

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 



Die Fachzeitschrift im Internet

www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt online

Binnenschifffahrt - Binnenhäfen - Binnenwasserstraßen

Wir suchen einen
Medienberater / selbstständigen Vertriebsmitarbeiter
für das Verkaufsgebiet Deutschland

Als Medienberater/Selbstständiger Vertriebsmitarbeiter akquirieren Sie für unsere Fachzeitschrift Neukunden und beraten Bestandskunden im Bereich von Binnenschifffahrt, Binnenhäfen und der Zulieferindustrie über sinnvolle Anzeigenschaltung und gezielte Werbeaktivitäten. Bereits bestehende Kontakte wären vorteilhaft, sind aber nicht unbedingt Voraussetzung, Sie sollten dafür über Vertriebserfahrung verfügen und erfolgsorientiert sein.

Bitte richten Sie Ihre Bewerbung an F. Barg Verlag UG, Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf
oder per E-Mail an f.barg@schifffahrt-online.de

Die Fachzeitschrift im Internet

www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt online

Binnenschifffahrt - Binnenhäfen - Binnenwasserstraßen

Den Link zur jeweils aktuellen **Schifffahrt online** erhalten über 5.000 Adressaten in 18 europäischen Binnenschifffahrtsländern: Deutschland, Niederlande, Belgien, Luxemburg, Frankreich, Schweiz, Österreich, Polen, Slowakei, Tschechien, Ungarn, Kroatien, Serbien, Rumänien, Bulgarien, Moldawien, Ukraine und Russland.



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

Klar und ohne Schnörkel.



Friedbert Barg
Herausgeber und Chefredakteur

Von Umweltschützern, die vermutlich nur möglichst viel zum Stillstand bringen wollen und von Journalisten, die vielleicht zu wenig über den Betrieb von Binnenschiffen und über die Sicherheit in Binnenhäfen wissen

Sind Grüne und NABU gegen Aufschwung und Arbeitsplätze?

Normalerweise würde es bei Beobachtern der Szene nur ein beruhigend-verständnisvolles Nicken verursachen, vielleicht sogar noch ein sanftes Kopfschütteln, aber das, was sogenannte Umweltschützer derzeit in Köln am Rhein und in Halle an der Saale veranstalten, geht wieder einmal zu weit.

Das Ägerliche ist, dass es sich oftmals bei den Personen, denen das Nicken und Kopfschütteln gelten sollte, nicht um irgendwelche Blümchenpflücker handelt, sondern um ausgebuffte Protestler, denen es vermutlich allein darum geht, möglichst viel zum Stillstand zu bringen, damit die noch Ausgebuffteren - oder die Blümchenpflücker? - endlich bemerken, wie toll sie wieder irgendwas bekämpft haben.

Anders ist kaum zu verstehen, wieso der NABU Naturschutzbund Stadtverband Köln e.V. jetzt auf einmal die Aufhebung des Feststellungsbeschlusses der Kölner Bezirksregierung vom 30.8.2006 zur Hafenerweiterung in Köln-Godorf verlangt und mit dem - erkennbar erfolglosen - Durchsetzungsversuch einen Anwalt beauftragt hat.

Anders ist kaum zu verstehen, wieso die Grünen in Halle an der Saale auf einmal den für die Volkswirtschaft in dieser Region so dringend erforderlichen Kanalbau bei Tornitz bekämpfen. Der 8,7 km lange Kanal brächte wirtschaftlichen Aufschwung und sichere Arbeitsplätze. Aufschwung und Arbeitsplätze, die die Region bitter nötig hätte, aber die Grünen sehen das wohl anders..

Das Perfide an diesen Vorgängen ist, dass möglicherweise viele solcher Attacken großer und kleiner Umweltverbände über Umwege aus Steuergeldern mitfinanziert werden; aus Steuergeldern, die auf der anderen Seite von der Bundesregierung - mit Zustimmung des Bundesrates - zur Förderung des Systems Binnenschifffahrt/Binnenwasserstraßen/Binnenhäfen bereitgestellt werden. Ob das Umweltbundesamt hierzu Näheres weiß?

Zurück nach Köln. Angesichts eskalierender Aktionen gegen die Erweiterung des Köln-Godorfer Hafens (lesen Sie dazu auch den Bericht auf der Seite 33 dieser Ausgabe) hatte Dr. Rolf Bender, Vorstand der Häfen und Güterverkehr Köln AG, lokale, regionale und Fachjournalisten zu einer Pressekonferenz eingeladen, um den Standpunkt der HGK darzulegen.

Neben präzisen und mit lokalen Bezug formulierten Fragen, auf die HGK-Vorstand sachlich und professionell antwortete, gab es aber auch solche, die wiederum (stille) Fragen bei den Gastgebern der Pressekonferenz und bei den teilnehmenden Fachjournalisten aufwarfen.

So sagte ein Lokaljournalist, ein nicht anwesender Radiokollege habe ihn gebeten, zu fragen, ob denn die Schifffahrt in der Nähe des Godorfer Hafens nicht grundsätzlich gefährlich sei, schließlich läge der Hafen Godorf doch in einer gefährlichen Kurve

Wahrscheinlich hat jener Radiokollege die Frage durchaus ernstgemeint. Wenn das so sein sollte - und das ist zu befürchten -, dann zeigt das sehr deutlich auf, wie wenig „Land“-Journalisten über den Betrieb eines Binnenschiffes und über die Sicherheit in den Binnenhäfen wissen.

Es könnte eine spannende und interessante Aufgabe für die Verbände der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen sein, diesen Journalisten Schiffe, Häfen und Wasserstraßen ein wenig näher zu bringen. Mit Informationsveranstaltungen vor Ort und an Bord zum Beispiel.

Und, wer weiß, vielleicht ließen sich sogar die vorhin angesprochenen Umweltschützer auf die gleiche Weise von der Umweltfreundlichkeit und Notwendigkeit des Systems Binnenschifffahrt/Binnenwasserstraßen/Binnenhäfen überzeugen. Vielleicht sind sie in Wahrheit gar keine Protestler, sondern wissen nur zu wenig von Schiffen und Häfen.



Ruhrorter Treff in der „Schifferbörse“ 8



Doktorhut für Regina Winterberg 10



Geschichten aus der Schifffahrt 12



Neues RIW-Büro in Rostock 15

Binnenschifffahrt

- Polnischer Partikulierstand baut Position aus
Die ESO vertritt jetzt auch polnische Partikuliere 6
 Containerumschlag übersteigt 1 Million TEU
duisport wächst im Kombinierten Verkehr erneut zweistellig 6
 Voies Navigables de France
Alain Gest neuer VNF-Vorsitzender 7
 Initiator der „Schweizerischen Rheinhäfen“
Dr. Ralph Lewin ist nicht mehr zur Wiederwahl angetreten 7
 BDB begrüßt die Zustimmung des Bundesrates zum Konjunkturpaket
 II der Bundesregierung
Zusätzliche Gelder für die Binnenwasserstraßen 8
 Kongress „Rheinschifffahrt und Klimawandel – Herausforderung und
 Chance“ am 24./25.6.2009 in Bonn
Contargo: Georg Frank neuer Geschäftsführer 9
Rhein-Zentralkommission diskutiert den Klimawandel 9
 Regina Winterberg legte eine spannende Doktorarbeit zum Wirken des
 St.-Nikolaus-Schifferverbandes vor
Drei Jahre völlig unbemerkt an der Dissertation gearbeitet 10
 ZKR-Informationsveranstaltung
Elektronisches Melden - Wie geht es weiter? 11
Schifffahrt online Serie: Geschichten aus der Schifffahrt (II)
Der Alte ... 12
 Education in Inland Navigation
Ausbildungsnetzwerk EDINNA gegründet 14
 „Versicherungslösungen schaffen, die genau für den Kunden passen“
RIW eröffnete neues Büro in Rostock 15
 Die deutsche Partikulierschifffahrt wird getragen von vielen pfiffigen
 Ideen der Schiffseigner, von großem Engagement und von der Liebe
 zum Schiff
**Reeder und Partikuliere arbeiten zum Wohl der Binnenschifffahrt
 zusammen** 16
 Karin und Albrecht Scheubner sind mit ihrer MS „Jenny“ seit mehr als
 sieben Jahren im Dienste der Wissenschaft unterwegs
Vom Frachter zum Wissenschaftsschiff 19

Schiffstechnik

- Aktuell 490 Mitarbeiter am Standort Uetersen
HATLAPA erweitert Geschäftsleitung 20
 World Economic Forum
Wärtsilä unter den 100 nachhaltigsten Unternehmen 20
 Kabinenbereiche mit neuem Outfit
Neue Gewänder für River-Cloud-Schiffe 20
 De-Hoop-Werft baut 7. Flusskreuzfahrtschiff für Lüftner Cruises
„Amadeus Diamond“ startet im April 21
 Tankreeder Dr. Gunther Jagers sieht die Gefahr, dass die Mineralöl-
 industrie ab 2015 wegen fehlender Doppelhüllenschiffe auf andere
 Verkehrsträger umsteigen muss
**„Die Verloader müssen die Tankschifffahrt zur
 frühzeitigen Umstellung zwingen“** 22

Titelbild: Düsseldorfer Hafenpanorama

Foto: Neuss Düsseldorfer Häfen

Die Neue Ruhrorter Schiffswerft hat im Dezember eine weitere schiffstechnische und logistische Meisterleistung abgeliefert

Eine neue Auto- und Personenfähre für Tansania: MV „Magogoni“ 24

Gastanker „LRG Gas 87“ der Lehnkering Reederei GmbH
Sicherheit steht an erster Stelle 28

Wasserstraßen und Binnenhäfen

Trotz der Verschlechterung des globalen wirtschaftlichen Umfeldes blickt das Unternehmen auf ein insgesamt erfolgreiches Jahr 2008 zurück

Gottwald Port Technology verkauft 92 Hafemobilkrane - vier weniger als 2008 31

Die Ziele konnten trotz der sich abzeichnenden Finanz- und Wirtschaftskrise erreicht werden

Die Neuss Düsseldorfer Häfen steigern den Gesamtgüterumschlag 2008 32

Häfen und Güterverkehr Köln

Hafenerweiterung in Köln-Godorf 33

Staatsminister Hermann Gröhe: Wasserstraßen und Häfen profitieren von der Entscheidung der Regierungskoalition, die Investitionen in die Infrastruktur auszuweiten

BÖB warnt vor der Vernachlässigung der Kontinentalverbindungen 34

Mit einem feierlichen Empfang wurde der Vorstand der Dortmunder Hafen AG, Dr. Roland Beyer, in den Ruhestand verabschiedet

„Den Hafen Dortmund erfolgreich durch alle Untiefen gesteuert“ 35

Hat die Rezession auch die Rheinhäfen am Oberrhein erreicht? Was bringt die Zukunft? Unser Autor John C. Albrecht hat sich iumgehört.

Der Hafen Mannheim erwartet wieder einen Anstieg der Containertransporte 36

Österreichs Industrie könnte einige Millionen Tonnen Güter zusätzlich auf die Donau bringen, - wenn der Wassertransport planbarer wäre

Die Donau ist attraktiv für Importe, aber für Exporte weniger gefragt 39

Die WSD Ost verwaltet die Bundeswasserstraßen zwischen Elbe (deutsche-tschechische Grenze) und Oder (deutsch-polnische Grenze)

Eine Behörde als Dienstleister für Schifffahrt, Wirtschaft und Bürger 40

SBO blicken auf ein gutes Geschäftsjahr 2008 zurück

Die Binnenhäfen an der Oberelbe toppen das Ergebnis von 2007 44

Hamburg meldet im Seegüterumschlag mit 140,4 Millionen Tonnen das zweitbeste Ergebnis in der Hafengeschichte

Für den Ausbau des Hamburger Hafens stehen ausreichend Mittel zur Verfügung 45

Die Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau zwischen Wien und Budapest sind alles andere als ideal

Slowakische Bottlenecks als Schifffahrtshindernisse 46

Schifffahrts- und Transportrecht

6. IVR-Kolloquium in Prag diskutierte juristische Fragen
Europäisches Recht angleichen 47

Inserentenverzeichnis

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

Blommaert Schiffsluken	29
E.B.R. b.v.	30
esa Schiffs- und Yachtversicherungen	Titelseite
Carl Rehder GmbH Assekuranz	17
DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG	49
F. Barg Verlag UG	2. Umschlagseite
LUX-Werft und Schifffahrt GmbH	7
RAFA Schiffsfenster	30
Riwa Boating International	20
RMT Rhein Mosel Transport GmbH	18Schiffswerft Karcher GmbH
Schottel GmbH	27
Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft	
Mannheim mbH	37
Vereinigte Schiffs-Versicherung V.a.G.	47
Wittig GmbH	9

Die aktuellen **Schifffahrt online** Mediadaten - Formate, Preise, Themenplanung - finden Sie auf den Seiten 51-56 dieser Ausgabe..



Neubau der De-Hoop-Werft: „Amadeus Diamond“ 21

Rubriken

Editorial	3
Impressum	6
Mediadaten	51-56

Die Fachzeitschrift im Internet www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt online

Binnenschifffahrt - Binnenhäfen - Binnenwasserstraßen

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
Westdt. Kanalgebiet/ Niedersachsen:	Jan Kruse
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

Friedbert Barg
Scheidtstraße 6
40239 Düsseldorf
Tel. +49-(0)211-383683
Fax +49-(0)211-383684
f.barg@schifffahrt-online.de
www.schifffahrt-online.de

Verlagsvertretung

Niederlande, Belgien, Luxemburg
Verlagsbüro Alpen, Eckhard Pannen
Rathausstraße 36, 46519 Alpen
Tel. ++49-(0)2802-6991#
Fax ++49 (0)2802-809561
eckhardpannen@t-online.de

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

Polnischer Partikulierstand baut Position aus

Die ESO vertritt jetzt auch polnische Partikuliere

Mit großer Mehrheit haben die Mitglieder des Verbandes der polnischen Reeder und Partikuliere auf der zweitägigen Generalversammlung des Verbandes Anfang Februar beschlossen, der ESO – Europäische Schiffer-Organisation mit Sitz in Brüssel beizutreten. Auf der Versammlung in Stettin hatte zuvor Henk van der Velde von der ESO seine Organisation vorgestellt. Die Mitgliedschaft gilt ab sofort. Der als 1. Stellvertreter des Vorsitzenden wiedergewählte Jerzy Hopfer wird den polnischen Verband in der ESO vertreten. In der ESO sind bisher die Partikulierverbände aus Deutschland, den Niederlanden, Belgien und Frankreich organisiert.

Die Kontakte zwischen dem polnischen Verband und der Brüsseler Organisation war in den Monaten zuvor vom „Polenbe-

auftragten“ der ESO, Dr. Kurt Schrömgens, mit großem persönlichen Einsatz hergestellt worden. Schrömgens begrüßte den Beitritt des polnischen Verbandes als offizielles Mitglied der ESO. Gerade in Polen sei der Partikulierstand dabei, in der Binnenschifffahrt seine wirtschaftliche Position zu verbessern und auszubauen. Die anderen, in der sozialen Marktwirtschaft erfahrenen Verbände hätten die Verpflichtung, den neuen Kollegen zu helfen. Für die ESO ist nach den Worten von Schrömgens neues „junges Blut“ aus den neuen EU-Ländern eine Bereicherung, stärkt die ESO doch so ihr Verhältnis und ihr Auftreten im binnenschifffahrtspolitischen Bereich bei der EU in Brüssel und insbesondere bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Straßburg. BI

Containerumschlag übersteigt 1 Million TEU

duisport wächst im Kombinierten Verkehr erneut zweistellig

Trotz eines insbesondere im vierten Quartal schwierigen wirtschaftlichen Umfeldes ist der Containerumschlag auf 1 Mio. TEU gesteigert worden. „Die Effizienz und Attraktivität des Duisburger Hafens hat einmal mehr zu diesem erfreulichen Wachstum beigetragen. Seit Jahren liegen unsere Zuwachsraten im europäischen Vergleich der See- und Binnenhäfen auf Spitzenniveau“, so Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG. Das zweistellige Wachstum im Kombinierten Verkehr hat Rückgänge in den Segmenten Kohle und Stahl nahezu kompensieren können. Im Gesamtumschlag hat die Duisburger Hafengruppe mit 54,5 Mio. Tonnen (Vorjahr 55,1 Mio. Tonnen) das Vorjahresniveau erreicht. Die Wachstumszuwächse in den ersten neun Monaten sind allerdings durch den Einbruch im vierten Quartal aufgezehrt worden. „Das sehr schwierige wirtschaftliche Umfeld wird 2009 zu Rückgängen im Güterumschlag führen“, so Erich Staake. Der erlösrelevante Schiffs- und Bahnumschlag in den Häfen der duisport-Gruppe erreichte 2008 mit 28,3 Mio. Tonnen nahezu das Vorjahresniveau (2007: 28,6 Mio. Tonnen). Dabei lag der Schiffsum-

schlag mit 15,4 Mio. Tonnen 3 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Der Bahnumschlag konnte dagegen erneut zulegen: Das Güteraufkommen erreichte hier 12,9 Mio. Tonnen. Das entspricht einem Plus von 3 Prozent.

53 Prozent des Schiffs- und Bahnumschlages entfielen 2008 auf Stückgüter. In diesem Bereich wurden 15,0 Mio. Tonnen bewegt bzw. 3 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Gütergruppe Eisen und Stahl verzeichnete dabei Rückläufe, während der Containerumschlag erstmals mehr als 1 Mio. TEU betrug und damit 12 Prozent über Vorjahr lag.

Im Massengut-Bereich mussten beim Kohleumschlag Rückgänge von 8 Prozent hingenommen werden, während Chemische Produkte/Mineralöle um mehr als 8 Prozent zulegten.

Wichtigste Gütergruppe im Schiffs- und Bahnumschlag war auch 2008 wiederum der Container: 9,6 Mio. Tonnen entsprechen einem Plus von 11 Prozent und über 2 Mio. Containerhandlings. Während der Binnenschiff- und Shortsea-Umschlag leicht rückläufig war, konnte der TEU-Umschlag per Bahn um 22 Prozent gesteigert werden.

Rheintank übernimmt BP-Bunkergeschäft

Die Rheintank GmbH mit Sitz in Duisburg, eine hundertprozentige Tochter der Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, übernimmt zum 1. März 2009 das Endverbraucher-Bunkergeschäft der Deutschen BP AG mit den Marken BP und Castrol. Rheintank wird das Verkaufsbüro der Castrol Vertriebsgesellschaft mbH in Andernach sowie die BP- bzw. Castrol-Bunkerboote in Neuwied, Mannheim, Haßmersheim, Regensburg, Magdeburg und Linz (Österreich) übernehmen.

Voies Navigables de France

Alain Gest neuer VNF-Vorsitzender

Auf Vorschlag des Staatsministers, Minister für den Umweltbereich, Energie, Nachhaltige Entwicklung und Raumordnung, Jean-Louis Borloo, hat der französische Ministerrat Alain Gest (Foto) zum neuen Vorsitzenden der VNF (Voies Navigables de France) ernannt. Er löst den von 1994 bis 2008 amtierenden Francois Bordry ab. Alain Gest wird den Verwaltungsrat der VNF präsidieren und sich mit dessen strategischen Kurs befassen, Thierry Duclaux, Generaldirektor der VNF, ist mit der Exekutivverantwortung betraut. Die VNF ist die staatliche fran-



zösische Wasserstrassenverwaltung. Sie wurde 1991 gegründet. Ihre Aufgabe besteht in der Entwicklung der schiffbaren Binnenwasserstrassen, diese zu erhalten und zu betreiben. Sie hat rund 5.000 Mitarbeitende, ihre Zentrale befindet sich in Béthune im Département Pas de Calais in der Region von Nord-Pas de Calais.

Alain Gest ist am 27. Dezember 1950 geboren. Er ist Magister des Privatrechts und Unternehmensberater. Seit Anfangs April 1993 ist er Parlamentsabgeordneter und seit Oktober 2008 Sekretär der französischen Nationalversammlung. Dem Bereich der nachhaltigen Entwicklung ist er sehr verpflichtet, indem er verschiedenen parlamentarischen Kommissionen angehört, welche sich mit Fragen der Umwelt und Raumordnung befassen.

Initiator der „Schweizerischen Rheinhäfen“

Basel-Stadt: Dr. Ralph Lewin ist nicht mehr zur Wiederwahl angetreten

Dr. Ralph Lewin hat sich Ende Januar 2009 nicht mehr zur Wiederwahl als Regierungsrat (Landesexekutive) des Kantons Basel-Stadt gestellt. Er war Vorsteher des Wirtschafts- und Sozialdepartements und als solcher verantwortlich für die Belange der Rheinschifffahrt. Er ist Mitglied der Sozialdemokratischen Partei, promovierter Nationalökonom und Soziologe mit Praktika in Maribor in Slowenien und Den Haag in den Niederlanden.

