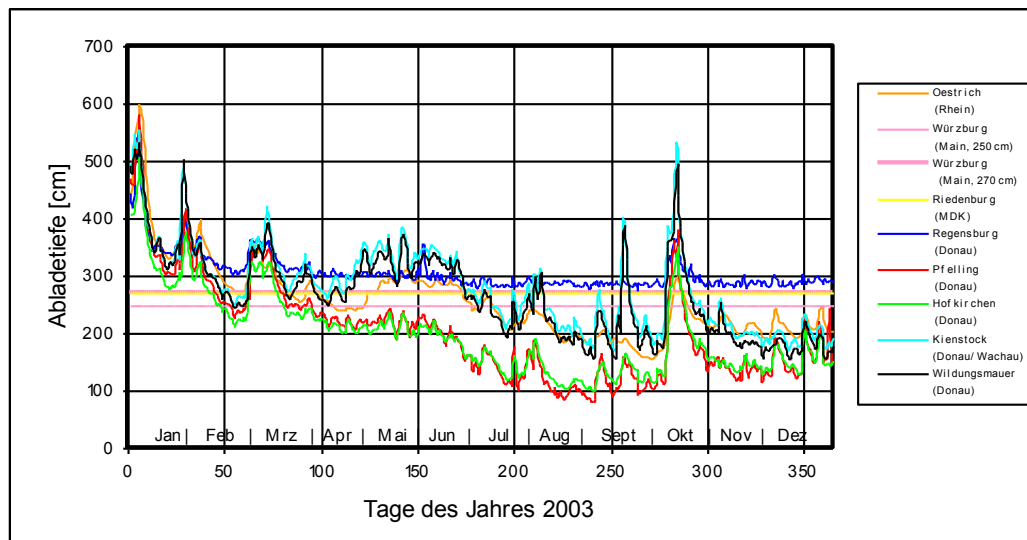


Abb. 2: Verlauf der Abladetiefen an den verschiedenen Pegelorten

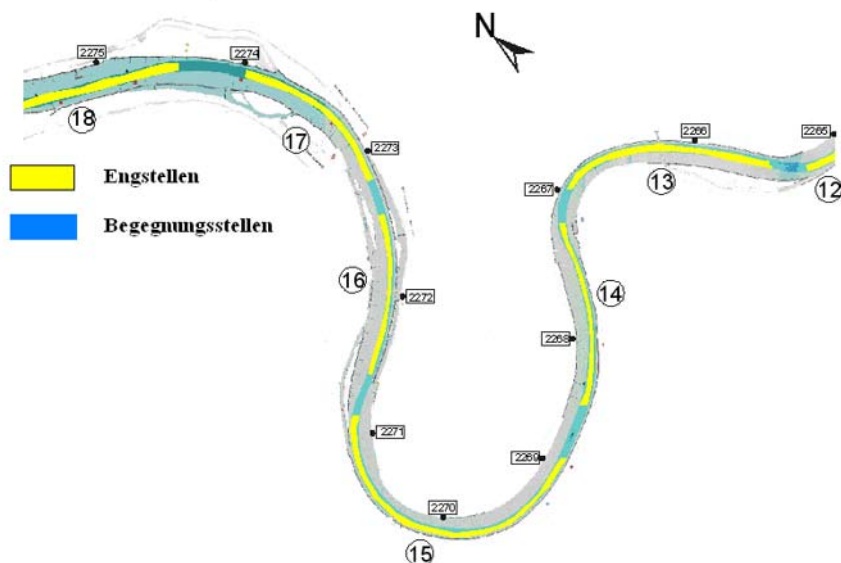


Abb. 3: Engstellenproblematik im Bereich der Mülhamer Schleife

deren tiefgangsbestimmenden Pegelorten am Rhein, Main, MDK und der Donau, in längeren Trockenperioden am den Pegelorten Pfelling und Hofkirchen die Tiefgangseinschränkungen besonders ausgeprägt sind. Folgt man den Vorhersagen der Klimaforscher, so ist in Zukunft mit einer größeren Zahl von Niedrigwasser- und Hochwasserperioden zu rechnen.