Für Ralph Lewin ist die Güterschifffahrt auf dem Rhein ein großes Plus für Basel. Durch den Rhein ist die Stadt mit den Weltmeeren verbunden. Der Hafen Basel liegt direkt am Dreiländereck Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz, dem Zusammentreffen von drei Ländern. Es ist etwas Besonderes von Basel, es macht auch seinen Flair aus. Eines der wichtigsten Projekte der Regierungszeit von Ralph Lewin war die rechtliche und politische Vorbereitung zur Realisierung von Campus Plus der Novartis. Kurz: der Hafenteil Basel St. Johann wird zurückgebaut werden, für die heute dort ansässigen Firmen sind neue Standorte gefunden worden. Die Verhandlungen mit den heute im Hafen St. Johann tätigen Hafenfirmaen waren aufwendig und sehr anspruchsvoll. Es brauchte Zeit und Einsatz bis die Betroffenen sich auf passende Lösungen einigen konnten. Anfang 2007 legte der Regierungsrat nach eingehender Evaluation und intensiven Verhandlungen die definitiven Ersatzstandorte fest. Das Umschlags-, Produktions- und Lagergeschäft der Ultra-Brag AG wird auf ihre bereits bestehenden Firmenstandorte im Auhafen-Muttenz (Basel-Landschaft) und



Trat nicht mehr an:
Dr. Ralph Lewin

in Kleinhüningen am Hafenbecken II (Basel-Stadt) verlagert. Im April 2007 genehmigte der Grosse Rat (Landesparlament) den Kredit von zusätzlichen CHF 17,6 Mio. (ca. EUR 11,75) zur Restfinanzierung dieser Ersatzstandorte. Spätestens Ende 2009 kann mit der beschlossenen

Aktuell erreichte uns kurz vor dem Versand der Ausgabe die Nachricht, dass Ralph Lewin neuer Präsident der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) werden soll. Die SVS-Geschäftsleitung nominierte den 55jährigen einstimmig als Nachfolger für den zurücktretenden Rudolf Feierabend, der dieses Amt seit 2004 innehatte. Die Wahl erfolgt an der Mitgliederversammlung vom 22. April 2009. fb

Umnutzung des Areals des Hafens St. Johann für das Projekt Campus Plus begonnen werden. Ralph Lewin: „Dieses Projekt war den Einsatz wert! Ich bin auch sehr froh, dass der Grosse Rat Verständnis hatte und einen Zusatzkredit dafür bewilligte.“

Ein besonderer Höhepunkt seiner Regierungstätigkeit war für Ralph Lewin die 2007 im Großen Rat erfolgte unbestrittene Zustimmung zum Staatsvertrag zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft zur Zusammenlegung aller Hafenteile der Basler Region zu einer neuen Gesellschaft unter dem Namen „Schweizerische Rheinhäfen“. Dazu kam dann noch das deutliche Ja der Baselbieter Stimmbevölkerung am 17. Juni 2007, welche mit einem hohen Ja-Stimmenanteil von 81 Prozent ihr Einverständnis zum Zusammenschluss der Rheinhäfen auf Anfang 2008 bewilligt hat. Mit dieser hohen demokratischen Legitimation hat die Zusammenlegung eine günstige Startvoraussetzungen und viel Schub bekommen. John C. Albrecht



Ihre Werft im
Fahrgast-Schiffbau

Lux-Werft und Schifffahrt GmbH - Moselstraße 10 - 53859 Mondorf/Bonn
Tel. 02 28 / 97 12 8-0 - Fax 02 28 / 97 12 8-25
Email: info@lux-werft.de - Internet: www.lux-werft.de

BDB begrüßt die Zustimmung des Bundesrates zum Konjunkturpaket II der Bundesregierung

Zusätzliche Gelder für die Binnenwasserstraßen

Der Bundesrat hat dem Konjunkturpaket II der Bundesregierung zugestimmt. Damit ist zugleich der Weg für zusätzliche Finanzmittel für den Erhalt und Ausbau der Bundeswasserstraßen freigemacht worden. Bereits im Rahmen des Konjunkturpaketes I waren Ende vergangenen Jahres zusätzliche 170 Mio. Euro für Maßnahmen am Mittellandkanal, an der Mittelweser, an der Mosel, am Neckar, am Main und Main-Donau-Kanal sowie an der Havel-Oder-Wasserstraße bewilligt worden. Für diese Projekte im Rahmen der „Verstärkung der Investitionen für die Netzoptimierung und Schleusenprogramm“ sind nun weitere 120 Mio. Euro vorgesehen.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) begrüßt diese Entwicklung ausdrücklich. „Im laufenden Jahr stehen damit rund 980 Mio. Euro für Investitionen in den Erhalt und Ausbau der See- und Binnenwasserstraßen zur Verfügung. Zum Vergleich:

Im vergangenen Jahr wurden lediglich 550 Mio. Euro investiert. Die enorme Steigerung ist dringend notwendig, um die Leistungs- und Zukunftsfähigkeit des Verkehrsträgers auch in den kommenden Jahren zu sichern“, erklärt BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers, der diese Entwicklung als ein Zeichen wertet, dass das System Wasserstraße offenbar endlich den politischen Stellenwert erhält, der ihm bei der Bewältigung der zukünftigen Güterverkehrsprobleme zusteht. „Unsere Bemühungen, zusätzliche Gelder für die Bundeswasserstraßen einzuwerben, waren also erfolgreich!“, zeigt sich der Verbandspräsident zufrieden.

Die Binnenschiffsbranche wird auch in weiteren Bereichen vom Konjunkturpaket der Bundesregierung profitieren. So sind etwa 75 Mio. Euro für Pilotvorhaben für innovative Techniken in der Binnenschiffahrt vorgesehen. Beispielhaft nennt die Bundesregierung hier die Ausrüstung der Schifffahrt mit AIS-Transpondern.

In der Schifferbörse

Ruhrorter Treff am Mittwoch, 25.2.09

Schon nach etwas mehr als einem Jahr hat sich der „Ruhrorter Börsentreff“ zu einem Traditionstermin entwickelt, der in den Kalendern der meisten Teilnehmern als fester Termin notiert ist. Das zweite Treffen dieses Jahres findet (heute) am Mittwoch, 25. Februar 2009 statt. Natürlich wieder im Duisburg-Ruhrorter Restaurant „Schifferbörse“ an der Dammstraße. In der Zeit von 12.00 Uhr bis 14.00 Uhr kommen Mitarbeiter aus allen Bereichen der Binnenschiffahrt und ihrem Umfeld zusammen: Reedereien, Versicherungen, Zulieferer, Banken, Werften und Befrachter. Die Treffen sind für alle offen. Direktoren nehmen genauso teil wie Schiffsjungen, Abteilungsleiter und Verbandsvertreter. Mitveranstalter und Initiator Frank Wittig weist ausdrücklich darauf hin, dass auch Gäste zu der allmonatlichen Veranstaltung willkommen sind. Auch für das leibliche Wohl ist gesorgt. Das im Getränkepreis enthaltene Essen wird von teilnehmenden Unternehmen gesponsert, dieses Mal von der Lehnkering Reederei. fb



Der Ruhrorter Börsentreff ist schon zur Tradition geworden. An jedem letzten Mittwoch eines Monats treffen sich Schifffahrtsinteressierte in der Duisburg-Ruhrorter „Schifferbörse“. Und damit keiner hungern muss, sponsern teilnehmende Unternehmen das Mittagessen. Beim Januar-Treff zum Beispiel gab's Chili con Carne, gesponsert von der Carl Rehder Assekuranz GmbH. Foto: Friedbert Barg

Contargo Ludwigshafen

Georg Frank neuer Geschäftsführer

Georg Fank (42) ist seit Beginn 2009 Geschäftsführer des Grossterminals Contargo Ludwigshafen. Er hat den langjährigen Geschäftsführer Hans-Peter Hofmann abgelöst, welcher aus Altersgründen in den Ruhestand getreten ist.

Contargo Ludwigshafen mit einer jährlichen Umschlagleistung von rund 220.000 TEU ist eines der größten und modernsten Containerterminals des Contargo-Netzwerkes und eines der leistungsfähigsten längs der Rheinschiene.

Fank, ein gelernter Modelltischler, kam als „Quereinsteiger“ zum Transportgewerbe. 1988 nach ersten Berufsjahren bei Sulzer Pumpen, begann er ein Diplom-Studium an der Fachhochschule Mannheim auf dem Fachgebiet Verfahrenstechnik. 1993 führte ihn sein beruflicher Weg in den Entsorgungsbereich im badischen Eppingen. Dort wurde er Beauftragter für das Qualitätswesen.



Neuer Contargo-Geschäftsführer: Georg Frank

2001 wurde diese Qualifikation zur Brücke eines Wechsels zur Combined Container Service GmbH & Co KG, CCS, in Ludwigshafen, wo Fank ebenfalls Qualitäts- und Gefahrgutbeauftragter wurde. 2004 wechselte Fank in den Binnenschifffahrtsbereich der CCS, heute Contargo, und erhielt im Jahre 2006 die Prokura. Mit großer Energie setzte sich Fank für die Drosselung der CO₂-Emissionen ein, denn er sieht im Binnenschifftransport noch große Potenziale zur Schonung unserer Ressourcen.

Als Geschäftsführer eines trimodalen Terminals hat er nun unzählige Möglichkeiten, noch mehr für umweltverträgliche Transporte zu tun. JCA

Kongress „Rheinschiffahrt und Klimawandel – Herausforderung und Chance“ am 24./25.6.2009 in Bonn

Rhein-Zentralkommission diskutiert den Klimawandel

Der Kongress der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) am 24./25.06.2009 in Bonn steht im Zeichen des Klimawandels und seiner möglichen Auswirkungen auf den Rhein als Verkehrsweg.

Unter dem Titel „Rheinschiffahrt und Klimawandel – Herausforderung und Chance“ wird der ZKR-Kongress 2009 die Frage aufgreifen, wie sich die Rheinschiffahrt auf mögliche Veränderungen in Folge des Klimawandels vorbereiten muss, um auch zukünftig als leistungsfähiger und zuverlässiger Verkehrsträger zur Verfügung zu stehen. Die ZKR unter ihrem derzeitigen deutschen Vorsitz trägt mit diesem Kongress der Tatsache Rechnung, dass die Erarbeitung von Strategien für den Umgang mit dem Klimawandel zu einer wichtigen Aufgabe auch für die nationale und internationale Verkehrspolitik geworden ist. Der ZKR-Kongress 2009 wird namhaften Vertretern aus Wissenschaft, Wirtschaft, Umwelt und Politik die Möglichkeit bieten, sich aus erster Hand über die aktuellen Tendenzen und Ergebnisse der Klimafolgenforschung ebenso wie über den Stand der verkehrspolitischen Diskussion zu informieren. Besonderes Augenmerk wird der Kongress in Workshops und Plenarveranstaltungen auf mögliche Handlungsoptionen der Rheinschiffahrt richten, um sich auf den Klimawandel angemessen einzustellen. Neben schiffs-

technischen und ökonomischen Fragen werden hier auch infrastrukturelle Gesichtspunkte und Umweltaspekte behandelt. Die wissenschaftlichen Grundlagen des ZKR-Kongresses 2009 bilden die abgeschlossenen und laufenden Forschungsprojekte der ZKR-Staaten. Große Bedeutung wird dabei insbesondere den ersten Zwischenergebnissen des aktuellen deutschen Forschungsprogramms KLIWAS („Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schiffahrt – Entwicklung von Anpassungsoptionen“) zukommen. Darüber hinaus sollen Möglichkeiten der Binnenschiffahrt erörtert werden, selbst weitere Beiträge zum Klimaschutz – etwa durch eine weitere Reduzierung der CO₂-Emissionen – zu leisten, um dadurch ihre Stellung als umwelt- und klimafreundlicher Verkehrsträger für die Zukunft sicherzustellen und auszubauen. Für weitere Auskünfte stehen zur Verfügung das **Sekretariat der ZKR**: Hans van der Werf, stellvertretender Generalsekretär, E-Mail: h.vanderwerf@ccr-zkr.org; Martine Gerolt, Sekretariat, E-Mail: m.gerolt@ccr-zkr.org; 2, Place de la République - F-67082 Strasbourg cedex, Tel.: +33 3 88 52 52 71, Fax: +33 3 88 32 10 72. <http://www.ccr-zkr.org> oder das **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**: Eva Ackermann, Referat WS 20, Robert-Schuman-Platz 1, Postfach 20 01 00, D-53175 Bonn, E-Mail: eva.ackermann@bmvbs.bund.de

Tankmanagement aus einer Hand....

...vom Tank bis ins Steuerhaus!

Vom Füllstand



über

Druck und Temperatur



zur

Überwachung



und

Auswertung



Drei starke Partner für ein gemeinsames Ziel

FS Schiffstechnik
GmbH & Co. KG
Werftstraße 25
47053 Duisburg

++49-203/60367-0
++49-203/60967-16
E-Mail: fs-schiffstechnik@t-online.de
Internet: www.fs-schiffstechnik.de

Wittig GmbH
Max-Peters-Straße 13
47059 Duisburg

Tel.: ++49-203/93273-0
Fax: ++49-203/93273-66
E-Mail: info@wi-du.de
Internet: www.wi-du.de



Regina Winterberg legte eine spannende Doktorarbeit zum Wirken des St.-Nikolaus-Schifferverbandes vor **Drei Jahre völlig unbemerkt an der Dissertation gearbeitet**

Von Friedbert Barg

Sie hat Tausende Jungen und Mädchen vom Start in das Berufsleben als Binnenschiffer, über die Abschlussprüfung bis hin zu späteren Fortbildungen begleitet und ist ein Begriff in der Binnenschiffahrt: Regina Winterberg, seit 1987 am Duisburg-Homberger Schiffer-Berufskolleg Lehrerin für die Fächer Verkehrsrecht, Deutsch, Datenverarbeitung und Bordernährung.

Es war wohl auch der ständige, enge Kontakt zu den Binnenschiffern, zu den Legenden um den Schutzpatron der Binnenschiffer und zu den Schiffervereinen, die nach ihm benannt sind, der Regina Winterberg in einer Doktorarbeit der Frage nachgehen ließ, warum gerade der heilige Nikolaus ein Vorbild für den Berufsstand der Binnenschiffer ist.

„Dazu ist es notwendig, seine Legenden und den damaligen sozialgeschichtlichen Hintergrund zu vergegenwärtigen. Auch wenn die Namensgebung der St. Nikolaus-Schiffervereine nicht in allen Fällen aus tief empfunderer Gläubigkeit geschehen sein wird, sondern eher aus einem Traditionsbewusstsein heraus, so ergibt sich doch ein verbindendes Element in

der kulturgeschichtlichen und religiösen Auslegung der Legenden des heiligen Nikolaus.“, schreibt Regina Winterberg in der Einleitung ihrer Studie „St. Nikolaus-Schifferverband - Zielsetzung und Entwicklung“, die am Lehrstuhl von Prof. Dr. Detlev Dormeyer als Dissertation abgefasst und im Wintersemester 2008/09 von der Fakultät Humanwissenschaften und Theologie der Technischen Universität Dortmund angenommen wurde.

Während einer Feier an Bord des Lehnkering-Bereisungsschiffes „Carl Lehnkering“ stellte die frischgebackene Doktorin ihre Arbeit auch Kollegen und Freunden aus dem Schiffer-Berufskolleg vor, denn das Kollegium hatte trotz der rund fünf Jahre währenden Studien überhaupt nichts von den - neben der Lehrtätigkeit stattfindenden - Aktivitäten ihrer Kollegin bemerkt oder gewusst. „Eine Meisterleistung“, wie Schulleiter Hans-Günter Portmann anerkennend bemerkte.

Große Anerkennung gab es - neben den Glückwünschen für den Dokortitel - auch für den Inhalt der Doktorarbeit, denn darin findet sich so viel Spannendes und Aufschlussreiches über die Entstehung und die Arbeit der St.-Nikolaus-Schiffervereine, wie es sonst nirgends zu finden



Haben Regina Winterberg bei den Recherchen und Vorbereitungen für die Dissertation unterstützt: Diakon Günter Johannes Barth aus Mannheim, Doktorvater Prof. Dr. Detlev Dormeyer aus Dortmund, Generalpräses Werner Paquet aus Duisburg (v.l.)

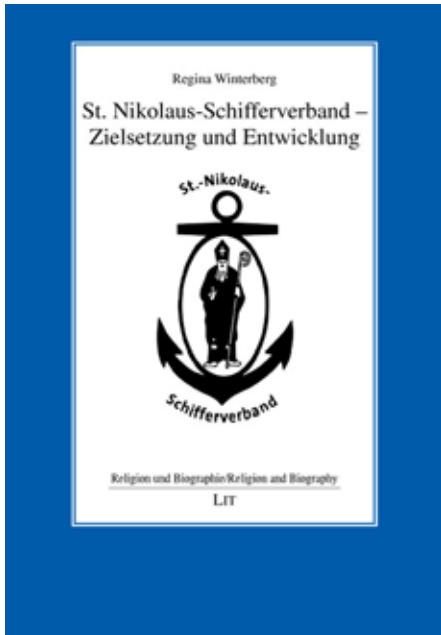
ist. Das 224 Seiten umfassende Buch mit dem Heiligen Nikolaus auf der Titelseite beschreibt zunächst die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord, befasst sich dann mit der religiösen Situation der Binnenschiffer und der Binnenschifferseelsorge als Standesseelsorge, um dann unter anderem auf die Gründung von Ortsschiffervereinen und die Einrichtung von Schifferhospizen sowie Schifferkinderheimen einzugehen, bevor Berichte über die Generalversammlung des inzwischen gegründeten St.-Nikolaus-Schifferverbandes einen interessanten Einblick in das Verbandsleben geben.

Auf der dritten Generalversammlung, im Januar 1909 in Mainz, zeichneten sich erste sichtbare



Zur Feier ihrer Doktorarbeit hatte Regina Winterberg (Mitte, mit der gedruckten Dissertation) Freunde und Kollegen aus dem Schiffer-Berufskolleg zu einer Rundfahrt mit dem Lehnkering-Bereisungsschiff „Carl Lehnkering“ eingeladen.

Fotos: Friedbert Barg



Regina Winterberg. *St. Nikolaus-Schiffverband - Zielsetzung und Entwicklung*. Reihe: *Religion und Biographie/Religion and Biography*. Bd. 20, 2009, 224 S., 24.90 EUR, br., ISBN 978-3-8258-1972-9

Der direkte Link zur Buchbestellung:
www.litverlag.de/isbn/3-8258-1972-9

Erfolge des Verbandes ab, fand Regina Winterberg bei ihren Nachforschungen heraus. So war in Mannheim ein Schifferbüro gegründet worden, in dem die Redaktion des Verbandsorgans „Der Schiffer“ ihren Sitz hatte. Das monatlich erscheinende Blatt berichtete über Fachliches und Gesetzliches aus der Binnenschifffahrt, veröffentlichte Bekanntmachungen des Verbandes und der angeschlossenen Vereine und beantwortete Fragen der Binnenschiffer in einer Art Briefkasten.

Regina Winterberg berichtet in ihrem Buch über das Verbandsleben zwischen den beiden Weltkriegen, beschreibt, wie es um die Verbandsarbeit während des Zweiten Weltkrieges stand und wie es in der Nachkriegszeit - in den Jahren von 1948 bis 1964 - weiterging. Das Buch beinhaltet eine kritische Würdigung der Verbandsarbeit, nimmt den Leser mit zur Mittelrheinischen Wallfahrt nach Bornhofen, lässt ihn an der Schiffsprozession von Assmannshausen zum Binger Riff teilhaben und erläutert ihm die Zukunftsperspektiven des St.-Nikolaus-Schiffverbandes.

Natürlich geht es in dem Buch auch um den Heiligen Nikolaus selbst. Regina Winterberg zeigt Zeugnisse des Schutzpatrons der Schiffer an Rhein, Mosel und Saar auf, beschreibt die Lebensgeschichte des Heiligen und schildert sein Wirken vor historischem Hintergrund und berichtet von seinen Wundern. Eine spannende Dissertation.

2. Informationsveranstaltung der ZKR zur Einführung des elektronischen Meldens in der Rheinschifffahrt

Elektronisches Melden – Wie geht es weiter?

Seinerzeit davon überzeugt, dass die organisatorischen und technischen Voraussetzungen für das elektronische Melden in der Rheinschifffahrt weitestgehend geschaffen sind, hatte die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) beschlossen, dieses verbindlich einzuführen. Zunächst sollten ab dem 1. April 2008 bestimmte Containerschiffe ihre obligatorischen Meldungen bei den Verkehrszentralen elektronisch übermitteln. Da technische Probleme es nicht zuließen, das elektronische Melden wie beabsichtigt durchzuführen, setzte die ZKR im Mai 2008 die Regelungen zum elektronischen Melden aus.

Nunmehr zeichnet sich ab, dass diese Probleme bis Mitte dieses Jahres behoben sein dürften und die ZKR im Juni über die Wiedereinsetzung der Regelungen zum elektronischen Melden entscheiden könnte. Die Informationsveranstaltung soll die Einführung des elektronischen Meldens unterstützen, über die von den Verwaltungen zwischenzeitlich durchgeführten Maßnahmen sowie deren Ergebnisse unterrichten und insbesondere zusammen mit den Betroffenen eventuell noch verbliebene Schwierigkeiten identifizieren und gegebenenfalls zusätzliche Abhilfemaßnahmen entwickeln helfen.

Der Austausch von Informationen soll somit zu einer positiven Lernerfahrung im Hinblick auf die Einführung des elektronischen Meldens führen.

Die Veranstaltung wird am 12. Mai 2009 ab 10.30 Uhr im Gebäude des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Bonn stattfinden. Die ZKR wird dazu Vertreter der Verbände und Experten aller Branchen, die in die Informationskette beim Transport von Containern in der

Binnenschifffahrt eingebunden sind, sowie andere Betroffene einladen und sie bitten, aus Sicht der Praxis die Herausforderungen des elektronischen Meldens darzustellen. Die ZKR möchte mit der Veranstaltung eine offene Diskussion des komplexen Sachverhalts erreichen und sicherstellen, dass die Interessen aller Beteiligten transparent gemacht werden. Neben den aktuellen praktischen Fragen möchte die ZKR auch die Bereitstellung und Meldung der Nummern und der Ladungsdaten der Container in elektronischer Form, die Vereinheitlichung der Meldeverfahren, die Verantwortlichkeit der Schiffsführer sowie die künftige Ausdehnung des elektronischen Meldens auf andere Fahrzeugkategorien, die bereits der Meldepflicht unterliegen, diskutieren.

Mit dem verbindlichen elektronischen Melden beschreitet die ZKR neue Wege in der europäischen Binnenschifffahrt. Dessen Einführung, davon ist die ZKR überzeugt, wird bei einer engen Zusammenarbeit mit den Verwaltungen ihrer Mitgliedsstaaten und dem Schifffahrtsgewerbe auch erfolgreich abgeschlossen werden können. Das elektronische Melden ist eine der Innovationen, mit denen die ZKR die Entwicklung einer sicheren, wirtschaftlichen und modernen Binnenschifffahrt fördert.