Auch wenn die Fahrwasserhältnisse an den maßgeblichen Pegelorten Kienstock und Wildungsmauer an der österreichischen Donau deutlich größere Abladetiefen zulassen, hat, wie aus der Verkehrsrundschau 5/2008 zu erfahren, die Österreichische Regierung 220 Mio. € für den Donauausbau bereit gestellt. Hiervon werden etwa 30 % von der EU im Rahmen des TEN-Förderprogramms übernommen. Wien verspricht sich durch diese Maßnahme und bei gleichzeitiger Umsetzung der Ausbauparallel „A“ im deutschen Donauabschnitt eine Verdopplung der bisherigen Transportmenge (2005) von 12 Mio. t auf 24,1 Mio. t und im Falle der Donau-Ausbauparallel „C2,65m“ (nicht „C/C2,80m“) sogar 29 Mio. t.

4. Verringerte Anzahl der Engstellen

Ein weiter Vorteil für die Schifffahrt ergibt sich, zumindest bei der Variante „C/C2,80m“, durch eine deutlich verringerte Anzahl der „Engstellen“. Bei den Engstellen handelt es sich um Bereiche, in denen die Schifffahrtsverwaltung

aufgrund der Enge des Fahrwasserquerschnitts und des damit einhergehenden Gefahrenpotentials, empfiehlt, keine Begegnungen oder Überholvorgänge (Richtungsverkehr) durchzuführen. Trotz dieser Maßnahmen und eines relativ geringen Verkehrsaufkommens, ist die Unfallhäufigkeit im Donauabschnitt Straubing-Vilshofen, im Vergleich zu anderen Wasserstraßen, deutlich größer. Auf diesen Aspekt wird in einem späteren Artikel nochmals ausführlich eingegangen.

Insgesamt handelt es sich auf dem ca. 70 km langen Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen gegenwärtig um 45 Engstellen mit einer Gesamtlänge von ca. 44 km. Am Beispiel des Bereichs Mülhamer Schleife wird in Abb. 3 die Engstellenproblematik des Ist-Zustandes deutlich gemacht. Hierbei sind die gelben Bereiche die Engstellen, in denen keine Begegnung und Überholung stattfindet, die blauen Bereiche sind die Wartepunkte, an denen begegnet und überholt werden kann.

Diese Engstellenproblematik macht das Navigieren auf der Donau so schwierig, dass die Schifffahrt - mit wenigen Ausnahmen - freiwillig auf Fahrten während der Dunkelheit und bei Nebel verzichtet. Weiterhin beeinflusst die Engstellenproblematik die Durchfahrsmöglichkeiten der Schiffe, und damit die Transportleistung der Wasserstraße deutlich. Ein großer Nachteil der Ausbauparallel „A“ ist die Tatsache, dass sich

Ausbauparallel	A	C/C 2,80 m
Nutzen-Kosten Verhältnis	7,24	13,10
Nutzen-Kosten Differenz	549	2432

Abb. 4: Nutzen-Kosten Ergebnisse für die Varianten „A“ und „C/C2,80m“

men tendenziell sogar mit einer Verschlechterung zu rechnen ist. Insbesondere im navigatorisch kritischen Bereich der Mülhamer Schleife sind keine Verbesserungen zu erwarten. Dies macht sich, neben einer Vielzahl weiterer Einflussfaktoren, in den für den Steuerzahler interessanten Nutzen-Kosten Betrachtungen besonders deutlich (Abb. 4).

Resümee

Es erstaunt in großem Maße, dass bei den zuvor dargestellten bekannten Vor- und Nachteile, und vor dem Hintergrund nur beschränkt zur Verfügung stehender Finanzmittel aus Steuern, die Ausbauparallel „A“ nicht nur in Erwähnung, sondern als besonders attraktive und zu bevorzugende Alternative in Angriff genommen werden soll. Die Schifffahrt und auch der Steuerzahler wird sie nicht wollen.

Abschließend soll nicht unerwähnt bleiben, dass auch bei der Variante „A“ deutliche Eingriffe in Lebensräume, die nach der FFH- bzw. Vogelschutzrichtlinie besonders schützenswert sind, stattfinden. Allerdings sind sie geringer als bei der Variante „C/C2,80m“. Da die wirtschaftliche Schwelle für eine, auch bei der Variante „A“, notwendige Befreiung von der FFH- und Vogelschutzrichtlinie sehr hoch ist, kann nicht ausgeschlossen werden, dass aufgrund des geringen Verbesserungspotentials der Ausbauparallel „A“ eine solche Befreiung nicht erteilt wird. Damit wäre die Variante „A“ aus dem Planfeststellungsverfahren herauszunehmen.

Es bleibt zu wünschen, dass dieses Schicksal nicht auch der Variante „C/C2,80m“ widerfährt. Macht aber auch nichts. Dann wird in Zukunft eben mehr auf die A 3 gepackt. Und wenn deren Kapazität erschöpft ist, erfolgt die „Betonierung“ einer weiteren Fahrspur nur wenige Meter neben der Donau quer durch die schützenswerten Auerwälder und Feuchtgebiete im Bereich der Isarmündung (Abb. 5).

„Ist das denn zulässig“, fragt der Laie. Natürlich, Umweltschutz mal ganz anders.



Abb. 5: Lage der Autobahn A3 im Mündungsgebiet der Isar

Weltweit laden Schiffe mit Know-how aus Quickborn - Auch Umbau möglich

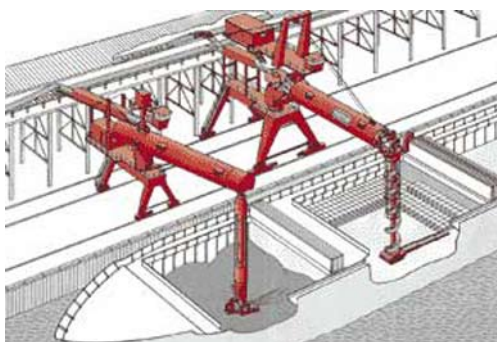
Schiffsbelader in unterschiedlichen Formen

Ob Umbauten bestehender Belader oder Konstruktionen für Schüttgutbeladung oder Sackbeladung aber auch kombinierte Anlagen für Sack- und Schüttgut, Projektleiter von SMB International setzen viele Projekte erfolgreich um. Schwerpunkt der komplexen Systeme bilden die Bereiche Düngemittel, Schwefel und Zement sowie Schüttgut und Sackbeladung allgemein. Besonderheit der norddeutschen Entwickler: die kombinierten Schiffsbelader für Säcke und Schüttgut: Hier laufen mehrere Transportbänder und beide Beladarten arbeiten mechanisch getrennt.

Anlagen trotzten allen Bedingungen

Jeder Auftrag verfügt über spezifische Vorgaben: ob naturgebunden durch Wind, Schnee, Wärme und Erdbebengefahr oder seitens der Produkte durch Selbstentflammbarkeit oder ATEX-Bereiche (Arbeitsbereiche

mit Explosionsgefahr). Aktuell arbeiten SMB-Mitarbeiter an einem Kombibelader für Lose- und Sackbeladung von Zement in Russland, der bei Temperaturen bis zu -40 Grad Celsius einwandfrei funktionieren muss. „Jeder neue Auftrag bringt eine weitere Herausforderung. Das macht unsere Arbeit so spannend, denn auch wir lernen laufend dazu und entwickeln



Ein SMB-Schiffsbelader

so clevere individuelle Lösungen“, erklärt Andreas Heckel, Geschäftsführer der SMB International GmbH. Bisher entstanden etwa einzelne Anlagen mit einem besonderen Drehteller für Sackbeladungen, Schleuderbänder für Losegut, welche Ware bis zu 10 Meter weit verteilen, oder auch Kaskaden-Rutschen, diese ermöglichen durch spezielle Anordnung der einzelnen Kaskadenelemente die nahezu staubfreie Beladung von Schüttgut.

Durch Umbauten sparen

Bei Umbauten nutzen Ingenieure von SMB bestehende Stahlgerüste und realisieren darin neuste Technik. Dies lohnt sich besonders unter statischen Betrachtungen sowie beim Blick auf aktuelle Stahlpreise.

Ein gesamter Umbau erfolgt somit kostengünstiger als ein kompletter Neubau. Innerhalb von nur sechs Wochen.

In welchem Hafen sind Grundstücke frei?