Innerhalb der nächsten Wochen wird die ZKR auf ihrer Webseite www.ccr-zkr.org ein detailliertes Programm zu der Informationsveranstaltung und andere Informationen wie auch ein Anmeldeformular bereitstellen.

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 078 44/12 50 + 12 51
Telefax 078 44/44 98



Franz Haniel XXIII an der Loreley zu Berg
etwa um 1950

Foto: Sammlung des Autors

Geschichten aus der Schifffahrt (II)

Der Alte ...

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

... bevor ich nun weiter von mir, meinem schiffischen Werdegang und meinen Erinnerungen hieran erzähle, möchte ich, weil es mir am Herzen liegt, noch ein wenig von meinem Vater berichten und von seinem Vater und von meiner schiffischen Verwandtschaft.

Der besagte „Franz Haniel XIV“ war eigentlich bereits das zweite „feste“ Schiff meines Vaters, das ihm von der Reederei Franz Haniel & Cie GmbH zugewiesen wurde. Zuvor war er Kapitän auf der Dampfschraube* – also gut, - ich erklär's noch mal, - dem Dampfschraubenschlepper „Franz Haniel XXIII“. Dieses Schiff kenne ich allerdings nur von Bildern, an Bord war ich leider nie, war wohl vor meiner Zeit, etwa so um 1950. Als „festes“ Schiff, auch festes „Kommando“ (man merkt, die militärisch geprägte Zeit war noch nicht lang vorüber) bezeichnete man die Tatsache, dass man hier als der Stammkapitän, als der, von der Reederei ernannte Chef ein-

gesetzt wurde. Damit war es dann „sein Schiff – das Schiff des Kapitäns“. Man wurde nie direkt, nach dem Erwerb des großen Rheinschiffer - Patentes, als fester Kapitän eingesetzt, man hatte sich erst einmal als Ablöser, d.h. Urlaubsvertretung zu bewähren. Das tat Vater denn auch auf einigen Schiffen der Reederei Franz Haniel & Cie.

Als er jedoch in der unmittelbaren Nachkriegszeit, etwa so um 1946 - 47, entlassen aus Kriegsgefangenschaft; (er war relativ früh wieder zu Hause), bei einer deutschen Reederei, aus sicher nachvollziehbaren Gründen, zunächst keine Anstellung fand, fuhr er ca. 2 Jahre für die niederländische Reederei Steenkohle auf der schon fast legendären Räderboot „Ragnar“ als Steuermann unter einem, in Insiderkreisen ebenso fast legendären, Räderbootkapitän aus St. Goar. Man nannte ihn den „Franze, Fritz“ was natürlich heißen muss, den Kapitän Fritz Franz.

Dieser „Alte“, und natürlich auch viele andere seines Schlages waren so was wie kleine „Herrgötter“ an Bord. Ihr Wort war Gesetz, ihre Handlungen und ihre Meinungen unantastbar. In der Regel befanden sich diese „Kommandanten“, Schiffermütze auf dem Kopf, (mein Vater und die meisten seiner Kollegen bevorzugten die „Graf-Luckner-Version“) „Käuber Jacke oder Weste“ * an, nicht selten auch einen weißen Schal umgebunden, auf der Brücke der Räderboot alles beobachtend, was an Bord geschah. Und wehe es geschah etwas, was dem „hohen“ Herrn nicht gefiel.

Zwischen dem „Franze-Fritz“ meinem Vater und meinem Onkel, der ebenfalls in dieser Zeit, also

so von 1947 bis 1948 als Rudergänger an Bord der „Ragnar“ war, spielte sich einmal, wie mir von mehreren Seiten übereinstimmend erzählt wurde, folgender Dialog ab.

„Franze-Fritz“ zu meinem Vater, seinem Steuermann: „Hast du deinen Bruder heute schon mal an Deck gesehen?“ Mein Vater: „Nee?“ „FF“: „Ja wo ist der denn?“ Vater: „Ich glaube der hilft den Maschinisten unter Deck!“ In diesem Moment erscheint öl- und rußverschmiert mein Onkel an Deck. „FF“ in breitestem rheinländisch: „Watt host du dan unner Deck gemacht?“ Mein Onkel: „Siehst de doch, - geschloofe!“ „FF“ ent-



Die Räderboot „Ragnar“ bei der Passage der Schiffbrücke Koblenz zu Berg. Das Foto entstand in den 30'er Jahren.

Quelle: „de Binnenvaart“

setzt zu meinem Vater: „Datt is deine Bruder – watt soll aus dem bloß werden?“

Nur so viel an dieser Stelle dazu. Mein Onkel Günther wurde Anfang der sechziger Jahre einer der ersten Schubschiffkapitäne der Haniel-Reederei. Er wurde der Chef, (auch „der Boss“ genannt), an Bord des SB „Franz Haniel 11“. Dieses Schubboot war im Jahre seiner

Indienststellung 1966 das modernste Schiff auf dem Rhein. Über dieses Schiff, das auch für mich, für meinen beruflichen Werdegang von großer Bedeutung wurde, möchte ich jedoch gesondert berichten.

Der Schnorres

Kehren wir wieder zurück auf die Jahre um 1950. Mein Vater erklärte mir einmal, dass diese Jahre für ihn, mit den Anforderungen, die an ihn und sein Können gestellt wurden, für ihn sehr wichtig waren. Führten sie ihn doch zurück in ein halbwegs normales Leben, nach all den schlimmen Erlebnissen während des 2. Weltkrieges. Zumindest half ihm das Geschehen wieder festen Boden unter die Füße zu bekommen. Er war schließlich als junger Mann im zarten Alter von 18 bzw. 19 Jahren zum Militärdienst, und hier muss man ja sagen, Kriegsdienst herangezogen worden.

Zuvor, - etwa bis ins Jahr 1940 hinein genoss er ein recht sorgloses wenn auch arbeitsreiches Schifferleben an Bord des Schleppkahnes „Karnap“ (Haniel 74) auf dem sein Vater, also mein Großvater, Schiffsführer, in diesem Fall muss man, glaube ich, Schiffmann sagen, war. Mein Großvater war so ein „Kaiser - Wilhelm -Typ“ mit Schnurrbart, dem sog. „Es-ist-erreicht-Bart“. Von seinen Enkeln wurde er später auch „der Schnorres“ genannt. Mein Opa, ich denke man darf ihn getrost als den Stammvater unserer schiffischen, d.h. unserer Rheinschifferfamilie bezeichnen, hatte während seiner aktiven Schifferzeit fast immer seine gesamte Familie an Bord. Außer - während der Zeit in der er als Flößer fuhr; er besaß ja auch ein Rheinschiffer- und Flößerpatent, - ausgestellt vom Kö-



Floß mit Steuerschlepper in Höhe Trechtingshausen. Die (nicht besser reproduzierbare) Aufnahme entstand im Jahre 1958.

niglich - Preußischen - Regierungspräsidenten (Unterschrift - so genau lässt sich das leider nicht entziffern - aber mit einiger Sicherheit habe ich hier recherchieren können), - Kgl. Pr. Reg.P. „Franz von Brühl“ zu Coblenz, den 05. Juni 1902).

Schon als Heranwachsender hörte ich mit stetig wachsendem Interesse den Geschichten meines Großvaters zu, wenn ich, was relativ oft geschah, mit ihm zusammen in der guten Stube saß. Wir, also meine Eltern, meine Geschwister und ich) wohnten zu dieser Zeit im Hause meines Opas in Spay am Rhein, (in Schifferkreisen eigentlich nur die Schottel * genannt.

Leider war Opa seit 1951, übrigens dem Jahr meiner Geburt, infolge eines Schlaganfalles an den Rollstuhl gefesselt, auch mit dem artikulierten Sprechen funktioniertes es nicht unbedingt gut - aber ich verstand dennoch alles, was er mir erzählte.

So zum Beispiel die Geschichten vom staken

und stiefeln. Meistens begannen seine Geschichten mit der etwas bissigen Vorbemerkung auf die sich rasch verändernden modernen Verhältnisse: „Weißt du mein Junge, - früher gab's hölzerne Schiffe und eiserne Matrosen, - heute gibt's eiserne Schiffe und Matrosen mit Holzköpp!“

„Datt Fluuz kömmt!“

Über seine Zeit als Flößer, das muss noch vor 1900 gewesen sein, weiß ich eigentlich nur noch, dass er sie meistens von Mainz, bzw. Wiesbaden - Schierstein bis Dordrecht in Holland begleitete, dass diese Flöße oft mehrere hundert Meter lang und bis zu 60 Meter breit waren, nicht selten einen Tiefgang von 2 Metern und mehr aufwiesen und

aus mehreren Teilen bestanden, die gelenkig miteinander verbunden waren. Eine solche Flößerreise dauerte, je nach Wasserstand und Witterungslage und aufgrund der Tatsache, dass sie in Koblenz-Neuendorf oder in Andernach (Namydyer Feld) auf den sog. Floßbauplätzen für die Fahrt in den Niederrhein nochmals vergrößert wurden, weil sie zuvor als kleinere Floßeinheiten die Gebirgsstrecke von Bingen bis St.Goar bewältigen mussten, etwa zwei bis drei Wochen.

Zur aktiven Flößerzeit meines Opas wurden diese Flöße meistens von einem Steuerschlepper, (einer Dampfschraube)* gezogen, bzw. begleitet. Dem Floß voraus wurde ein Wahrschaunachen gerudert, (auf dem Rhein heißt das: gerührt). Dieser Wahrschaunachen führte eine rot-weiß karierte Flagge, mit der er die bergfahrende Schifffahrt auf das Riesenteil, was ihnen da entgegenschwamm, aufmerksam zu machen hatte.

Erklärung einschlägiger bzw. traditionsgebundener Ausdrücke und Bezeichnungen in der Binnenschifffahrt

Dampfschraube Dampfschlepper mit Schraubenantrieb anstatt Seiten- oder Heckrad

Graf-Luckner-Mütze Schirmmütze in bestimmter (knautschbarer) Ausfertigung, wurde bei schlechter Laune tief in der Stirn und bei entsprechender guter Laune weit zurückgeschoben getragen (jedenfalls bei meinem Vater)

Käuber Jacke in der Regel von Frauen aus Kaub am Rhein, (jedenfalls nach ihnen benannt) angefertigte einreihige schwarze Strickwesten mit mindestens 6 Knöpfen und einer Uhrentasche im Hüftbereich. (dazu trugen die Herren, vom Steuermann aufwärts, meistens einen weißen Schal, und als Beinbekleidung dunkelgraue mit schwarzen Längsstreifen versehene Hosen, die Füße steckten in sog. „Pantoffeln“, das waren

schwarze lederne Halbschuhe, ungeschnürt also Slipper, beim Betreten der Wohnräume mussten diese Slipper gegen echte Pantoffel getauscht werden, bei schlechtem Wetter mit teilweise vereistem Deck wurden sog. „Filzdappen“ getragen in die man samt „Pantoffel“ hineinschlüpfte).

die Schottel Stromabschnitt des Rheines (rechtsrheinisch ungefähr von km 575 bis 578)

Streichruder ausladende Balkenruder die gestrichen, d.h. horizontal durch Muskelkraft bewegt werden konnten, ähnlich wie Steuerpaddel nur größer.

Franzmannseit rechtsrheinisch (Westseite)

Hesseseit linksrheinisch (Bundesland Hessen)

Steuersanker meist zahlreich auf Flößen vorhan-

dene kleine, stockankerartige Gebilde, die zur Steuerung über Grund schleifen (grasen) gelassen wurden.

Schoorbaum je nach Verwendung größerer oder kleinerer Baumstamm, beim stiefeln (stiwwele) mit Schulterpassstück versehen, beim Stillliegen an Land größer und kräftiger als Abstandshalter zum Ufer z.B. bei Wasserstandsschwankungen verwendet

Dampfschlepper Ragnar legendär, weil einzige Räderboot im Schleppbetrieb mit fast 50 Schaufelradumdrehungen/Min, sehr stark (ca. 1600 PS), ein großer Energiefresser, mehr als 60 Zentner/Std. von der Bauweise für alle Besatzungsmitglieder eines der schönsten und komfortabelsten Räderboote.

An Bord dieser Flöße arbeiteten, je nach Größe, zwischen 150 und 300 Männer. Die meisten an den bis zu 24 Streichrudern * an Kopf und Ende des Floßes, die auf Kommando des Floßsteuerermannes (und nicht etwa des Floßmeisters, - der war für die Konstruktion verantwortlich) die Ruder bedienten. Ich glaube, die Kommandos lauteten je nach Richtung, in die die Ruder gleichzeitig bewegt werden mussten: „Achtung unn all zu gleich, ihr Ruder knechte Franzmannseit' - des is net die rechte, - oder Hessesseit', do wohne die bessere Leit!“ Opa bedeutete mir, dass es zu seiner Zeit ja eigentlich eine relativ einfache Arbeit geworden war, weil man ja die Dampfschraub' * als Hilfsmittel hatte und zumeist die quälende Arbeit mit den ganzen Steuerankern * entfallen konnte. Diese Steueranker und Steuerketten wurden dann gebraucht, wenn das Floß (etwa innerhalb der Gebirgsstrecke) durch die Stromschnellen und um die diversen Ecken gesteuert werden musste, - und zwar ohne Steuerschlepper. Das schien aber vor Opas Zeit der Fall gewesen zu sein.

Ach so, - das mit dem staken ist noch nicht erklärt. Staken waren lange Steuerstangen, die von den Flößern (mit) eingesetzt wurden, um das Floß auf Kurs zu halten. Ich kann mir gut vorstellen, dass sich die Arbeit mit diesen Staken wesentlich leichter umschreiben als tatsächlich bewältigen ließ.

Kommen wir noch zum Stiefeln, (auf rheinisch Platt: stiwwele). Diesen Begriff, aus dem Bereich: Schiffe ohne eigene Triebkraft und das, was damit zusammenhing, erklärte mir der Opa so: „Also Jung, - als es noch eiserne Matrosen gab ... (aber das sagte ich dir ja schon), war das mit der motorisierten Schifffahrt, (gemeint war wohl mehr die Dampfschifffahrt) noch nicht so weit her. Manchmal mussten wir ohne Schlepperhilfe sehen, wie wir zu Tal kamen. Dann stiefelten wir z.B. von der Mainspitze bis Geisenheim zu Tal. Mit Hilfe der Anker und der Ankerwinden wurde der Schleppkahn „auf Strom“ gedreht und mit dem Einsatz von Schoorbäumen *, die vorne seitlich neben dem Schiff ins Wasser getaucht und auf Grund aufgesetzt wurden und mit denen man dann, die Schulter zum Schieben fest eingesetzt, auf dem Gangbord steuer- und backbord nach hinten lief. Hinten raus aus dem Wasser und wieder nach vorn. Bei stärkeren Kursbewegungen mussten zusammengebundene Kettenteile nach Außenbord geworfen und über Grund gezogen werden und zwar auf der jeweilig in Frage kommenden Seite, bis der Kahn seinen Kurs wieder aufgenommen hatte. Gleiche Prozedur beim aufdrehen.“

„Weißt du jetzt, warum eiserne Matrosen und so?!“

Education in Inland Navigation

Ausbildungsnetzwerk EDINNA gegründet

Die erste offizielle Mitgliederversammlung von EDINNA () fand in Rotterdam statt. Das Treffen der Schulleiter der Binnenschiffahrtsaus- und weiterbildungsinstitute am 4. und 5. Februar 2009 stellt einen weiteren wichtigen Schritt in der Entwicklung des Netzwerkes nach der Absichtserklärung von Straßburg im Juni 2008 dar.

EDINNA besteht aus Vertretern von 19 Aus- und Weiterbildungsinstituten aus Österreich, Belgien, Kroatien, Frankreich, Deutschland, den Niederlanden, Polen, Rumänien und Serbien.

Die EDINNA Mitgliederversammlung stimmte über die Satzung ab, entschied sich für die Rechtsform eines niederländischen Vereins und wählte für die Dauer von 2 Jahren (2009-2011) den Vorstand:

Präsident: A. Mintjes, Maritieme Academie Harlingen, Niederlande

Vize-Präsident: H. Portmann, Schiffer-Berufskolleg RHEIN Duisburg, Deutschland

Sekretär und Schatzmeister: R. van Reem, STC-Group Rotterdam, Niederlande

Berater: D. Munteanu, Rumänisches Maritimes Trainingszentrum Constanza, Rumänien
M. Ghiba, Universität Craiova, Rumänien

Die Mitglieder von EDINNA diskutierten ihre zukünftige Ausrichtung in verschiedenen Ar-

beitsgruppen und legten Schwerpunkte für ihr Arbeitsprogramm fest. Themen wie die Harmonisierung der Berufsausbildung in der Binnenschifffahrt einschließlich Sprache, das Gebrauchen moderner Technologien, wie z.B. Simulatoren oder elektronische Lernkonzepte, wurden während der zweitägigen Veranstaltung intensiv erörtert. Außerdem befassten sie sich mit zukünftigen Kooperationsmöglichkeiten, wie Austauschprogramme.

EDINNA bietet eine Bildungsplattform für die Binnenschifffahrt nicht nur für die Mitglieder, sondern auch für interessierte Institutionen als Fördermitglieder. EDINNA ist ein neuer Akteur in der Binnenschifffahrt, der seine Interessen gegenüber den Sozialpartnern, der EU-Kommission und den Flusskommissionen gegenüber zum Ausdruck bringt.

EDINNA wird unterstützt von PLATINA (platform for the implementation of NAIADES), einer Initiative der Europäischen Union (Generaldirektion Verkehr und Transeuropäische Netze) im 7. Forschungsrahmenprogramm, welche mehr als 22 Partner aus 9 europäischen Ländern verbindet, um Maßnahmen zur Förderung der Binnenschifffahrt zu unterstützen. PLATINA kooperiert im Bereich „Jobs and Skills“ eng mit dem neuen Aus- und Weiterbildungsnetzwerk. Weitere Informationen im Internet unter www.naiades.info oder www.edinna.eu.



Die beteiligten Schulleiter und Delegationsmitglieder bei der Gründungsversammlung in Rotterdam

„Versicherungslösungen schaffen, die genau für den Kunden passen“

RIW eröffnete neues Büro in Rostock

Im Osten der Bundesrepublik sowie in neuen Mitgliedsländern der Europäischen Union engagiert sich die RIW-Assekuranz Bureau Sahlfeld GmbH bereits seit einiger Zeit mit großem Erfolg. Um die wachsende Zahl der Kunden und auch weitere Interessenten in Zukunft noch besser und vor allem auch noch schneller betreuen zu können, wurde ein Zweigbüro in Rostock gegründet. Die Leitung hat Birgit Bliesener übernommen: Die Dipl.-Ökonomin und langjährige, erfahrene Mitarbeiterin in der Versicherungsbranche hat sich und ihrem neuen Team in ihrem Zuständigkeitsgebiet bereits einen hervorragenden Namen erarbeitet, wie sich Geschäftsführer Wolfgang Hausmann freut: „Und schon jetzt wird deutlich, dass vor allem die Kunden in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg zukünftig von unserem verbesserten Service profitieren können und gerne unsere Angebote wahr nehmen.“

„Damit decken wir als Ansprechpartner den Bereich Elbe bis nach Dresden, Spree, Havel, die Kanalschiffahrt und Seen-Fahrgastsschiffahrt in Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Berlin und Sachsen zunächst einmal ab“, sind die neu hinzu gekommenen Aktivitäten für Hausmann einerseits eine logische Erweiterung, andererseits ein Ausbau der schon bestehenden, sehr erfolgreichen Aktivitäten. „Für uns ist als zusätzliches Geschäft noch wichtig geworden, dass wir mittlerweile rund hundert Eigner von Fischkuttern, die auf der Ostsee ihren Lebenserwerb betreiben, im Bestand haben. Dieser Bereich hat zwar nicht mit der Binnenschiffahrt direkt zu tun und der eine oder andere mag im ersten Moment schmunzeln - aber wir kennen die Menschen und das Land, die Bedingungen, unter denen die Menschen dort mit Schiffahrt ihren Lebensunterhalt verdienen.“

Mit dem Rückzug der DARAG Deutsche (Auslands-) Versicherungs- und Rückversicherungs AG aus den neuen Bundesländern sei zudem eine Versorgungslücke entstanden, die es nun zu füllen gelte. Und das durchaus im gegenseitigen Einverständnis, wie Hausmann betont: „Wir haben seinerzeit mit der Württembergische und Badische Versicherungs-Aktiengesellschaft, WüBa, verschiedene Möglichkeiten besprochen.“ Eine Idee war dabei auch die Bürogemeinschaft mit einem befreundeten Broker. Am Ende jedoch stand der Entschluss für ein Zweigbüro. „Deshalb haben wir im Einvernehmen mit der WüBa und der DARAG die Kunden im Direktbestand auf den Wechsel vorbereitet, kommunizieren, dass

ein Makler-Versicherer wie die WüBa mit einem guten Partner vor Ort präsent sein möchte, um die Geschäfte weiterhin zu pflegen.“

Für das neue Engagement sei jedoch der vertraute Ansprechpartner Birgit Bliesener enorm wichtig gewesen, berichtet Hausmann: „Mit dem Büro hat sie sich für die DARAG in der Verbindung mit Reedereien und Schiffseignern einen Namen erworben. Sie hat über Jahrzehnte Schadenangelegenheiten bearbeitet, vertragliche Dinge angelegt und eine sehr gute Arbeit geleistet - und wird es auch in Zukunft mit uns weiter machen.“

Die erste Bilanz nach der Neueröffnung fällt entsprechend positiv aus: Durch einen Stützpunkt in Rostock habe das Unternehmen nun die erforderliche räumliche Nähe geschaffen, um in Schadenfällen zeitnah - und höchst kompetent - agieren zu können. „So ist auch die persönliche Präsenz leicht herzustellen und das ist eben mit der vorhandenen Kompetenz das ausschlaggebende Kriterium.“

Der Geschäftsführer betont, dass sich das Duisburger Unternehmen direkt nach der Wende und in den Folgejahren zunächst bewusst zurück gehalten habe, als andere das schnelle Geschäft gesucht hätten. Nun allerdings bestehe zum einen die Nachfrage nach der bewährten Dienst-

leistungspalette der RIW-Assekuranz Bureau Sahlfeld GmbH. Zum anderen geht Hausmann davon aus, dass sich der Markt in den kommenden Jahren weiter entwickeln wird: „Die Binnenschiffahrt zum Beispiel von Polen aus wird bis zum Rhein einstrahlen, zur Donau sowieso. Und da können wir auch unsere Dienste von unseren Standorten in Duisburg-Ruhrort und Rostock mit entsprechenden Fachkräften anbieten.“ Das sind im Bereich der gewerblichen Binnenschiffahrt der Versicherungsschutz - von Kasko bis hin zu P&I, was von wenigen in der Assekuranz beherrscht wird. Im Klartext: Es gibt nur wenig kompetente Broker.“

Als einen der ersten Kunden hat das neue Büro die Berlin-Brandenburgische Schifffahrtsgesellschaft e. V. im Historischen Hafen Berlin gewinnen können. Stilllieger, wie Hausmann erklärt, noch dazu an einem Standort in Berlin-Mitte: „Aber auch in diesem Fall geht es um Flusskasko-Versicherung.“ Das Gebiet der Museumsschiffe ist ihm von einem anderen Objekt in der Betreuung vertraut: Dem „Oskar Huber“ in Duisburg. Daneben hat das Büro Kontakt zu dem historischen Hafen in Brandenburg an der Havel geschlossen. „Wir sind auf Ansprechpartner gestoßen, die ein offenes Ohr haben und Versicherungslösungen herbeiführen möchten, die genau passen.“



Das RIW-Team. Eva-Marie Heger, Katrin Steinbrecher, Thorsten Buttler, Birgit Bliesener, Wolfgang Hausmann, Helga Peters, Gisela Flücken, Günter Ulf (von links, es fehlen Heinz-Joachim Michel und Manfred Kalenberg) Foto: RIW

Die deutsche Partikulierschiffahrt wird getragen von vielen pffiffigen Ideen der Schiffseigner, von großem Engagement und von der Liebe zum Schiff

Reeder und Partikuliere arbeiten zum Wohl der Binnenschiffahrt zusammen

Von Dr. Hermann Blankmann

Die Partikulierschiffahrt ist die Seele der deutschen Binnenschiffahrt. Während in den Niederlanden die Partikulierschiffahrt immer die führende Rolle gespielt hat, hatten in Deutschland die Reedereien traditionell eine starke Stellung. Doch spätestens mit der Liberalisierung im Jahr 1993 haben sich die Reedereien insbesondere bei der konventionellen Schiffahrt aus dem operativen Geschäft auf dem Wasser zurückgezogen. Viele Fahrzeuge wurden an die angestellten Schiffsführer verkauft, die damit zu Partikulieren wurden.