Digitaler Städte-Atlas entwickelt

Was haben Prag, Leipzig, Cork, Ljepaja, Posen (Posen), Nizza, Glasgow, Venedig oder Ghawdex (Gozo) gemeinsam? Ob groß oder klein – die europäischen Städte benötigen für ihre sichere, nachhaltige und wirtschaftlich erfolgreiche Entwicklung zuverlässige und vergleichbare Stadtplanungsdaten. In diesem Jahr werden zum ersten Mal 185 Städte aus allen 27 Mitgliedstaaten der EU den „Urban Atlas“ nutzen können, einen Städte-Atlas, den die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten mit Hilfe der europäischen Raumfahrttechnik erstellt haben.

Der aus Tausenden von Satellitenaufnahmen zusammengestellte Städte-Atlas „Urban Atlas“ macht detaillierte und kostengünstige digitale Karten verfügbar und garantiert damit, dass für Stadtplaner die aktuellsten und genauesten Daten über Flächennutzung und Bodenbedeckung bereitstehen.

Der „Urban Atlas“ wird die Stadtplaner in die Lage versetzen, Risiken und Chancen besser zu bewerten zu können – von der Überschwemmungsgefahr und den Auswirkungen des Klimawandels bis hin zur Ermittlung neuen Bedarfs an Infrastruktureinrichtungen und öffentlichen Verkehrsmitteln. Alle Städte in der EU

werden in diesem Städte-Atlas bis 2011 erfasst werden.

Hierzu sagten der Vizepräsident der Kommission, Günter Verheugen, zuständig für Unternehmen und Industrie, und das für Regionalpolitik zuständige Kommissionsmitglied Danuta Hübner: „Die europäischen Städte und ihre Verwaltungen stehen in den nächsten Jahren vor großen neuen Aufgaben im Bereich Stadtplanung, und dieses Projekt gibt ihnen praktische und kostengünstige Lösungen für ihre Bedürfnisse an die Hand. Durch den Einsatz der Raumfahrttechnik erschließen wir uns Möglichkeiten, auch in Sachen nach Flächennutzung voneinander zu lernen und den Städten zu helfen, ihre Entscheidungen auf der Grundlage besserer Informationen zu treffen. Dieser Städte-Atlas zeigt, dass ein integrierter europäischer Ansatz vorteilhaft ist, und er ist ein ausgezeichnetes Beispiel dafür, wie welt- raumgestützte Anwendungen in ganz Europa einen Beitrag zu Lösungen vor Ort leisten.“

Der „Urban Atlas“ ist Teil der Durchführung der Globalen Umwelt- und Sicherheitsüberwachung (GMES). Sie vom Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) mit 1 Mio. € finanziert und wird ihren Vollbetrieb voraussichtlich 2011 aufnehmen.

Durch die Nutzung von Größenvorteilen sinken die Kartierungskosten je km² auf 2,45 €, also auf höchstens ein Zehntel der Kosten anderer Kartierungsverfahren. Die Landkarten des Städte-Atlas umfassen eine gesamteuropäische Systematik städtischer Gebiete und ermöglichen die Gewinnung vergleichbarer Daten über die Siedlungsdichte in Wohngebieten, Gewerbe- und Industriegebieten, über Grünflächen und Überschwemmungsgebiete sowie die Überwachung der Ausbreitung der Städte, die für die Planung öffentlicher Verkehrsmittel in Vorstadtbereichen von großer Bedeutung ist. Die erste Ausgabe des Städteatlas' „Urban Atlas“ wird 2009 an 185 Städte ausgeliefert (vollständige Liste siehe Anlage). Im Städte-Atlas alle Hauptstädte der EU und eine große Stichprobe von Großstädten und mittelgroßen Städten erfasst, die am europäischen Städteaudit „Urban Audit“ teilgenommen haben, einer Datenerhebung über 300 Städte in der EU. Für die Zukunft ist zur Ergänzung des „Urban Audit“ alle drei bis fünf Jahre eine Neuauflage des „Urban Atlas“ geplant. Die Städteerhebung „Urban Audit“ wird von der Europäischen Kommission mitfinanziert und in enger Abstimmung mit den Nationalen Statistischen Ämtern aller EU-Mitgliedstaaten verwaltet.