Die Reedereien verfügen weiterhin über Fahrzeuge insbesondere in Spezialbereichen wie der Gas-, Chemikalien- und Mineralölfahrt sowie im Schubschiffahrtsbereich - also dort, wo generell hohe Investitionen notwendig sind. Auch wenn die traditionelle Klassifizierung zwischen Partikulieren als die Binnenschiffahrtsunternehmer mit bis zu drei Fahrzeugen und ohne Landbetrieb auf der einen Seite und Reedereien auf der anderen Seite heute in vielen Fällen nicht problemlos möglich ist, dürfte bezogen auf deutsche Binnenschiffahrtsunternehmen der Anteil der Partikulierunternehmen bei 90 Prozent liegen.

Notgemeinschaft der Partikuliere

Vertreten werden die Partikuliere in Deutschland durch zwei Verbände, nämlich den Bundesverband der Selbständigen, Abteilung Binnenschiffahrt (BDS) und den Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt (BDB). Der BDS mit Sitz in Bonn versteht sich als Spezialverband für Partikuliere. Dies erklärt sich aus der Geschichte des Verbandes heraus, der seine Wurzeln in der „Interessen- und Notgemeinschaft der Partikuliere“ hat, die 1975 in Baden-Württemberg gegründet wurde. Anlass war die schlechte wirtschaftliche Situation, die aus den rückgängigen Transportmengen, der Ölkrise, dem ruinösen Wettbewerb der Bundesbahn, den Überkapazitäten und dem steigenden Kostendruck resultierte und die Partikuliere am härtesten traf. Starke Reglementierungen in der Vergangenheit hatten dazu geführt, dass die Reedereien de facto das Ladungsmonopol innehatten und auch die Genossenschaften

lediglich als Unterfrachtführer der Reedereien beschäftigt wurden. Dies führte in wirtschaftlich schwieriger Zeit dazu, dass die Reedereien ihrem eigenen Schiffsraum die lukrativen, weil tariflich festgelegten Frachten zuteilten und den Partikulieren die grenzüberschreitenden Transporte mit schlechter Fracht überließen. Auf Vermittlung der baden-württembergischen Landesregierung entstand seinerzeit der Kontakt zum Bundesverband der Selbständigen, Landesverband Baden-Württemberg, der die Partikuliere 1976 aufnahm. Die Interessen- und Notgemeinschaft löste sich auf und ging in die neu gegründete Abteilung Binnenschiffahrt auf,

Suche Mitfahrgelegenheit für 2 ältere Personen auf einem Rheinschiff.

Tel. 0171-6074646

die bundesweit Fuß fasste. In seiner heutigen Form gibt es den „Bundesverband der Selbständigen, Abteilung Binnenschiffahrt e.V.“, abgekürzt BDS, seit 1989, als er beim Vereinsregister des Amtsgerichts Bonn eingetragen wurde. Die Anbindung an den „großen“ BDS blieb auch nach der Gründung des eingetragenen Vereins erhalten. Auf europäischer Ebene ist der Partikulierverband Mitglied der Europäischen Schiffer-Organisation (ESO), in der neben dem BDS niederländische, belgische, französische und seit jüngstem auch polnische Partikulierverbände vertreten sind.

Fördernde Mitglieder erwünscht

Der BDS versteht sich als ein Zusammenschluss selbstständiger Unternehmer aus der deutschen Binnenschiffahrt. Seinen Zweck sieht er darin, die Partikuliere in ihrer Stellung in Wirtschaft und Gesellschaft zu erhalten, zu schützen und zu stärken. Es ist daher Aufgabe des Verbandes, die Interessen der selbstständigen Binnenschiffahrtsunternehmer insbesondere auf den Gebieten der Verkehrs-, Wirtschafts-, Steuer-, Sozial- und Gesellschaftspolitik zu vertreten, wie es in der Satzung heißt. Laut Satzung können selbstständige Unternehmer, die Eigner oder Ausrüster eines in einem deutschen Schiffsregister eingetragenen Binnenschiffes sind, Mitglied werden. Daneben

besteht für natürliche und juristische Personen, die Zweck und Aufgaben des Verbandes unterstützen, die Möglichkeit der fördernden Mitgliedschaft. Die weitaus größte Zahl der heute rund 160 Mitglieder kommt nach Angabe der BDS-Geschäftsführerin Andrea Beckschäfer aber aus der Partikulierschiffahrt.

Der BDB mit Sitz in Duisburg-Ruhrort versteht sich dagegen traditionell als Vertretung der gesamten deutschen Binnenschiffahrt, in der die Partikulierschiffahrt natürlich auch ihre Bedeutung hat. Seine wesentliche Aufgabe sieht der BDB darin, das Leistungspotenzial der Binnenschiffahrt im Bewusstsein der Entscheidungsträger zu verankern und dafür zu sorgen, dass bei der Lösung der zunehmenden Verkehrsprobleme die Binnenschiffahrt in ausreichendem Maße berücksichtigt wird. Der Verband verfolgt den Zweck, seine Mitglieder in allen das Gewerbe berührenden Fragen zu beraten und ihre gewerblichen Interessen gegenüber der Politik, der Verwaltung und sonstigen Institutionen zu vertreten. Auf europäischer Ebene ist der BDB über die Europäische Binnenschiffahrts-Union (EBU) vertreten.

Partulierkommission im BDB

Den spezifischen Interessen der Partikulierschiffahrt wird im BDB in dessen Partulierkommission Rechnung getragen. Allerdings kann der BDB auf Anfrage nicht exakt beziffern, wie hoch die Anzahl der Partikuliere ist, die durch den BDB vertreten werden. Als direkte Mitglieder sind nur wenige Partikuliere dem BDB angeschlossen, wie ein Blick in das Mitgliederverzeichnis im Geschäftsbericht des Verbandes zeigt. Zahlreiche Partikuliere sind allerdings indirekt über ihre Genossenschaften oder über Reedereien, für die sie festfahren, vertreten. Beim BDB, so Jens Schwanen, Sprecher der Geschäftsführung, gebe es keine bewusste Trennung zwischen dem, was für die Partikuliere und was für Reedereien getan wird. Man arbeite zum Wohle der gesamten Binnenschiffahrt. Der Einsatz für mehr Liegestelle oder Pkw-Übernahmeplätze komme vom gesamten Verband, tendenziell würden Partikuliere davon stärker profitieren. Auch hinter dem Engagement im Rahmen der Änderung des § 6b stand der gesamte BDB; die Ergebnisse kommen insbesondere den mittelständischen

Schiffahrtsunternehmen zugute, ohne dass das Engagement für diese Schifffahrtsgruppe besonders herausgestellt wurde.

Aus Sicht des BDB gibt es die frühere im Gewerbe gepflegte Konfrontation zwischen Partikulieren und Reedereien nicht. Man arbeite zum Wohle des gesamten Verkehrsträgers zusammen. Exemplarisch verweist Schwanen auf das bei einer Besprechung im Verkehrsministerium in Zusammenhang mit der Ausgestaltung der Modernisierungsmaßnahmen in der deutschen Flotte von Reedereiseite gemachte Angebot, den Partikulieren bei der Mittelvergabe den Vortritt zu lassen, wenn die Fördermittel nicht für alle reichen sollten.

Zusammenarbeit von BDS und BDB

Auch die in früheren Jahren sehr ausgeprägte Konfrontation zwischen dem BDS und dem BDB hat einer durchaus konstruktiven Zusammenarbeit Platz gemacht. Nur in ganz wenigen Fällen gibt es grundsätzliche Unterschiede; meist jedoch vertreten die beiden Verbände die gleiche Auffassung und treten in der Öffentlichkeit mit einer Stimme aus, wobei es in Nuancen kleine Abweichungen geben kann, die aber mittlerweile nicht mehr nach außen getragen werden, sondern intern geklärt werden. Für die Durchsetzung von Forderungen und berechtigten Ansprüchen gegenüber der Politik und der Verwaltung hat sich eine solche Vorgehensweise bewährt.

In Partikulierfamilie geboren

Da ist zum Beispiel Hans-Peter Duhr aus Perl an der Mosel. Geboren 1947 in einer Partikulierfamilie hat er bis heute sein ganzes Leben auf dem Wasser verbracht, unterbrochen nur von 72 Monate Schulzeit – neun Schuljahre mit jeweils acht Monaten Unterrichtszeit, wie Duhr vorrechnet. Eine Ausbildung, die er ab 1962 auf dem elterlichen Schiff absolvierte, wäre eigentlich nicht notwendig gewesen, schließlich war er durch das Leben an Bord mit allen Kenntnissen und Arbeiten an Bord und auf dem Wasser vertraut. 1968 - Duhr hatte bereits ein Patent für die Saar und Mosel - verließ er das elterliche Unternehmen und wechselte auf einen Schleppkahn aus Neuwied, zunächst als Matrose, ab 1969 als Schiffsführer. Mit gut 24 Jahren wechselte er auf ein hochmodernes Motorschiff, das im Rahmen der Berlinförderung neu gebaut worden war. Kurze Zeit später ging er als Schiffsführer auf die „Frankenwald“, die heute unter der Flagge der Bonamare noch fährt. Dieses Schiff wurde für die nächsten Jahre seine Wirkungsstätte. Anfangs erforderte das Schiff und die Arbeit seine volle Kraft. Über zwei volle Jahre, nämlich zwischen 1974 und 1976, war Duhr ohne das Schiff für einen Urlaub oder sonstige Erholungsmaßnahmen zu verlassen

ununterbrochen an Bord. Duhr: „Das Schiff und die Arbeit damit war die beste Erholung“. Im Jahre 1977 wechselte Duhr im Rahmen von Umstrukturierungsmaßnahmen vom angestellten Schiffsführer zum Pächter der „Frankenwald“ und wurde damit zum Partikulier. Zwei Jahre später entschloss er sich, die Ladung selbst von Bord aus zu akquirieren und dies nicht mehr durch die Eigentümer-Gesellschaft des Schiffes besorgen zu lassen. Damit wurde er, wie es Duhr formuliert, zum „Vollpartikulier“. In einer Zeit ohne Handy war dies nicht so einfach. Nach neun Jahren mit und auf der „Frankenwald“ war – so Duhr - die Luft raus. Eine sichere und auskömmliche Existenz verlassend, hieß es für ihn „zurück zu den Wurzeln“. Mit einer Peniche, die er schon Jahre vorher gekauft hatte, legte er 1983 los. Die Reisen führten vom Mittelrhein in die Nähe von Paris, von der oberen Marne nach Spycyk, aus den Niederlanden nach Südfrankreich. Acht solcher Reisen im Jahr reichten aus, um zufrieden und auskömmlich leben zu können.

Später kaufte Duhr das Motorschiff „Mosel“, vormals Maria S, davor Elisabeth Kessler, Frieda, Karl, Vereinigung – Baujahr 1892, mit dem er bis heute fast ein Vierteljahrhundert insbesondere auf der Mosel fährt. Zwischenzeitlich hat er das 90-Meter-Schiff auf 105 Meter verlängert. Die Ladefähigkeit erhöhte sich dadurch um 350

Tonnen auf 1.950 Tonnen. Bis vor kurzen war er in erster Linie im Kiesverkehr auf der deutschen und französischen Mosel tätig. Aufgrund struktureller Änderungen im Kiesgeschäft in der Region, die immer weniger Schiffstransporte erforderten, wandte sich Duhr in den letzten Jahren anderen Verkehren zu. Ein idealer Einsatz waren die Schrottverkehre von Trier und Koblenz nach Neuves Maison, also bis ans Ende der Großschifffahrtstrasse Mosel.

Im Großen und Ganzen ist Duhr mit sich und der Binnenschifffahrtswelt zufrieden. Was ihn aber wurmt, ist die unterschiedliche Handhabung der Besatzungsvorschriften. Seit jeher fährt er zusammen mit seiner Ehefrau Bärbel, gleichfalls Patentinhaberin. Die deutsche Wasserschutzpolizei moniert jedoch, dass die „Mosel“ unterbemannt ist und fordert als dritte Kraft an Bord den Decksmann. Auch die französische Wasserschutzpolizei kontrolliert regelmäßig, moniert allerdings keineswegs die Besatzungsstärke. In Frankreich werde seine Fachkompetenz honoriert, so Duhr. Der Schiffer werde dort noch geachtet. Wer auf der französischen Mosel sein Schiff ordentlich fährt und andere nicht gefährdet oder schädigt, könne dort „ungestört seine Runden drehen“. Der Partikulier weiß aus Erfahrung, dass viele Schiffe ab der Grenze die Besatzung reduzieren und den Bordmitgliedern freie Tage gewähren, obwohl in Frankreich auf



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.

der Mosel die gleichen Gesetze gelten wie in Deutschland.

Duhr vermag nicht einzusehen, dass er monatlich eine zusätzliche Kraft mit 3.000 Euro bezahlen soll, die er de facto nicht benötigt. Diese Einstellung hat ihm so manche Anzeige der deutschen Wasserschutzpolizei eingebracht. Aktuell laufen 28 Anzeigen der WSP Trier wegen Unterbemanning. Allerdings ist über diese Vorgänge noch nicht entschieden.

Duhr ist aber inzwischen so verärgert, dass er verkaufen will. Bei seiner Kostenstruktur ist jede Reise lohnend und diese Freiheit macht ihn stark gegenüber den Verladern. „Mit Fug und Recht kann ich behaupten, mit dem Schiff noch nie ein unauskömmliche Reise gemacht zu haben“, so der Partikulier. Für etwas über 300.000 € kann ein motivierter Jungpartikulier jetzt dieses 1.950-t-Schiff erwerben, das Duhr in höchsten Tönen lobt. Die „Mosel“ habe eine gute Aura. „Wenn man 25 Jahre mit einem Schiff fährt, dann hat das Schiff einen guten Geist, dann ist das Schiff gutmütig und neigt nicht dazu, seinem Besitzer Sorgen zu machen. An solche Dinge glaube ich, so wie ein Seemann nervös wird, wenn die Ratten von Bord springen.“

Ausbildung auf der „Beuthen“

Auch Eberhard Butenhof entstammt wie Duhr einer Partikulierfamilie. 1952 geboren begann er im Alter von 15 Jahren die Ausbildung auf dem elterlichen Schiffe MS „Beuthen“. Nach der Ausbildung 1970 wechselte er als Matrose zur Elbia Eilfracht, später folgte der Einsatz auf Fahrzeugen anderer Schifffahrtsunternehmen, 1976 – Butenhof fuhr damals bei Lehnkering – machte er sein Patent. Danach arbeitete er auf der Personen- und Fahrzeugfähre Frankfurt-Hoechst. 1978 holte ihn das Schifffahrtsunternehmen Rasche als Schiffsführer auf die „Aphrodite“. Auf diesem Schiff fuhr er neun Jahre lang. Vor fast 22 Jahren, exakt zum 1. April 1987, übernahm dann Eberhard Butenhof von der Eigentümergemeinschaft Bonamare das MS „Bayerischer Wald“ als Schiffspächter und wurde damit zum Partikulier. Dies Fahrzeug fährt er heute noch immer.

Mit seinem 100 Metern langen, 9,50 Meter breiten und bei einem Tiefgang von gut drei Metern 2.000 Tonnen fassenden Schiff ist Butenhof – wie es heute im besten Neudeutsch heißt – gut für den Markt aufgestellt. Das doppelwandige Einraumschiff mit einem Laderaum von 73 mal 7,50 Meter und einer Motorenleistung von 1.320 PS eignet sich für den Allroundeinsatz in der Massengut-, Container- und Schwergutfahrt, auch wenn es sich dabei um Gefahrgüter handelt. Butenhof fährt für die unterschiedlichen Verloader bzw. Befrachter, sowohl in längerfristigen Verträgen als auch im Tagesgeschäft. So

hat er jüngst in einem längerfristigen Vertrag bis Ende Januar Container für die CCS gefahren. In der erste Februartagen fuhr er dann im Spotmarkt „gute“ Kohle in den Neckar.

Doch Butenhof fährt nicht nur trockene Ladung, sondern auch „lebende Ladung“. Seit einigen Jahren bietet er Interessierten die Mitfahrt auf der „Bayerischer Wald“ an. Den Gästen steht eine der drei separaten Wohnungen auf dem Achterschiff zur Verfügung. Für diese „Urlaubsvariante der besonderen Art“, wie es Eberhard Butenhof formuliert, macht er keine besondere Werbung. Nur auf der Internetseite seines Schiffes gibt es dazu Hinweise, und einige Links im Internet führen auf diese Seite. Dennoch ist das Angebot gut ausgebucht, wobei ein besonderer Schwerpunkt zwischen April und September liegt, aber selbst im Januar und Februar gibt es Gäste, die durch das Bordleben eine ganz andere, ihnen bisher völlig unbekannte Welt erleben. Wenn die Interessenten die Reise buchen, wissen diese nicht, wo sie einsteigen werden, wohin die Reise geht und wo sie endet.

Rheinvorlandstraße 10
D-68159 Mannheim
Fon: +49 (0)6 21 / 12 34-7 77
Fax: +49 (0)6 21 / 12 34-7 99
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

Der Markt für solche Reisen ist da, weiß der Partikulier. Ein solches, interessantes Nebengeschäft kann er seiner Berufskollegen nur empfehlen, wenn sie den entsprechenden Platz an Bord haben. Die Gäste sind „pflegeleicht“. Wer einen solchen Urlaub bucht, ist sich im Klaren, worauf er sich einlässt. Keiner hat bisher „Kreuzfahreransprüche“ gestellt.

Fremde Leute an Bord ist Butenhof gewohnt, denn neben den Urlaubsgästen wird das Schiff häufig für Filmarbeiten genutzt, so z.B. für die Sendung mit der Maus, für die Anrheiner im WDR-Fernsehen, für die RTL-Reihe die Wache, für die Stadtklinik, für das Frühstückfernsehen und für zahlreichen andere Sendung im WDR und im SWF. Daneben sind Werbefilme an Bord gedreht worden. Auch als Werbe- und Eventschiff in der unterschiedlichsten Form wird die „Bayerischer Wald“ genutzt. Dies beginnt damit, dass das Schiffe überdimensionale Bierflaschen und –gläser zu Werbezwecken über den Rhein fährt, und reicht bis hin zu Veranstaltungen, bei denen Jugendgruppen im Laderaum ein Camp mit allem Drumherum einrichten.

Jetzt in der Fahrgastschiffahrt

Einen interessanten Weg in der Partikulierschiffahrt ist Günter Emmer gegangen. Von der gewerblichen Güterbinnenschiffahrt ist er vor fast zehn Jahren zur Fahrgastschiffahrt gewechselt. Auch Emmer entstammt einer Partikulierfamilie. Im Alter von 15 Jahren begann er 1971 seine Ausbildung auf der elterlichen, 480 Tonnen großen „Frohsina“ und fuhr auf diesem Schiff später als Matrose weiter. Eingesetzt wurde das Schiff jahrelang für den Transport von Kupfer von Hamburg nach Berlin.

Da die Kupfertransporte nach Berlin rückläufig waren, suchte Emmer neue Betätigungsfelder. Er erkannte, dass das relativ kleine Schiff für neue Märkte nicht optimal war. Deshalb wechselte er das Schiff gegen ein anderes aus, allerdings blieb der Name „Frohsina“. Das neue 500 PS starke Schiff hatte eine Tragfähigkeit von 750 Tonnen. Mit diesem Fahrzeug schloss er sich der TGB Transport-Genossenschaft Berlin an. Damit änderten sich nicht nur die Transportgüter, sondern auch die Fahrtgebiete. Ein Schwerpunkt lag im Kohlentransport zwischen dem Ruhrgebiet und Berlin. Zwischenzeitlich hatte Emmer weitere Patente erworben, so das Patent für die polnische Oder und für die Rheinschiffahrt.

Der Wegfall des Frachentarifs Binnenschiffahrt (FTB) aufgrund der Liberalisierung und der damit zusammenhängende Niedergang der Frachten in der westeuropäischen Binnenschiffahrt in der zweiten Hälfte der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts führten Emmer 1999 zu einer Grundsatzentscheidung. Er sah seine Zukunft nicht mehr in der gewerblichen Güterbinnenschiffahrt, sondern in der Fahrgastschiffahrt. Deshalb übernahm er ein zum Verkauf stehendes Personenschiffahrts-Unternehmen in Saarbrücken.

Die Flotte der „Saarbrücker Personenschiffahrt Günter Emmer GmbH“ – so die offizielle Bezeichnung – besteht aus zwei Fahrzeugen. Da ist zunächst das Fahrgastschiff mit dem Emmer'schen Traditionsnamen „Frohsina“. Das 1907 gebaute und 1964 sowie 1991 umgebaute Fahrzeug mit einer Länge von fast 37 Metern, einer Breite von 4,60 Metern und einem Tiefgang von knapp einem Meter verfügt über 60 Innen-sitzplätze und 100 Sitzplätze auf dem Sonnendeck. Das zweite Fahrgastschiff ist die „Stadt Saarbrücken“ mit 150 Innensitzplätzen und 100 Sitzplätzen auf dem Sonnendeck. Das gut 38 Meter lange und fünf Meter breite Fahrzeug taucht maximal 0,90 Meter ein.

Auch nach fast zehn Jahren hat Emmer den Wechsel in die Fahrgastschiffahrt nicht bereut. Es sieht klar die persönlichen Vorteile dieser Betriebsform. So ist sein Leben planbarer geworden.

Karin und Albrecht Scheubner sind mit ihrer MS „Jenny“ seit mehr als sieben Jahren im Dienste der Wissenschaft auf den deutschen Binnenwasserstraßen unterwegs

Vom Frachter zum Wissenschaftsschiff

Von Jennifer Held

Das Hauptgeschäft für Partikulier Albrecht Scheubner ist das Verchartern seiner „MS Jenny“. Das 105 Meter lange und 9,5 Meter breite Schiff wird so beispielsweise von Reiseunternehmen für Weihnachtsfeiern, oder zur Präsentation neuer Urlaubskataloge angemietet. „Der Mieter kann die Räumlichkeiten ganz nach seinem Geschmack gestalten“, berichtet der Kapitän.

Der Veranstalter muss sich bei der MS Jenny nicht den Gegebenheiten anpassen, wie das etwa in einem gebuchten Saal der Fall ist. Sondern er kann seine Ideen unter Deck frei umsetzen. Dafür ist der Auf- und Abbau jedes Mal mit einem recht großen Aufwand verbunden. Mit einem Verladekran müssen Bänke, Tische, Regale, Getränkepaletten und vieles mehr zuerst auf das Schiff geladen, und nach dem Ende der jeweiligen Veranstaltung wieder alles zurück an Land befördert werden. „Dann sieht es hier immer aus wie auf einem Schlachtfeld“, sagt Scheubner. Er und seine Frau Karin haben aber nicht nur Gäste und Besucher an Bord, sondern können in dem 77 Meter langen Laderaum auch Frachtgut in der Menge von 92 LKW aufnehmen und befördern. Vier Monate im Jahr sind Albrecht und Karin Scheubner auf ihrer MS Jenny allerdings in anderer Mission unterwegs. Dann wird aus dem Frachter- und Eventschiff eine schwimmende Ausstellung im Dienste der Wissenschaft.

Die Idee zu dieser ungewöhnlichen Aktion hatte Albrecht Scheubner vor einigen Jahren, als er eine Ausstellung zum Donauausbau plante. Auf der Donau sind die Scheubners oft als Fracht-, und weniger als Eventschiff unterwegs. „Mir schwebte sozusagen eine Roadshow auf dem Wasser vor, bei der keine dauernden Auf- und Abbauarbeiten nötig sind.“

Professor Dr. Gerold Wefer, Meereswissenschaftler der Universität Bremen hatte zufällig die selbe Idee wie Scheubner und war auf der Suche nach einem für seine Zwecke geeigneten Schiff. Über das Internet wurde Wefer auf die Webseite der Familie Scheubner aufmerksam und nahm direkt Kontakt auf. Keiner der beiden Männer hatte je

zuvor eine solch große Ausstellung auf einem Schiff realisiert. Doch das gemeinsame Ziel war Ansporn genug sich sozusagen in unbekanntes Gewässer zu wagen.

Im Jahr 2002 stach die MS Jenny als das „Geoschiff“ mit der ersten Ausstellung in See, die insgesamt 117.000 Besucher anzog. Seit diesem überwältigenden Einstieg haben bis heute mehr als 700.000 Menschen in 80 verschiedenen Städten die MS Jenny als Wissenschaftsschiff besucht. So konnten die Besucher beispielsweise im vergangenen Jahr spielerisch den Zugang zur Mathematik entdecken, oder wie 2006 bei dem Thema „Sport und Informatik“ unter Deck

neue, spannende Ausstellung unter Deck auf insgesamt 600 Quadratmetern Fläche. Die Exponate werden immer durch fachkundige Mitarbeiter von „Wissenschaft im Dialog“ betreut. Sie führen die Besucher durch die Ausstellung und stehen den Schulklassen Rede und Antwort. Bei Karin Scheubner können die Besucher im Bistro unter Deck anschließend die vielen Eindrücke bei Kaffee und Kuchen verarbeiten.

In diesem Jahr trägt die Ausstellung den Titel „Alltag trifft Forschung – das Zukunftsschiff“. Die Besucher können anhand von Fotografien, Modellen und Filmen sehen, wie die Menschen wahrscheinlich in der Zukunft wohnen, wie sie sich fortbewegen und welche Alltags-hilfen es im Seniorenalter geben wird. Wie der Alltag in der Zukunft aussehen, und was die deutsche Forschung dazu beitragen kann, will diese Ausstellung vor allem anhand von interaktiven Exponaten zeigen.

Von Juni bis Oktober steuert Albrecht Scheubner mit seinem Schiff 30 verschiedene Städte, darunter Stuttgart, Frankfurt und Berlin an. Da der Eintritt zum Wissenschaftsschiff frei ist, nutzen besonders Schulklassen dieses Angebot. „In manchen Städten hatten wir in wenigen Tagen mehr als 1000 Schüler auf unserem Schiff“, berichtet Karin Scheubner. Jeden Tag lerne sie durch ihren Beruf und vor allem durch die Wissenschaftsausstellungen neue, interessante Menschen kennen. Und ihr Mann bestätigt, dass genau dies für ihn ein großer Reiz am Beruf des Binnenschiffers sei. Zwar könne man durch diesen Beruf nicht reich werden, doch dafür waren „vom Obdachlosen bis zum Milliardär alle schon einmal auf der MS Jenny.“

Viele Aufträge bekommt die Familie mittlerweile über das Internet. Deshalb hat sich das Ehepaar in seiner Wohnung ein kleines Büro mit Computer, Faxgerät und Internetanschluss eingerichtet. „Wir sind sehr ausgelastet, Freizeit haben wir wenig“, so Scheubner, während er sich schon wieder die Mütze anzieht und die Jacke aus dem Schrank holt. Draußen warten Personal-Trainer auf den Kapitän, die sich das Schiff anschauen wollen, um es eventuell für ihre Seminare zu buchen.

Weitere Informationen unter www.scheubner.de und www.wissenschaft-im-dialog.de



MS Jenny als Matheschiff in Wesseling



Albrecht und Karin Scheubner

um die Wette laufen. Teilweise ist die MS Jenny als Wissenschaftsschiff nicht nur unter der Wasseroberfläche geschmückt. So prangte etwa im Jahre 2006 ein überdimensionaler Fußball auf dem Schiffsdeck.

Die GmbH „Wissenschaft im Dialog“ mit ihrem Sitz in Berlin hatte die Universität Bremen bei der ersten Ausstellung im Jahr 2002 finanziell unterstützt. Da die schwimmende Ausstellung bei den Besuchern so gut ankam, tritt die GmbH seitdem als Pächter der MS Jenny als Wissenschaftsschiff in Erscheinung. Sie realisiert in jedem Jahr eine

Aktuell 490 Mitarbeiter am Standort Uetersen

HATLAPA erweitert Geschäftsleitung



Die erweiterte HATLAPA-Geschäftsleitung

Neben den geschäftsführenden Gesellschaftern Dr. Alexander Nürnberg und Jörg Tollmien wurden im Januar 2009 Thomas Ketelhohn zum Kaufmännischen Direktor und Dipl.-Ing. Kay Nolte zum Technischen Direktor berufen.

Die Geschäftsleitung wird durch Natascha Pump im Bereich Betriebswirtschaft/Controlling komplettiert.

Ketelhohn leitete bislang als Prokurist die Bereiche Buchhaltung, Personalwesen und Administration. Er begann seine Laufbahn als kauf-

männischer Auszubildender im Jahr 1980 und hat sich neben seiner Berufstätigkeit bis zum Betriebswirt (IHK) fortgebildet.

Nolte leitet seit 2005 die Produktion bei HATLAPA. Nach der Ausbildung zum Flugzeugmechaniker bei der Lufthansa Technik und dem Maschinenbaustudium an der Hochschule für angewandte Wissenschaften in Hamburg begann er seine Laufbahn als Produktionsingenieur in der Körber Gruppe.

Als Auszubildende zur Industriekauffrau startete Natascha Pump 1988 im Unternehmen.



- 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

Nach Ende der Ausbildung startete sie im Finanz- und Rechnungswesen und leitet seit 1994 das Controlling.

Im vergangenen Jahr steigerte HATLAPA die Gesamtleistung im Jahr 2008 um 50 Mio. € auf 145 Mio. €. Derzeit sind 490 Mitarbeiter am Standort Uetersen aktiv. In den acht Niederlassungen in den wichtigen Schifffauländern sind weitere 120 Mitarbeiter angestellt.

Für das Geschäftsjahr 2009 erwartet das Unternehmen ein moderates weiteres Wachstum. Mit der Erweiterung der Geschäftsleitung trägt HATLAPA der jüngsten Unternehmensentwicklung Rechnung und stellt sich für zukünftige Anforderungen gut auf.

Kabinenbereiche mit neuem Outfit

Neue Gewänder für River-Cloud-Schiffe

Elegant in den Farben Grün, Gelb und Gold präsentieren sich die Kabinen der Flussyacht RIVER CLOUD ab der kommenden Saison. Wenn das Schiff im April von Basel rheinabwärts startet, hat es eine Generalüberholung des Innenbereichs hinter sich: Alle Stoffe wie Vorhänge und Bezüge, Teppiche und Bettwäsche leuchten in frischen Farben. Das Design bleibt im klassischen Stil; verarbeitet wurden hochwertige Materialien wie Seiden- und Brokatstoffe. Insgesamt wurde der Auftritt dem aktuellen Zeitgeist angepasst – statt mit großflächigen Tagesdecken werden die Betten jetzt beispielsweise mit Dekorationsdecken am Fußende gestaltet.

Investitionen gibt es auch auf dem Schwesternschiff RIVER CLOUD II. Neben regelmäßig fälligen Renovierungsarbeiten wird eine neue Außenbar auf dem Lido-Deck eingebaut. Insgesamt investiert SEA CLOUD Cruises einen

sechststelligen Betrag, damit sich die beiden Schwesternschiffe den Gästen ab April im „schmucken Gewand“ präsentieren. Auf dem Reiseplan stehen auch 2009 abwechslungsreiche Fahrten auf Donau, Rhein, Main, Mosel und Neckar; außerdem einige Touren in Belgien und den Niederlanden, unter anderem auf dem IJsselmeer. Gastronomische Genüsse spielen auf den Schiffen wieder eine wichtige Rolle, beispielsweise bei einer Themenkreuzfahrt mit Spitzenkoch Dieter Müller Ende Mai 2009.

Wer rechtzeitig seine Reisepläne schmiedet, kann von einem Frühbucherrabatt in Höhe von fünf Prozent profitieren. Die Vergünstigung gilt jetzt bei Buchung bis 28. Februar 2009 (Verlängerung um einen Monat).

Informationen und Buchung im Reisebüro und bei SEA CLOUD Cruises GmbH, Ballindamm 17, 20095 Hamburg, Tel. 040/30959250, Fax 040/30959222 bzw. unter www.seacloud.com

World Economic Forum

Wärtsilä unter den 100 nachhaltigsten Unternehmen

Wärtsilä ist erstmalig unter den 100 nachhaltigsten Unternehmen der Welt gelistet. Die so genannte „Global 100 List“ wurde auf dem World Economic Forum in Davos veröffentlicht. Sie vereint Firmen unterschiedlicher Länder und Branchen und gibt Auskunft darüber, wie effektiv die Unternehmensführung Nachhaltigkeitsgrundsätze in das Alltagsgeschäft einbindet. Als Vergleichsmaßstab dienen die jeweiligen Wettbewerber der Branche, rund 1.800 Firmen wurden berücksichtigt. „Diese Anerkennung ist eine klare Bestätigung für Wärtsilä's langfristiges Engagement für nachhaltige Entwicklung und zeigt, dass wir uns auf dem richtigen Weg bei der Entwicklung unserer nachhaltigen Leistungen befinden“, sagt Marko Vainikka, General Manager, Sustainability, Wärtsilä Corporation.



40 Besatzungsmitglieder (Nautik und Service) werden sich an Bord der „Amadeus Diamond“ um das Wohl von 148 Passagieren kümmern

De-Hoop-Werft in Lobith baut das 7. Flusskreuzfahrtschiff für Lüftner Cruises „Amadeus Diamond“ startet im April

Mit der MS Amadeus Diamond erhält die Premium-Flotte von Lüftner Cruises im Frühjahr des kommenden Jahres ein neues Flaggschiff. Der exklusive Flusskreuzer entsteht derzeit auf der renommierten De Hoop-Werft im holländischen Lobith, wo seit 1997 bereits sechs weitere Lüftner-Schiffe vom Stapel liefen.

Die Amadeus Diamond ist als „jüngere Schwester“ der 2006 in Betrieb genommene Amadeus Princess konzipiert, weist jedoch auf den ersten Blick deutliche optische Unterschiede auf. Anstelle des eckigen, so genannten „Cadillac Bug“, der bei der Princess für zusätzlichen Raum sorgt, präsentiert sich die Amadeus Diamond klassisch elegant mit spitz zulaufendem Vorschiff.

Die technischen Daten verraten gleichwohl die gemeinsame Kinderstube. Das 110 Meter lange und 11,4 Meter breite Schiff verfügt über vier

Decks und zwei jeweils 783 KW starke Caterpillar-Maschinen. Die sorgen für einen Vortrieb der insgesamt 1.566 Brutto-Registertonnen von bis zu 25 km/h.

Rund 40 Besatzungsmitglieder (Nautik und Service) werden sich an Bord der Amadeus Diamond um das Wohl der 148 Passagiere (bei Doppelbelegung) kümmern, denen 60 Kabinen sowie weitere zwölf Suiten zur Verfügung stehen. Die Räumlichkeiten bieten entsprechend der Premium-Class-Philosophie eine außergewöhnliche Ausstattung. Von „Standard“ mag man da selbst bei den „normalen“ Gästezimmern nicht reden. Hell, schick und einladend präsentieren sie auf 15 qm modernsten Hotelkomfort. Die hochwertige Ausstattung inklusive Flachbildschirm-Fernseher entspricht bestem Premium-Niveau. 80 % aller Kabinen verfügen zudem über bodentiefe und zu öffnende Panoramafenster nebst Französischem Balkon. Das gilt selbstredend auch für die zwölf

Suiten des Mozart-Decks, die ihren Bewohnern mit stolzen 25 qm ein noch luxuriöseres Refugium bieten.

Die besondere Qualität des Interieurs setzt sich in den öffentlichen Bereichen wie Restaurant oder Panorama-Bar nahtlos fort. Sportlich Ambitionierte finden zudem im Fitnessraum, auf dem Walking-Treck oder dem Golf-Putting-Green ihren Ausgleich. Wer eher Wellness und Schönheit frönen möchte, ist im Vital Club oder im Beautysalon willkommen. Natürliche Bräune verspricht dagegen ein Aufenthalt auf dem großen Sonnendeck mit Fun-Pool und Lido-Bar. Über all dies kann man im Internetcafé der neidischen Verwandtschaft per Mail berichten.

Erstmals zum Einsatz kommt das neue Flaggschiff Anfang Mai des kommenden Jahres auf der Donau im Rahmen der 15-tägigen Reise von Amsterdam über Wien und Bratislava bis nach Budapest.

Tankreeder Dr. Gunther Jaegers sieht die Gefahr, dass die Mineralölindustrie ab 2015 wegen fehlender Doppelhüllenschiffe auf andere Verkehrsträger umsteigen muss

„Die Verloader müssen die Tankschifffahrt zur frühzeitigen Umstellung zwingen“

Von Dr. Hermann Blankmann

Wenn es in absehbarer Zeit in der Tankschifffahrt bei den Einhüllenschiffen keine gravierenden Änderungen gibt, dann stehen im Jahr 2015 die Mineralölgesellschaften als Verloader vor einem großen Problem: ihnen fehlen die entsprechenden Kapazitäten. Darauf weist der Tankreeder Dr. Gunther Jaegers jetzt hin. Er rät den Mineralölgesellschaften, Druck auf die Tankschifffahrt auszuüben, indem sie nach und nach auf unterschiedlichen Relationen für bestimmte

ADNR-Güter das Doppelhüllenschiff zur Pflicht machen.

Seit Jahren weiß die Tankschifffahrt, dass nach dem Willen des Gesetzgebers spätestens ab Anfang 2019 alle Güter, die unter die ADNR-Regelung fallen, im Geltungsbereich dieser Regelung in Doppelhüllenschiffen gefahren werden müssen. Die Liste der ADNR-Güter wird nach Einschätzung von Jaegers, der auch Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) und Vorsitzender der BDB-Kommission für die Tankschifffahrt ist, bis zu diesem Zeitpunkt wohl noch erweitert wer-

den. Selbst Güter, die derzeit als relativ unproblematisch angesehen werden, wie zum Beispiel Speiseöl, ja selbst Milch, würden bis dahin sicherlich von der Regelung erfasst werden, so dass spätestens zu diesem Zeitpunkt das Ende des Einhüllenschiffes gekommen sein wird.

2015 fehlen Doppelhüllenschiffe

Zuvor gibt es noch zwei Termine, nämlich 2012 und 2015, an denen bestimmte ADNR-Güter vom Einhüllenschiff zum Doppelhüllenschiff wechseln müssen. Der Termin 2015 ist besonders prekär, denn ab dann dürfen Benzin und



Ab 2015 werden die Verloader Mineralölindustrie ausschließlich Doppelhüllentanker einsetzen (dürfen).

Foto: Friedbert Barg

artgleiche Produkte nur noch im Doppelhüllenschiff gefahren werden. Bisher werden diese Güter mit dem Einhüllenschiff gefahren. Jaegers, geschäftsführende Gesellschafter der Reederei Jaegers, befürchtet, dass dann nicht genügend Doppelhüllentankschiffe als Ersatz für die Einhüllentankschiffe zur Verfügung stehen, schließlich muss dann rund ein Viertel der Mengen in der Tankschiffahrt – auf deutschen Wasserstraßen werden in diesen Verkehren jährlich insgesamt rund 55 Mio. Tonnen abgefahren – auf die Doppelhülle umsteigen. Derzeit gibt es keine Anzeichen dafür, dass ausreichend Einhüllenschiffe in Doppelhüllenschiffe umgebaut oder Doppelhüllenschiffe als Ersatz für Einhüllenschiffe gebaut werden.

Vor knapp zwei Jahren war Bewegung in die Tankschiffahrt und insbesondere die „Einhüllenszene“ gekommen. Hatte man bis dahin immer den langen Zeitplan bis 2019 vor Augen, mit dem man gut leben konnte, gab es helle Aufregung, als die BP einseitig festgelegt hatte, dass sie ab 2010 für alle Produkte nur noch Doppelhüllenschiffe akzeptieren würde – und die durften nicht älter als 30 Jahre sein. Aber bereits für 2008 sollten für bestimmte Produkte nur noch Doppelhüllenschiffe, die nicht älter als 35 Jahre alt sein durften, eingesetzt werden. Man befürchtete, dass BP hier Vorreiter sein würde und sich andere große Verladere diesem Trend anschließen würden.

Entwarnung von BP

Vor diesem Hintergrund kann es Ende August 2007 auf Einladung der Bank für Schifffahrt (BfS) zu der legendären Veranstaltung in Haus Rhein in Duisburg-Ruhrort zum Thema Zukunft von Einhüllentankschiffen. Die Stimmung unter den Betroffenen war katastrophal. Mit den kurzen Fristen konnte ein „geordneter Rückzug“ der Einhüllentankschiffe aus dem Markt nicht erfolgen. Jaegers rechnet damals auf der Veranstaltung vor, dass von den 600 betroffenen Einhüllenschiffen in der westeuropäischen Binnentankflotte rund 100 in ein Doppelhüllenschiff oder evtl. in ein Trockengüterschiff umgebaut werden könnten. Damit verblieben 500 Einhüllenschiffe als Problemfälle, die über kurz oder lang keine Beschäftigung finden würden und aus dem Markt ausscheiden bzw. genommen werden müssten.

Doch schon kurze Zeit später gab es die Entwarnung. Die BP machte einen Rückzieher, weil sie erkannte, dass sie mit ihrem Vorstoß die Rechnung ohne die Binnenschifffahrt gemacht hatte und beim Beharren auf den ehrgeizigen Zeitzielen keine ausreichenden Tankschiffskapazitäten zur Verfügung gestanden hätten. Damit war der Druck von der Tankschiffahrt, insbesondere von den Einhüllenschiffen, genommen.

Nach wie vor besteht wenig Engagement, Ein-

hüllenschiffe umzubauen oder Neubauten in Fahrt zu nehmen. Aus Sicht der Tankschiffer ist ein solches Verhalten zumindest kurzfristig nachzuvollziehen. Aus welchem Grund soll man sich von seinem Einhüllenschiff abwenden, wenn die Beschäftigungslage hervorragend ist, die Frachten selbst in Zeiten der so genannten Finanzkrise außerordentlich hoch sind – auf Basel werden immerhin 70 Franken die Tonne gezahlt (Stand Anfang Februar 2009) – und der gesetzliche Zwang zur Umstellung akut nicht gegeben ist?

Dies wird sich 2015 rächen, glaubt Dr. Gunther Jaegers. Wenn versucht wird, angesichts der



BDB-Präsident und Geschäftsführer der Jaegers-Reederei: Dr. Gunther Jaegers

Drucks des Gesetzgebers umzubauen oder neu zu bauen, wird man feststellen müssen, dass die Werftkapazitäten begrenzt sind und die Interessenten unter Umständen einige Jahre warten müssen. Jaegers Sorge gilt aber weniger den Tankschiffen; deren derzeitiges Verhalten kann er durchaus nachvollziehen. Appelle an die Eigentümer von Einhüllenschiffen, schon jetzt umzusteigen, würden wenig fruchten.

Termin lässt sich nicht verschieben

Jaegers denkt vielmehr an die verladende Mineralölindustrie. Wenn die Tankschiffahrt jetzt nicht reagiert, werden die Verladere 2015 vor der Situation stehen, dass Doppelhüllenschiffe nicht in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen. Der Termin ist unumstößlich und vom Gesetzgeber vorgegeben. Die Verladere können den Termin – wie 2007 – nicht hinausschieben.

Wenn die Mengen von der Tankschiffahrt nicht abgefahren werden können, weil Schiffe fehlen, werden die Verladere, um ihren vertraglichen Verpflichtungen nachkommen zu können, kurzfristig die anderen Verkehrsträger einsetzen,

auch wenn dies aus ökonomischen und ökologischen Gründen wenig sinnvoll erscheint. Mittel- bis langfristig könnten die Mineralölgesellschaften strukturelle Veränderungen vornehmen und z.B. Raffinerien verlegen, was weniger Transporte erfordert, so dass der Tankschiffahrt dauerhaft und endgültig Mengen verloren gehen.

Den Schlüssel zur Lösung des Problems sieht Jaegers bei den Verladern. Die Mineralölindustrie sollte in einer konzertierten Aktion nicht das Jahr 2015 abwarten, um dann vor Problemen zu stehen, sondern schon relativ kurzfristig beginnen, bestimmte Verkehre auf die Doppelhüllenfahrt umzustellen. Nach und nach sollten die Verladere weitere Relationen in ihren Katalog der doppelhüllenpflichtigen Relationen aufnehmen. Eine solche Vorgehensweise würde an die Tankschiffahrt, insbesondere an die Einhüllen-Fahrer, deutliche Signale aussenden, die dazu führen, dass sich die betroffenen Tankschiffahrtunternehmer daran machen, entweder ihre Einhüllentankschiffe umzubauen oder Neubauten in Auftrag zu geben. Eine solche, vorsichtig initiierte Umstellung würde in den nächsten Jahren zu einer gleichmäßigen Auslastung der Werften führen, ohne eine Übernachfrage zu provozieren, was die Werftpreise deutlich ansteigen lassen würde.

Günstige Finanzierungsmöglichkeiten

Von der Idee, dass die Verladere schon heute auf gleichen Relationen für Doppelhüllenschiffe eine höhere Fracht bezahlen als für Einhüllenschiffe, hält Jaegers überhaupt nichts. Insbesondere bei der derzeitigen Situation auf dem Tankschiffahrtmarkt, wo jede Tonne Laderaum benötigt wird, sei dies nicht praktikabel. Zudem sei bei den guten Frachten kaum ein Einhüllenunternehmer zur Anpassung zu bewegen. Ein Zwang durch die Verladere sei unumgänglich.

Für die Schifffahrtsunternehmer bietet sich die jetzige Zeit für Anpassungen geradezu an, schließlich sieht es auf der Finanzierungsseite relativ gut aus. Die Tankreeder verfügen aufgrund der guten Ergebnisse aus der jüngeren Vergangenheit über höhere Liquiditätsreserven, die für Um- und Neubauten eingesetzt werden können bzw. die Kreditfinanzierung erleichtern. Den Tankschiffahrtspartikulieren, die mehrheitlich und traditionell eine geringere Eigenkapitalquote in der Bilanz aufweisen und stärker auf eine Bankfinanzierung angewiesen sind, stehen im Rahmen der Konjunkturprogramme aus dem Modernisierungsprogramm, das allerdings noch nicht umgesetzt worden ist, und dem KfW-Sonderprogramm 2009 bessere Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung.



Abb. 1: Einsatz der Personen- und Autofähre „Magogoni“ in Dar es Salaam/Tansania, kurz nach der Fertigstellung.

Foto: NRSW

Die Neue Ruhrorter Schiffswerft - auf Neubauten für Afrika spezialisiert - hat im Dezember eine weitere schiffstechnische und logistische Meisterleistung abgeliefert

Eine neue Auto- und Personenfähre für Tansania: MV „Magogoni“

Von Dipl.-Ing. Volker Renner

Nach einer rund 12-monatigen Bauzeit wurde die von der Neue Ruhrorter Schiffswerft GmbH (NRSW) erbaute Personen- und Autofähre „Magogoni“ Ende 2008 an das Ministry of Infrastructure Development (MOID) der Republik Tansania/Afrika übergeben. Das Einsatzgebiet ist der Mündungsbereich des Hafens von Dar es Salaam zwischen den Stadtteilen Kigamboni und Magogoni.

Bereits unmittelbar nach der Übergabe musste die Fähre ihre Leistungsfähigkeit im praktischen Fährbetrieb unter Beweis stellen (Abb. 1).

Das Besondere an diesem Neubau ist der Zusammenbau und die Fertigstellung dieser vergleichsweise großen Fähre unter Leitung der NRSW-Experten mit örtlichen Arbeitskräften auf der Werft in Dar es Salaam. Diese Art der Neubaufertigung erfordert ein großes Erfahrungspotential, sowohl hinsichtlich der

Transportlogistik, des Baus von Schiffen unter tropischen Bedingungen, der Zusammenarbeit mit den überwiegend nicht oder häufig unzureichend ausgebildeten Mitarbeitern in Afrika, und nicht zuletzt der Einfuhrformalitäten nach Tansania. Dieses Know-how hat sich die Werft bereits vor einigen Jahrzehnten, als Spezialist für die Lieferung der verschiedensten Binnenschiffstypen in afrikanische Länder, erworben und bis heute erhalten. Bei der Konzeptionierung der Fähre sowie der Konstruktion des Schiffskörpers, des

Antriebssystem, sowie der Aus- und Einrichtung waren die Vorschriften des Germanischer Lloyd (GL) für Binnenschiffe und die IMO's model safety regulations for inland waterways vessels, operating in Africa, zu berücksichtigen. Darüber hinaus mussten sämtliche Anlagenteile für den Tropeneinsatz, z.B. Lufttemperatur 45°C, Luftfeuchtigkeit 95%, geeignet sein.

Das Projekt begann Ende 2007 mit der Schaffung einer leistungsfähigen Werftinfrastruktur auf dem Gelände einer ehemaligen Werft mit Längshelling. Hierzu gehörte beispielsweise die Erneuerung des Schienensystems, der Hellingwagen und der Zugwinden (Abb. 2) sowie die Errichtung eines Baukrans, Werfteingrenzungen, Lagerhallen und Sozialeinrichtungen. Weiterhin erfolgten die Lieferung der erforderlichen Schiffbau-Spezialwerkzeuge, Schweißanlagen und ein großes Diesel-Generatoraggregat zur eigenen Stromerzeugung.

Technische Daten der „Magogoni“:

Länge ü. A.	72,50 m
Länge Schiffskörper	56,00 m
Breite ü. A.	17,44 m
Seitenhöhe	3,20 m
Tiefgang max.	1,70 m
LKW-Durchfahrtshöhe	5,00 m
Tragfähigkeit	500 t
Fahrgäste	2000
PKWs	60
LKW-Achslast	15 t bzw. 2 x 10,5 t (Doppelachse)
Hauptmotoren	4 Caterpillar, Typ 3406 C, 298 kW, 1800 U/min mit Twin Disk Wendegetriebe, Typ MG 5095SC
Antrieb	4 Schottel Pump-Jets, Typ SPJ 82 RD
Diesel-Generatoraggregate	2 Caterpillar, Typ C4.4 DIT, 64 kVA



Abb. 2: Erneuerungsarbeiten an Längshelling und Hellingwagen Ende 2007.

Foto NRSW



Abb. 3: Kiellegung Ende 2007.



Foto: NRSW Abb. 4: Montage der Aufbauten im April 2008.

Foto NRSW



Abb. 5: Personen- und Autofähre „Mogoni“ kurz vor dem Stapellauf im November 2008

Damit war die Werft, und somit auch der Bau der Fähre, weitgehend unabhängig von den örtlichen Versorgungssystemen.

Zur gleichen Zeit begann in Duisburg die Vorfertigung des Schiffskörpers und der Aufbauten sowie eines Teils der Rohrleitungssysteme. Die vorgefertigten Teile sowie sämtliche übrigen Bauelementen wie auch die Ein- und Ausrüstung, bestehend aus Antriebssystemen, Generatoraggregaten, E-Anlage, Hydrauliksystemen für Rampen, Lüftungsanlagen, Farben usw. wurden -überwiegend in Containern- per Schiff nach Afrika versendet.

Ende 2007 erfolgte die Kiellegung (Abb. 3). Bereits im April 2008 war der Schiffkörper weitgehend fertig und die Montage der Aufbauten konnte beginnen (Abb. 4). Der Stapellauf erfolgte im November 2008 (Abb. 5).

Von Bedeutung ist zunächst die Größe der Fähre. Mit einer Länge von 72,50 m und einer Breite von 17,44 m sowie 2000 Fahrgästen gehört sie zu den größten Binnenfähren in Afrika. Entsprechend umfangreich ist die Anzahl der an Bord vorhandenen Rettungswesten und Rettungsflöße.

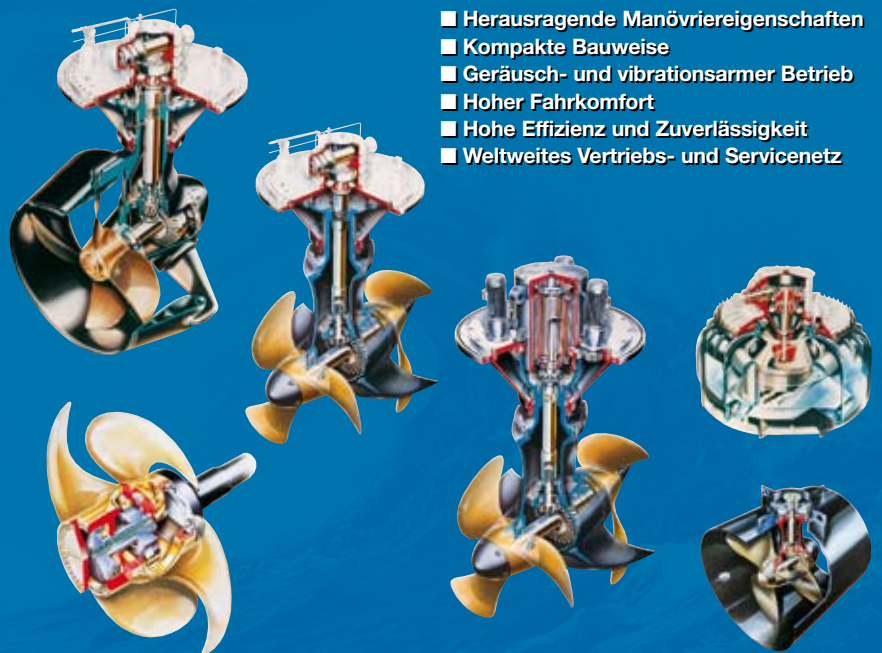
Weiterhin bemerkenswert ist die Redundanz der wichtigsten Betriebssysteme. So besteht beispielsweise das Antriebssystem aus je 2 Schottel Pump-Jets im Bug- und Heckbereich

die Fähre über hervorragende Manöviereigenschaften und ein hohes Sicherheitsniveau, wobei bereits der Einsatz von nur 2 diagonal arbeitenden Pump-Jets die erforderlichen Anforderungen voll erfüllt. Gleiches gilt für die 2 Diesel-Generatoraggregate, die Ramphenhydraulik oder auch die Maschinenraumbelüftung.

Neben dem Bau der Fähre erfüllten die Experten der NRSW vor Ort eine weitere interessante Aufgabe: Hierbei handelt es sich um das Anlernen und Ausbilden afrikanischer Mitarbeiter und Praktikanten.

SCHOTTEL für die Welt der Schifffahrt

Unsere Lösungen für Ihre Aufgaben



- Herausragende Manöviereigenschaften
- Kompakte Bauweise
- Geräusch- und vibrationsarmer Betrieb
- Hoher Fahrkomfort
- Hohe Effizienz und Zuverlässigkeit
- Weltweites Vertriebs- und Servicenetz

Unser Produkt- und Dienstleistungsprogramm umfasst rundum steuerbare Antriebs- und Manöviersysteme, komplette konventionelle Antriebsanlagen sowie Umbau und Modernisierung bestehender SCHOTTEL-Anlagen. Über unser weltweites Vertriebs- und Servicenetz bieten wir wirtschaftliche und zuverlässige Lösungen für Fähren unterschiedlichster Art und Größe.



Innovators in propulsion technology

SCHOTTEL GmbH

Mainzer Str. 99 · D-56322 Spay/Rhein
Tel.: +49 (0) 26 28 / 6 10 · Fax: +49 (0) 26 28 / 6 13 00
info@schottel.de · www.schottel.de





Technische Daten LRG GAS 87	
Länge	110,00 m
Breite	11,45 m
Tiefgang max.	2,80 m
Tragfähigkeit max.	1.850 t
Ladevolumen der 8 Drucktanks	2831 m ³
Hauptantrieb	2 x 634 kW, 1.940 U/min
Bugstrahlanlage	388 kW
Generatoraggregate	1 x 400 kW 2 x 120 kW
Laderate	600 m ³ /h
Löschrade	400 m ³ /h
Schiffsgeschwindigkeit	20 km/h

Der Doppelhüllengastanker „LRG GAS 87“ bei einer Probefahrt vor seiner Taufe am 15.1.2009

Gastanker „LRG Gas 87“ der Lehnkering Reederei GmbH seit 15.1.2009 im Einsatz

Sicherheit steht an erster Stelle

Von Dipl.-Ing. Volker Renner

Wie bereits in der *Schifffahrt online* Nr. 1/2009 berichtet, wurde am 15.01.2009 der Tankerneubau „LRG Gas 87“ der Lehnkering Reederei GmbH in einem feierlichen Festakt gesegnet und getauft und anschließend der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt (Abb. 1).



Abb. 1: Taufzeremonie von „LRG Gas 87“ am 15. Januar 2009 im Duisburger Hafen

Foto: Volker Renner

Vorausgegangen war eine ca. 6-monatige Bauzeit des Kaskos bei der Orsova Shipyard in Rumänien. Es folgte die Überführung über Donau, Main-Donau-Kanal, Rhein, Waal und Maas zur TeamCo Shipyard in Heusden/Niederlande, wo in den letzten Monaten das Einsetzen der Lade-tanks sowie der Ausbau bis zur Fertigstellung erfolgte.

Die Lehnkering Reederei GmbH mit Sitz in Duisburg verfügt nun mit dem neuen Schiff über 16 eigene Gastanker. Insgesamt besteht die disponierbare Flotte aus ca. 180 Schiffen, von denen in 2008 etwa 16 Mio. Tonnen Güter transportiert

wurden. Bei den transportierten Gütern handelt es sich vor allem um Flüssiggase, Mineralöl- und Petrochemische Produkte aus der organischen und anorganischen Chemie. Das Einsatzgebiet ist vorzugsweise der Rhein wie auch seine Nebengewässer, das Westdeutsche Kanalgebiet, die Elbe und Donau.

Sicherheitskriterien

Beim neuen Tanker handelt es sich um ein modifiziertes Schwerschiff des 2006 in Betrieb gegangenen Gastankers „LRG Gas 86“. Somit galt es zunächst, die sich beim Vorbau

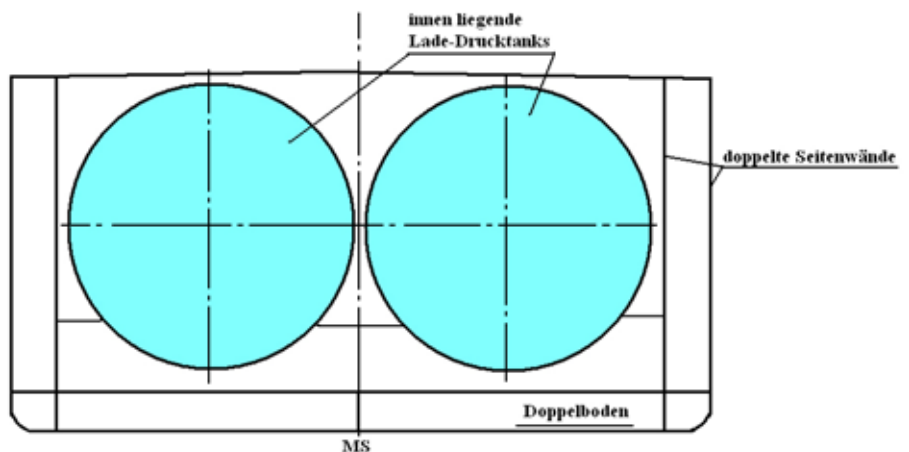


Abb. 2: Prinzipieller Konstruktionsaufbau des Laderaumbereichs

bewährten Systemeigenschaften - soweit sinnvoll - zu übernehmen bzw. weiterzuentwickeln. Im Vordergrund stand hierbei der hohe Sicherheitsstandard dieses Schiffstyps.

Das Schiff wurde nach den Vorschriften und mit Abnahme der Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas und nach den Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter (ADNR-Vorschriften) ausgerüstet. Gemäß der ADNR-Klassifizierung handelt es sich um einen Doppelhüllentanker des Typs „G“ (Gas) mit innenliegenden unabhängigen (Ladetanktyp 1) Lade-Drucktanks (Ladetanzustand 1). Der prinzipielle Aufbau eines solchen Tankertyps ist in Abb. 2 dargestellt.

Es wird deutlich, dass vor einer Beschädigung der innenliegenden Ladetanks zwei Schiffswände durchstoßen werden müssten. Diese Doppelhüllen-Bauweise gilt als die sicherste im gesamten Bereich der Binnen- als auch der Seeschifffahrt. Auf die Unterschiede und Weiterentwicklungen gegenüber dem Tanker „LRG Gas 86“ wird nachfolgend eingegangen.

Konstruktion

Bei der Konstruktion von „LRG Gas 87“ stand die Erhöhung der Tragfähigkeit durch eine Verminderung des Schiffsgewichtes im Vordergrund der Überlegungen. Dies führte dazu, dass der gesamte Mittschiffsbereich konsequent in Längsspanantenbauweise gebaut wurde. Eine weitere Modifikation gegenüber dem Vorbau ist der Übergang zwischen Seitenwand und Ladedeck. Insgesamt konnten das Stahlgewicht um ca. 80 t reduziert werden.

Antriebssystem

Der Tanker verfügt über eine effektive Antriebssanlage, bestehend aus 2 Hauptmotoren des Typs Mitsubishi S12A2-C2 MPTR mit je einer Antriebsleistung von 634 kW bei 1940 U/min. Die Reduzierung der Motordrehzahl erfolgt über Masson-Untersetzungsgetriebe Typ MM W 3450. Es folgen jeweils ein Wellenstrang mit wassergeschmierter Abdichtung, ein 5-flügeliger Promarin-Propeller mit einem Durchmesser von 1,55 m sowie eine Promarin-Propellerdüse mit nicht rostender Innenbeplattung. Die beiden Antriebsstränge können sowohl gemeinsam als auch getrennt betrieben werden. Mit diesem redundanten Antrieb verfügt der Tanker über ein weiteres wesentliches Sicherheitskriterium.

Gegenüber dem Schwesterschiff „LRG Gas 86“ wurde die Antriebsleistung der Hauptmotoren um jeweils ca. 100 kW verringert. Dies führt dazu, dass die Motoren häufiger in einem effektiveren Leistungsbereich eingesetzt werden, ohne dabei die bisherige Dienstgeschwindigkeit zu beeinträchtigen. In diesem Leistungsbereich ist der spezifische Brennstoffverbrauch der Motoren (g Brennstoff/kWh), und



Abb. 3: Hinterschiff mit Propellerdüsen

Foto Lehnkering

damit auch der CO₂-Ausstoß, im Normalfall am geringsten.

In Verbindung mit der reduzierten Antriebsleistung ergibt sich eine verringerte Propellerbelastung. Somit war es möglich, den Propellerdurchmesser auf 1,55 m zu verringern, ohne dabei den Propellerwirkungsgrad merkbar zu reduzieren. Aufgrund des geringeren Propellerdurchmessers konnte das Hinterschiff etwas völliger gebaut werden, was zu einer Erhöhung der Verdrängung und damit der Tragfähigkeit führte (Abb. 3).

Ein weiterer Effekt der kleineren Propeller ist die Möglichkeit, sich besser an extrem niedrige Wasserstände anzupassen. Folgt man den Prognosen der Klimaforscher, so sind in Zukunft häufiger und länger andauernde Trockenperioden zu erwarten.

Darüber hinaus ergibt sich durch die reduzierte Antriebsleistung ein weiterer Nebeneffekt: Es kommen kleinere, und damit leichtere Motoren zum Einbau. Dies führt zu einer – zwar geringfügigen - Verminderung des Schiffsgewichtes. Weiterhin lassen sich die kleineren Motoren mit einem geringeren Montageaufwand austauschen und auch die Abmessungen des Maschinenschachtes konnten zugunsten des Besatzungs-Wohnbereichs verringert werden.

Manövrieranlage

Das Schiff verfügt über zwei hydraulisch betriebene 2-Flächen-Ruderanlagen (Abb. 3). Eingebaut wurden profilierte Hochleistungsrunder. Im Bug ist eine 4-Kanal-Bugstahlanlage des Typs Verhaar 31120-4K installiert. Der Antrieb erfolgt über einen 388 kW starken Dieselmotor.

Der Quer- und Längsschub ist stufenlos regelbar. Damit verfügt das Schiff über eine ausgezeichnete Manövrierfähigkeit, sodass auch enge kurvenreiche Wasserstraßenbereiche und enge Hafengebiete gefahrlos befahren werden können.

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
Telefoon + 32 (0)3 353 26 89
Fax + 32 (0)3 353 35 90
Email info@blommaertalu.be
Website www.blommaertalu.be

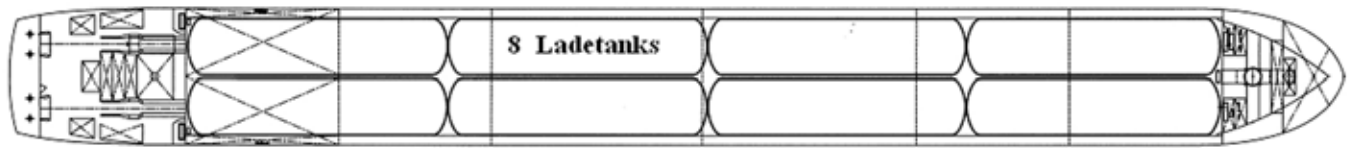


Abb. 4: Anordnung der Ladetanks

Skizze: Lehnkering

Elektroanlage

Zur Stromversorgung wurde das Schiff mit 3 Dieselgeneratoraggregaten ausgerüstet. Darüber hinaus steht ein gekapseltes Hafen-Generatoraggregat zur Verfügung.

E.B.R. b.v.
Scheepsreparatie- en Konstruktiebedrijf

Biesboschweg 5 Tel.: +31 (0) 1 68-48 25 59
4926 SJ Lage Zwaluwe Fax: +31 (0) 1 68-48 42 24
The Netherlands E-mail: ebr-lz@wxs.nl

Die Bordspannung für die Kraftverbraucher beträgt 380/400 V, 50 Hz, die der Beleuchtungsanlage und die sonstigen Kleinverbraucher 220/230 V, 50 Hz. Die Versorgung der Kontroll- und Überwachungsanlagen sowie der Notstrombetrieb, der Start der Dieselmotoren und die Notsteuerung der Ruderanlage erfolgt über eine 800 Ah Batterieanlage im 24 V Gleichstrom

Betrieb. Weiterhin verfügt der Tanker über einen 380/400 V, 63 A Landanschluss. Im Bereich des Ladedecks ist die gesamte elektrische Anlage explosionsgeschützt ausgeführt.

Tank-, Lade- und Löschesystem

„LRG Gas 87“ ist ein Tanker vom Typ „G“ (Gas). Damit besteht die Möglichkeit, Flüssiggase unter Druck zu transportieren. Er verfügt über 8, vom Schiffskörper unabhängige Drucktanks mit einem gesamten Fassungsvermögen von 2831 m³ (Abb. 4). Die Entleerung der Tanks erfolgt über elektrisch angetriebene Tauchpumpen. Auffallend sind die zwei auf dem Ladedeck aufgestellten Kompressoren. Angetrieben werden die Kompressoren durch ex-geschützte E-Motoren (Abb. 5).

Weitere Anlagen und Einrichtungen

Im Rahmen dieses Artikels kann nicht auf alle Besonderheiten des Neubaus, wie beispielsweise das Steuerhauses mit seinen High-tech-Ausrüstungen für den Fahr- und Überwachungsbetrieb ausführlich eingegangen

werden. Bemerkenswert ist jedoch die sachbezogene, optisch ausgewogene Einrichtung. Hierbei stand die gute Zugänglichkeit der eingebauten Anlagen und Geräte im Vordergrund der Überlegungen (Abb. 6). Besondere Aufmerksamkeit verdient allerdings das elastisch gelagerte Deckshaus mit seinen

5 ansprechend eingerichteten Einzelkabinen für die Besatzung. Eine gemeinsame Küche mit Messe und ein gemeinsamer Wohnraum vervollständigen die Einrichtung (Abb. 7). Mit dieser Einrichtung wird zunächst der individuellen

RAFA

EIN BEGRIFF IN DER SCHIFFFAHRT!

**Schiffsfenster auch von:
Lloyds, BSI, DNV, GL u. a. abgenommen!**

Ambachtsweg 28
3831 KB Leusden
Tel.: 033/4 94 50 40
Fax: 033/4 95 05 74

Persönlichkeit jedes einzelnen Besatzungsmitgliedes Rechnung getragen. Gleichzeitig erfolgt durch die gemeinsame Nutzung von Küche, Messe und Wohnraum eine Stärkung der Teambildung. Wohlbefinden und Teamgeist ist - neben einem hohen Sicherheitsstandard des Schiffes und der beruflichen Qualifikation der Mannschaft - eine wesentliche Voraussetzung für den sicheren Transport gefährlicher Güter. An dem Bau des Schiffes waren viele Firmen beteiligt. Den Vormast vom Typ Improval, den hinteren Dachradarmast und die Steuerhaustreppe lieferte beispielsweise das belgische Fachunternehmen Blommaert.

Wie sagt Nikolaus Schellenberger, Leiter der Technik bei der Lehnkering Reederei: „Wir legen großen Wert auf ein qualitativ hohes Niveau, aber nicht auf goldene Wasserhähne“, was sich nicht nur auf den Besatzungsbereich bezieht, sondern auf das gesamte Schiff.



Abb. 5: Kompressoren auf Ladedeck

Foto Renner



Abb. 6: Steuerstand von „LRG Gas 87“

Foto Lehnkering



Abb. 7: Küchenzeile auf „LRG Gas 87“

Foto Lehnkering

Trotz der Verschlechterung des globalen wirtschaftlichen Umfeldes blickt das Unternehmen auf ein insgesamt erfolgreiches Jahr 2008 zurück

Gottwald Port Technology verkauft 92 Hafemobilkrane - vier weniger als 2008

„Angesichts der allgemein schwierigen Wirtschaftslage sind wir zufrieden mit dem, was wir in 2008 erreicht haben“, sagte Dr. Robert Wassmer, Sprecher der Geschäftsführung (CEO) von Gottwald. „Im Kalenderjahr 2008 haben wir 92 Hafemobilkrane, darunter Hafemobilkrane und vom Hafemobilkran abgeleitete Krane wie etwa Portal- und Schwimmkrane verkauft. Damit konnten wir nahezu an das hervorragende Ergebnis von 96 verkauften Geräten im Jahr 2007 anknüpfen. Dies ist erfreulich, wir können jedoch nicht die Tatsache ignorieren, dass auch wir die Wirtschaftskrise, die sich in 2009 voraussichtlich verschärft, stärker zu spüren bekommen werden und diese Krise auch Gottwald vor Herausforderungen stellt. Aber dank innovativer Marktorientierung und neuer Entwicklungen von vielseitiger Technologie, sieht Gottwald sich gut positioniert, um mit bestmöglichen Lösungen kundenspezifische Bedürfnisse zu erfüllen.“

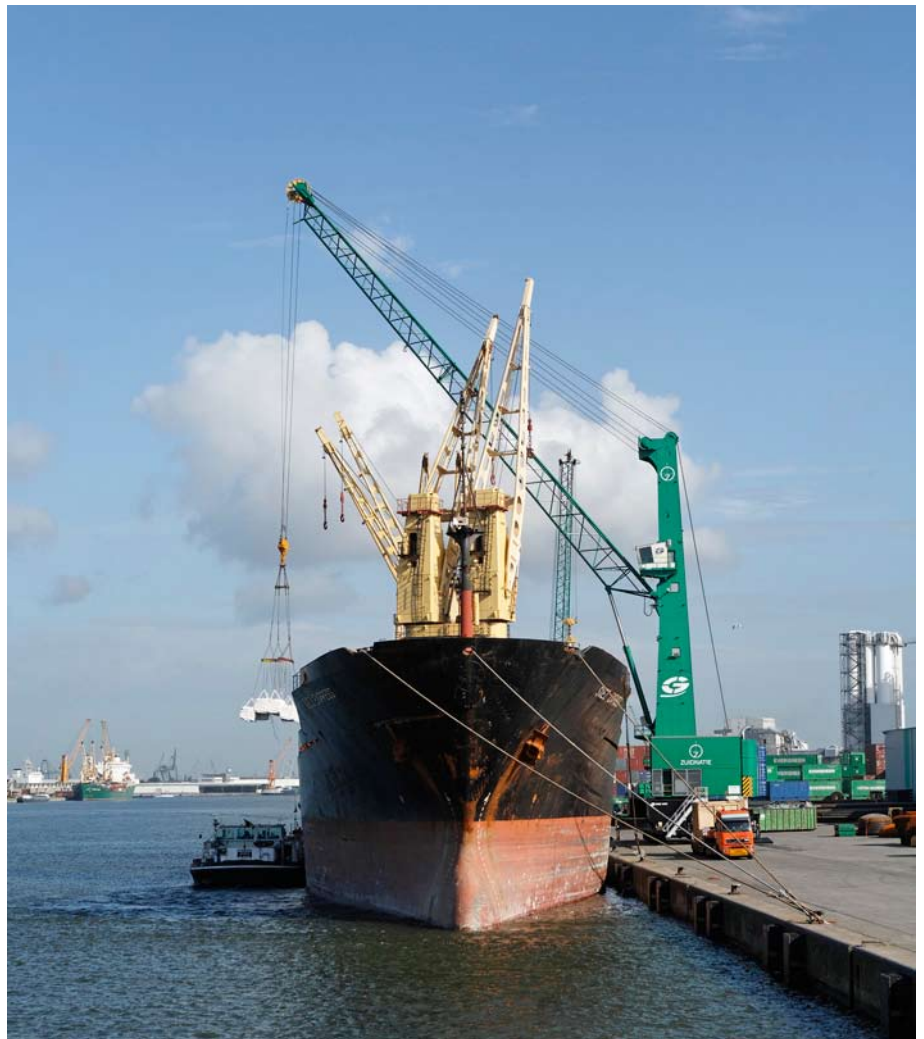
Wie in den vergangenen Jahren kamen die Aufträge aus allen geographischen Regionen. Mit Markteintritten in Georgien und Estland (Europa), Oman (Mittlerer Osten), Guinea (Afrika) sowie Paraguay und Suriname (Lateinamerika) konnte Gottwald seine weltweite Präsenz weiter ausbauen. Per 31. Dezember 2008 konnte das Unternehmen die Zahl der Länder, in die bis dato Gottwald Hafemobilkrane verkauft worden sind, um sechs auf über 90 steigern. Gottwald konnte sowohl neue Kunden gewinnen als auch zahlreiche Aufträge von Bestandskunden verbuchen. „Unsere Kunden sind zweifelsohne zufrieden und wissen, dass sie sich auf unsere bewährte Technologie verlassen können“, sagte Giuseppe Di Lisa, Verkaufsleiter bei Gottwald. „Und die Folgeaufträge wiederum sind eine hervorragende Referenz, um neue Kunden zu gewinnen. Mit weltweit rund 1.300 verkauften Kranen behauptet Gottwald erfolgreich seine Position als Weltmarktführer im Segment der Hafemobilkrane.“

Von den im Jahr 2008 verkauften 92 Kranen sind 34 Geräte für europäische Häfen bestimmt. Das entspricht 36,9 % des Auftragseingangs. Die wichtigsten Länder bezüglich der Verkaufszahlen waren Belgien mit 10 Kranen, die Türkei

mit 4 Kranen und Schweden mit 3 Kranen. Mit einem Auftrag der Seehafen Kiel GmbH & Co. KG über einen Hafemobilkran G HMK 7608 mit 140 Tonnen Traglast, eine Variante von Modell 7 der Generation 5, konnte Gottwald seine Position in seinem Heimatmarkt Deutschland weiter stärken. Der Kran soll Ende April 2009 in Betrieb gehen und wird Güter aller Art umschlagen, darunter Container, Stückgüter und Projektladung. Dies wird der dritte Kran der Generation 5 von Gottwald in Deutschland sein. Im Jahr 2006 hatte sich C. Steinweg (Süd-West-Terminal) GmbH & Co. KG im Hafen Hamburg für einen G HMK 7608 mit einer Traglast von bis zu 150 Tonnen entschieden. Der Kran wird

überwiegend für Projektladung eingesetzt. Seit 2007 betreibt die Ems Ports Agency and Stevedoring Beteiligungs GmbH & Co. KG (EPAS) im Hafen Emden einen Hafemobilkran G HMK 6407, eine Variante von Modell 6. Der Kran wird überwiegend für die Verladung von Windkraftanlagen eingesetzt.

Alle Hafemobilkrantypen, auf bereiftem Chassis, schienengebundenem Portal und auf Ponton, trugen zu dem hervorragenden Ergebnis bei, angefangen von kleineren Kranen, wie etwa dem 63-Tonnen HMK 170 E, bis hin zu Hochleistungskranen, wie etwa dem G HMK 8200 B Schwimmkran für den professionellen Schüttgutumschlag.



Seeschiff-Binnenschiff-Güterumschlag mit einem Gottwald-Kran im Hafen Antwerpen.

Foto: Gottwald

Auch sechs Jahre nach der Fusion sind die Geschäftsführer zufrieden: Die Ziele konnten trotz der sich abzeichnenden Finanz- und Wirtschaftskrise erreicht werden

Die Neuss Düsseldorf Häfen steigern den Gesamtgüterumschlag 2008



Ziele erreicht: NDH-Geschäftsführer Rainer Schäfer (l.) und Ulrich Gross. Foto: Friedbert Barg

Die Neuss Düsseldorf Häfen (NDH) konnten trotz einsetzender Finanz- und Wirtschaftskrise ihr Rekordergebnis des Jahres 2007 noch einmal steigern. Die Geschäftsführer Ulrich Gross und Rainer Schäfer ziehen nicht nur für das zurückliegende Jahr für NDH eine positive Bilanz, sondern kündigen weitere Investitionen trotz der zu erwartenden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in die beiden Hafenstandorte an. Die Einschätzung für das laufende Jahr fällt zurückhaltend aus.

Das Güteraufkommen im Schiffs- und Eisenbahngüterverkehr stieg im Jahre 2008 im Ver-

gleich zum Vorjahr um ein Prozent auf rund 16,4 Millionen Tonnen – und übertrifft knapp das Vorjahresniveau. Beim Schiffsgüterumschlag wurden an den Standorten in Neuss, Düsseldorf und Düsseldorf-Reisholz wieder über 10 Millionen Tonnen erreicht und somit das hohe Vorjahresniveau bestätigt.

Das eigene Eisenbahnverkehrsunternehmen ist auch 2008 weiter erfolgreich unterwegs. Der Eisenbahngüterverkehr der Neusser Eisenbahn (NE) erzielte mit fast 6,3

Millionen Tonnen wieder einen Zuwachs um 2,8 Prozent. Die NE, die ihre Streckenverkehre weiter ausgeweitet hat, erreichte damit ein Spitzenergebnis. Der hohe Anteil des Kranumschlages zeigt die enorme Wertschöpfung, die die NDH eigenständig erreicht. Mit den inzwischen 30 hafeneigenen Verladeanlagen wurden 8,6 Millionen Tonnen im Jahre 2008 umgeschlagen. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist marginal.

Die Schwerpunkte im Umschlag lagen primär bei den Güterarten Nahrungs- und Futtermittel, Steine und Erden, Erze und Metallabfälle sowie

bei den Fahrzeugen, Maschinen und sonstige Halb- und Fertigwaren. Das Ergebnis erreicht trotz Einbußen beim Containerumschlag wieder Vorjahresniveau. Seit Fusionsbeginn erzielte das Geschäftsfeld Erze und Metallabfälle mit einer Steigerung von 560 Prozent den größten Zuwachs. Das Gesamtaufkommen im Schiffs- und Eisenbahngüterverkehr stieg in diesem Zeitraum um 4,9 Millionen Tonnen (plus 42 Prozent).

Schon Mitte 2008 verzeichneten einige Segmente zum Teil deutliche Rückgänge. Besonders betroffen ist der Bereich Containerumschlag sowie Eisen und Stahl Produkte. Trotzdem werden die Neuss Düsseldorf Häfen erheblich in den Ausbau ihrer beiden Containerterminals investieren, denn die Prognosen sagen trotz der schlechten Rahmenbedingungen nach wie vor eine Verdopplung des Verkehrsaufkommens bis 2025 voraus.

Im kombinierten Verkehr Schiene Straße wurden im Jahre 2008 über 203.000 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) befördert. Der Aufkommensanteil stieg hier um fast 6 Prozent. Der wasserseitige Containerumschlag erreichte noch 127.000 TEU und blieb mit minus 14 Prozent unter dem Vorjahresergebnis. Die Gesamtmenge der transportierten Container und Wechselbrücken wird zukünftig in beiden Containerterminals wieder steigen. Hier heißt das Motto: Die Ruhephase nutzen um antizyklisch zu investieren und für die Zukunft gerüstet zu sein. Die Planungen sehen Investitionen für die Terminals in betriebliche Anlagen und Grundstücke von ca. 70 Mio. € in den nächsten 5 Jahren vor.

Auch sechs Jahre nach der Fusion sind die beiden Geschäftsführer mit dem Erreichten sehr zufrieden. „Die gesteckten Ziele konnten trotz der sich abzeichnenden Finanz- und Wirtschaftskrise erreicht werden“, bilanzieren Ulrich Gross und Rainer Schäfer. Die in der Umsatz- und Ergebnisentwicklung avisierten Ziele werden erreicht. In den Jahren 2009 und 2010 werden die Unternehmen der Logistik einen von der Finanz- und Wirtschaftskrise veränderten wirtschaftlichen Rahmen vorfinden. Dennoch sehen beide Geschäftsführer die Neuss Düsseldorf Häfen für die Konjunkturkrise gut gerüstet.



Die Jahrespressekonferenz der Neuss Düsseldorf Häfen stieß auf großes Interesse bei Regional-, Wirtschafts- und Fachjournalisten. Foto: Friedbert Barg

Der Ausbau des Godorfer Hafens ist unbedingt erforderlich, damit die Region an dem für die Zukunft prognostizierten Wachstum im Güterverkehr partizipieren kann

Trotz Kompensation: Gegner verlangen Aufhebung der Planfeststellung

Mit der nachfolgenden Pressemitteilung informierte die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) am 2. Februar 2009 die Kölner und regionale Öffentlichkeit über die anstehenden Arbeiten zur Erweiterung des Godorfer Hafens:

„Im Zusammenhang mit der Erweiterung des Hafens Godorf hat die Häfen und Güterverkehr Köln AG die Kompensationsmaßnahmen zum Schutz von Natur und Umwelt weitestgehend umgesetzt und beginnt am 3. Februar 2009 mit der Rodung in der Sürther Aue. Der Ausbau des Godorfer Hafens ist unbedingt erforderlich, um auch als Region an dem für die Zukunft prognostizierten Wachstum im Güterverkehr partizipieren zu können. Das gilt für den Wachstumsmarkt Containerverkehr, mit hohen prognostizierten Zuwächsen bis 2025, aber auch für die nicht zu vernachlässigende Entwicklung im Massen- und Stückgutbereich. Sowohl im Planfeststellungsbeschluss von 2006 als auch bei Beschluss der Bezirksregierung zum sofortigen Vollzug der Erweiterung des Godorfer Hafens in 2007, wurde auf die notwendige Konkurrenzfähigkeit der Region hingewiesen. Dem Klimaschutz, dem Schutz vor Lärm- und Schmutz-Immissionen sowie den verkehrspolitischen Planungen des Bundes wird hier Rechnung getragen, da mit dem Ausbau des Godorfer Hafens große Mengen der zu transportierenden Güter von den bereits jetzt völlig überlasteten Straßen der Region Köln auf die Binnenschifffahrt verlagert wird.“

Die in der Pressemitteilung angekündigten Arbeiten stützten sich neben den lokal- und bezirkspolitischen Beschlüssen fachlich auf das von der Essener Planco Consulting, das in einer Zusammenfassung zu folgendem - wörtlich abgedruckten - Ergebnis kommt: „Das in den

letzten Jahren eingetretene und für die Zukunft prognostizierte Wachstum des Verkehrs ist für die Kölner Häfen eine große Herausforderung. Um zum Vorteil der regionalen Wirtschaft an diesem Wachstum partizipieren zu können, ist die Verfügbarkeit ausreichender Hafenflächen für Umschlag und Logistik unerlässlich. Neben der Bereitstellung zusätzlicher Flächen, wie bereits in Godorf in fortgeschrittenem Stadium geplant, ist auch der Erhalt und die Optimierung bestehender Flächen notwendig. Nur bei ökonomisch sinnvoller Flächennutzung kann es gelingen, dem prognostizierten Wachstum gerecht zu werden.

Noch vor 10 Jahren wurden die Marktchancen der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen sehr viel pessimistischer eingeschätzt als heute. In vielen Häfen wurden Flächen weniger nachgefragt, standen leer oder wurden aus wirtschaftlichen Gründen für nicht hafenauffine Nutzungen vergeben. Hinzu kommen Änderungen in den Geschäftsprozessen angesiedelter Unternehmen. Waren deren wirtschaftliche Tätigkeiten im Hafen bei Ansiedlung noch von wasserseitigem Umschlag geprägt, sind sie es heute teilweise nicht mehr oder nur noch in begrenztem Umfang. In Köln ist die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) als Hafenbetreiberin fortlaufend bemüht, die von diesen Unternehmen genutzten Flächen wieder einer hafenauffinen Nutzung zuzuführen. Sie hat in der Vergangenheit nicht hafenauffin genutzte Flächen restrukturiert und ist damit den Anforderungen der Kunden und so auch der Region Köln gerecht geworden. Diese Optimierungsstrategie steht auch in der Zukunft im Vordergrund. Das Ziel der vorliegenden Untersuchung bestand darin, eine an den Marktbedürfnissen ausgerichtete Zukunftsstrategie

für die Nutzung der Kölner Häfen aufzuzeigen, die zugleich bestehende Restriktionen beachtet und somit realistisch ist. Für die Konzeption einer derartigen Strategie ist eine Gesamtbetrachtung der Kölner Häfen in Godorf, Niehl und Deutz erforderlich.

Die Zukunftsstrategie wird durch folgende Aspekte determiniert:

Die Erwartungen über die zukünftige Umschlagsentwicklung beeinflussen den zukünftigen Flächenbedarf der Unternehmen. Gerade der Wachstumsmarkt Containerverkehr mit hohen prognostizierten Zuwächsen bis 2025 ist hierbei zu beachten. Aber auch der Massen- und Stückgutbereich bleibt ein nicht zu vernachlässigendes Marktsegment.

Die Flächenverfügbarkeit wird durch die Eigentumsverhältnisse und die Verträge mit den jeweiligen Mietern oder Pächtern determiniert. Viele Hafenflächen sind mittel- und langfristig vermietet, einige Flächen befinden sich nicht im Eigentum des Hafenbetreibers.

Die Kosten denkbarer und mitunter wünschenswerter Umstrukturierungsmaßnahmen können prohibitiv hoch sein. Die Umnutzung von Flächen kann etwa Kosten für den Abriss und Neubau von Lagerhallen, die Bodensanierung, die Verlagerung von Umschlaggerät oder den Neu- und Ausbau von Straßen- und Schienenwegen erforderlich machen. Zudem können Entschädigungszahlungen an jetzige Mieter notwendig werden. Diese Kosten können zu einer fehlenden Rentabilität von Umstrukturierungsmaßnahmen führen. Betriebliche Abläufe von Unternehmen können (z.B. durch ihre Kundenstruktur) dazu führen, dass eine Verlagerung etwa von Niehl nach Godorf ökonomisch unsinnig wäre, sowohl aus betriebswirtschaftlicher Sicht aufgrund hoher zusätzlicher Transportkosten im Vor- und Nachlauf als auch aus volkswirtschaftlicher Sicht aufgrund zusätzlicher Umwelt- und Staubbelastungen.

Die zukünftige Nutzungsstruktur der Kölner Häfen sollte so ausgerichtet sein, dass primär hafenauffine Unternehmen, die vorwiegend wasserseitig Güter umschlagen, die Häfen nutzen.“ Nach der Ankündigung der Arbeiten durch die HGK kam es zu massiven Protesten, die sogar einen Polizeieinsatz erforderlich machten. Gegner der Hafenerweiterung verlangen jetzt die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses der Bezirksregierung.

Lesen Sie hierzu auch das Editorial auf der Seite 3 dieser Ausgabe von [Schifffahrt online](#)



HGK-Vorstand Dr. Rolf Bender hört konzentriert den Anmerkungen eines Lokaljournalisten zu.

Fotos: Friedbert Barg



Staatsminister Hermann Gröhe: Wasserstraßen und Häfen profitieren von der Entscheidung der Regierungskoalition, die Investitionen in die Infrastruktur auszuweiten

BÖB warnt vor der Vernachlässigung der Kontinentalverbindungen

In der Hauptstadt Berlin traf sich jetzt der im vergangenen Herbst neu gewählte Vorstand des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) zu seiner ersten Präsidiumssitzung, um die Positionierung des Verbandes neu festzulegen. Den Abstecher nutzten die Mitglieder aber nicht nur zur internen Diskussion, das Gremium um den frisch gewählten Präsidenten Rainer Schäfer suchte gleich bei der ersten Zusammenkunft die externe Diskussion und hatte deshalb zu einem Parlamentarischen Abend in das „Rote Rathaus“ eingeladen.

Nicht nur Politiker, sondern auch Unternehmen aus den Binnen- und Seehäfen, Interessengruppen sowie zahlreiche Vertreter der Presse nutzten die Gelegenheit, mit dem Bundesver-

band den Dialog und die Diskussion zu suchen, wie die Gästeliste eindrucksvoll bewies.

Der Neusser Bundestagsabgeordnete und Staatsminister bei Bundeskanzlerin Angela Merkel, Hermann Gröhe, hielt bei dem Abend den Hauptvortrag zum Nationalen Hafenkonzept der Bundesregierung. Er unterstrich die Bedeutung der Binnenhäfen und begrüßte in diesem Zusammenhang auch das neuerliche Rekordergebnis der Neuss-Düsseldorfer Häfen im vergangenen Jahr.

Er betonte, dass die Bundesregierung mit dem Nationalen Hafenkonzept die Strategie zur Stärkung des Hafenstandortes Deutschland auf eine breitere politische Grundlage stellen wolle. Auch profitierten Wasserstraßen und Häfen von der Entscheidung der Regierungskoalition, der Wirtschaftskrise mit einer erheblichen Auswei-

ten der Investitionen in die Infrastruktur zu begegnen.

Allein im nächsten Jahr stelle der Bund mehr als 1,2 Milliarden Euro für Investitionen in die Wasserstraßen zur Verfügung. Darüber hinaus werde die Förderung der Entwicklung von Terminals des kombinierten Verkehrs in diesem und im nächsten Jahr massiv aufgestockt. Hermann Gröhe: „Solche Investitionen sichern Arbeitsplätze in der Krise und verbessern unsere Chancen, wenn nach der Krise der internationale Handel wieder deutlich ansteigt.“

Schäfer erläuterte, dass das Nationale Hafenkonzept eines von mehreren zusammenhängenden Papieren sei. Ziel müsse es sein, diese und die enthaltenen Maßnahmen zu harmonisieren und so umzusetzen, dass es zu einer Vernetzung der Verkehrsträger komme. „Und da sind die Schnittstellen gefragt und das sind die trimodalen Häfen, die See ebenso wie die Binnenhäfen. Sie tragen dazu bei, dass die Verknüpfungsmöglichkeiten bestehen, die nun umgesetzt und dann optimiert werden müssen.“

Das nationale Hafenkonzept sieht der BÖB-Präsident als große Chance, alle Beteiligten auf ein Ziel einzuschwören. Neben der Bildung eines Netzwerkes unter Einbeziehung aller Partikularinteressen, müsse auch die langfristige Finanzierung der Maßnahmen sichergestellt werden: „Wir werden nachdrücklich darauf hinweisen, dass es mit einer zwei- oder dreijährigen Spritze nicht getan sein kann, sondern dass auch 2013 noch Mittel zur Verfügung stehen müssen, damit wir nicht vor halbfertigen Brücken stehen.“

Zudem, mahnte Schäfer, dürfe ein nationales Konzept keinesfalls die europäischen Gesamtzusammenhänge vernachlässigen: So seien gerade für die Exportnation Deutschland die niederländischen und belgischen Seehäfen von großer Bedeutung. Auch gelte es, neben den Hinterlandstrukturen und ihren Schnittstellen die Kontinentalverbindungen zu berücksichtigen: „Das zu vernachlässigen wäre fahrlässig.“

Insgesamt gelte es, das gesamte Verkehrsnetz rund um Wasserstraßen und Häfen noch besser aufzustellen: Denn jedes System sei nur so gut, wie die schwächste Stelle. „Ich bin mir ganz sicher, dass die Umschlagmengen wieder ansteigen werden. Darauf müssen wir adäquat vorbereitet sein.“

Neben dem Blick für das Große gelte es deshalb auch, auf die regionalen und lokalen Gegebenheiten zu achten: „Der große Plan schafft die Rahmenbedingungen, in denen die regionalen und kommunalen Interessen Unterstützung finden müssen.“

Schäfer ist sich jedoch sicher, dass der BÖB im Dialog gerade mit den Kommunen auf einem guten Weg sei. „Wir haben sowohl in der Frage Hafenentwicklung versus Stadtentwicklung als auch beim Hafenkonzept eine fast 90-prozentige Übereinstimmung mit den Aussagen des Städtetages. Und das ist eine gute Basis.“

Die Binnenhäfen hätten die Entstehung des Nationalen Hafenkonzeptes engagiert begleitet und stünden nun im nächsten Schritt auch bereit, weitere Schnittstellenfunktionen zu übernehmen. Und natürlich werden die Mitglieder ebenso wie das Präsidium mit Rat und Tat zur Verfügung stehen. Schäfer betonte: „Der BÖB steht für einen konstruktiven Dialog mit allen Beteiligten engagiert zur Verfügung.“



BÖB-Präsident Rainer Schäfer (l.) und der Neusser Bundestagsabgeordnete und Staatsminister Hermann Gröhe

Verknüpfungsmöglichkeiten

Mit einem feierlichen Empfang und vielen Gästen wurde Ende Januar der Vorstand der Dortmunder Hafen AG, Dr. Roland Beyer, in den Ruhestand verabschiedet

„Den Hafen Dortmund erfolgreich durch alle Untiefen gesteuert“

Mit einem feierlichen Empfang und vielen, vielen Gästen wurde Ende Januar der ehemalige Vorstand der Dortmunder Hafen AG, Dr. Roland Beyer, in den Ruhestand verabschiedet. Er hatte vom Hafen Magdeburg kommend das Ruder im größten europäischen Kanalhafen am 1. Januar 2002 übernommen und das Unternehmen bis zum 31. Dezember 2008 erfolgreich durch alle Untiefen gesteuert. „Ihnen ist es gelungen, den Dortmunder Hafen auf erfolgreichem Kurs zu halten, obwohl das Wetter manchmal stürmisch und die Route voller Klippen war“, würdigte der Aufsichtsrat der Dortmunder Hafen AG, Mario Krüger. „Ihre Erfolge sind der Dortmunder Hafen AG und der Dortmunder Wirtschaft zugute gekommen.“

Krüger wertete den Hafen als einen „erstrangigen Wirtschaftsfaktor in Stadt und Region, als einen der größten gewerblichen Arbeitgeber, kurz - eine Erfolgsgeschichte seit mehr als einem Jahrhundert.“ Und er fügte an: „Ohne den Dortmunder Hafen wäre Dortmund nicht zur industriellen Großstadt und Metropole Westfalens aufgestiegen.“

5.000 Arbeitsplätze

Dafür sprächen die Zahlen: Der Hafen selbst hat in den letzten 30 Jahren rund 100 Mio. Mark investiert, die ansässigen Unternehmen in den letzten 20 Jahren mehrere 100 Mio. Euro. „Rund 5000 gewerbliche Arbeitsplätze in rund 160 Unternehmen innerhalb des Dortmunder Hafengebietes sprechen eine eindeutige Sprache.“ Entsprechend habe die Funktion des Kanals als Wasserwirtschaftsweg und die Funktion des Hafens als Industrie- und Gewerbestandort absolute Priorität.

Probleme kompensiert

Die Mannschaft habe dabei die strukturellen Probleme durch Neuansiedlungen weitestgehend kompensiert, zumindest was die Wertschöpfung angehe. Der Rückgang des Güterumschlages sei gestoppt und liege wieder konstant über 3 Mio. Tonnen im Jahr. Damit gingen regelmäßig positive wirtschaft-

liche Jahresergebnisse einher - und auch eine deutliche Nachfrage an Hafengrundstücken, die zu 98 Prozent vertraglich vergeben seien. „Solche Zahlen unterstreichen“, so Krüger, „dass Herr Dr. Beyer beide Bereiche seiner Aufgabe, den Hafen wettbewerbs- und zukunftsfähig zu halten sowie ihn wirtschaftlich zu führen, fest im Auge hatte. Das sind strategische und operative Managerqualitäten, die man sich von einem Hafenchef nur wünschen kann.“

Kooperation auf Augenhöhe

Krüger betonte ausdrücklich, dass die geplante Intensivierung der Kooperation mit der Duisburger Hafen AG vertrauensvoll und auf Augenhöhe geschehen werde. Markus Bangen, Vorstandsmitglied der Duisburger Hafen AG, werde Generalvollmacht von der Dortmunder Hafen AG erteilt, sobald die kartellrechtliche Genehmigung vorliege. Er werde dann für die Bereiche Technik, übergeordnete Akquisition, Ansiedlungsmanagement und Verkehrsvernetzung zuständig zeichnen. „Die erweiterte Kooperation ist ein wichtiger Schritt beim Ausbau der Metropolregion Ruhr zur führenden Logistikkreislauf Europas. Die Wettbewerbsfähigkeit beider Standorte soll hierdurch nachhaltig verbessert werden.“

Ein Leben für die Logistik

Unter dem Titel „Ein Leben für die Logistik“ bedankte sich Beyer bei den zahlreichen Gästen: „Ist dies doch ein Beweis dafür, dass ich in den letzten Jahren hier in Dortmund und natürlich weit darüber hinaus, viele Freunde, Gönner und Partner gewonnen habe.“

Seinem Nachfolger gab er eine Erkenntnis mit: „Was macht die Logistik so interessant? Erstens: Nichts ist beständiger als der Wandel. Und: In der Logistik kann man nicht als Einzelkämpfer gewinnen. Man wird auf Dauer nur Erfolg haben, wenn es einem gelingt, sich ein intensives Netzwerk aufzubauen, damit man die Signale des Marktes früh genug hört, um noch reagieren zu können. Damit man Ideen austauschen kann und immer wieder von Kollegen auf andere Sichtweisen aufmerksam gemacht wird.“

Rettungsring

Und er gab seinem Nachfolger noch ein ganz besonders Hilfsmittel mit auf den Weg: „Mir hat es oft geholfen und ich werde es nun dir übergeben, einen Rettungsring.“

Nachfolger von Beyer ist Manfred Kossack, der gleichzeitig im Vorstand und als Geschäftsführer der DEW21 tätig ist.



Der bisherige Dortmunder Hafenchef Dr. Roland Beyer (l.) mit seinem Nachfolger Manfred Kossack, der gleichzeitig im Vorstand und als Geschäftsführer der DEW21 tätig ist

Hat die Rezession auch die Rheinhäfen am Oberrhein erreicht? Was bringt die Zukunft? Unser Autor John C. Albrecht hat sich in den Häfen umgehört.

Der Hafen Mannheim erwartet wieder einen Anstieg der Containertransporte

Basel (Rhein km 159 - 170)

Das Gesamt-Umschlagsresultat per Ende Dezember 2008 hat sich für die Schweizerischen Rheinhäfen in Basel im Vergleich zum Vorjahr leicht verbessert. Vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008 sind in Basel 7.212.262 Tonnen Güter wasserseitig gelöscht worden, das sind 1,5% mehr als im Vorjahr. Überdurchschnittlich dazu beigetragen haben die flüssigen Brennstoffe mit plus 8,1%. Ebenfalls positiv war die Umschlagsentwicklung bei den chemischen Erzeugnissen und den Baustoffen. Rückläufig jedoch verlief der Containerverkehr im Vorjahresvergleich mit einem minus von 11,4%, sowie die Metallprodukte mit minus 4,4%. Im Containerverkehr wurden 92.464 TEU umgeschlagen, was 2008 gegenüber dem 2007 Vorjahresrekord einen Rückgang um 11,4% bedeutet. Nach einer Durststrecke von zwei Jahren wurden im Berichtsjahr 2008 wieder mehr flüssige Treib- und Brennstoffe über die Schweizerischen Rheinhäfen zugeführt, aber auch exportiert. Der größte Zuwachs ist bei den Heizölimporten zu verzeichnen.

Mulhouse (Rhein km 195)

In den Häfen von Mulhouse-Rhin sind letztes Jahr 5.561.299 Tonnen Güter umgeschlagen worden. Dies vergleicht sich mit dem Vorjahresvolumen (2007) von 5.627.267 t. Nach wie vor sind es die Rohprodukte zur Verarbeitung von Glas durch Euroglas, Gips zur Fabrikation von Bauplatten durch Lafarge, beide in Ottmarsheim, sowie Titanerz für Millenium in Thann, welche zu den wichtigsten Umschlagsgütern in Mulhouse-Rhin gehören. Im Vorjahresvergleich sind in diesen Güterklassen zusätzliche 38.000 t bewegt worden - eine geringe Steigerung von 2,6 %.

Breisach (Rhein km 226)

2008 sind 840.000 Tonnen umgeschlagen worden, was gegenüber dem Vorjahr einem unbedeutenden Rückgang von 0,8 % entspricht. Die Bilanzzahlen liegen gegenwärtig noch nicht vor, es wird aber ein wirtschaftlich gutes Ergebnis erwartet. Umschlagsmengen von Massengütern wie Baustoffe, Heizöl und Diesel, sowie landwirtschaftliche Erzeugnisse sind neben Stückgut ungefähr auf dem Vorjahresniveau verharret. Auch die Tochtergesellschaft Lagerhaus Breisach GmbH wird aufgrund der guten Kapazitätsauslastung für 2008 ein erfreuliches

Jahresergebnis ausweisen können. Es wird erwartet, dass beide Gesellschaften voraussichtlich auch für das laufende Jahr 2009 eine positive Geschäftsentwicklung ausweisen können - dies trotz der Finanz- und Wirtschaftskrise, welche in Breisach vorläufig noch keine Anzeichen für größere Rückgänge erkennbar macht.

Strasbourg (Rhein km 291 - 296)

"Für den Hafen von Strasbourg war das Jahr 2008 eher gut", erklärte Cathérine Trautmann, Präsidentin des Port Autonome de Strasbourg anlässlich ihres kürzlichen Neujahrs-Empfangs. Gewiss sind einige konventionelle Verkehre rückläufig, aber mit 8,4 Mio. Tonnen Umschlagsvolumen, einem Rückgang von 5% auf das Vorjahr, lässt sich das Resultat dennoch sehen. Hauptsächlich im Bereich der Baumaterialien, oder beim Holz, welches nach den Stürmen von 2007 in Nord-Europa mit großen Zusatzmengen angefallen ist, musste ein Rückgang festgestellt werden. Zum Glück stehen aber alle anderen Verkehrsindikatoren heute noch auf grünem Licht. Um eine bessere Infrastruktur bereitstellen zu können, ist der Schwergutkran auf eine Hebekapazität von 450 Tonnen überholt worden. Dies gibt dem Hafen von Strasbourg eine Vorrangstellung beim Umschlag von Großprojekten. Auch zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist der Umschlag von Elektro-Generatoren für Elektrokraftwerke für die französische Industrie von großem Interesse. Sehr erfreulich hat dieses Jahr der Containerverkehr wieder einen Wachstum von 9,8 % erzielt. Dies bestätigt wie nötig die richtige Wahl eines effizienten tri-modalen Terminals für die Zukunft des Standorts Strasbourg ist. Vom Nord-Terminal können Containerschiffe mit vier Containerlagen gefahren werden. Somit bietet der Port Autonome de Strasbourg seinen Benutzern nicht nur eine Vielzahl von Dienstleistungen und Destinationen an, er kann auch eine verbesserte Verlässlichkeit garantieren. Beim Zu- und Abtransport der Sendungen besteht naturgemäß eine Abhängigkeit zu den anderen Verkehrsträgern, mit teilweise einschränkenden Kapazitätslimiten. Wasserstände des Rheins, oder sogar die gegenwärtige Überlastung der Häfen von Rotterdam, oder Antwerpen können das Verkehrsvolumen des Hafens von Strasbourg ebenfalls einschränkend beeinflussen.

Kehl (Rhein km 297)

Der Rheinhafen Kehl hat im vergangenen Jahr 2008 beim wasserseitigen Umschlag eine 7,8 % Steigerung seiner Transportmenge erzielt. 67,3 % des Umschlagsvolumens entfiel auf Importe und das verbleibende Drittel auf Exporte. Bahntransporte erreichten das drittbeste Ergebnis in der Hafengeschichte. Vorläufig steigerte sich auch die Anzahl der Beschäftigten.

Dank deutlichem Zuwachs der Rheintransporte von Stahlwaren und Mineralölprodukten konnte die bisherige Bestmarke des Gesamtumschlags aus dem Jahr 2007 mit 3.970.364 Tonnen um 287.210 t übertroffen werden. Mit einem Güteraufkommen von knapp unter vier Millionen Tonnen. Damit wurde im Rheinhafen Kehl bereits im zweiten Jahr in Folge ein weiteres Rekordergebnis erzielt. Der Güterverkehr auf der Hafeneisenbahn ging um 77.411 t (minus 3,4 %) zurück. Dennoch lassen sich die auf den Gleisen bewegten 2.189.736 t sehend. 2008 war das drittbeste Bahnergebnis in der Hafengeschichte. 3.213 Schiffe (plus 0,5 %) liefen den Rheinhafen Kehl an. Fast die Hälfte fuhr unter niederländischer Flagge, 42 % unter deutscher, 8,7 % unter belgischer, sowie 1,3 unter schweizerischer und 0,6 unter französischer und schließlich 0,5 % unter luxemburgischer Flagge. Umgeschlagen wurden 2.879.459 t (72,5 %) Eisen- und Stahlwaren, 372.064 t (9,4 %) Mineralölprodukte, 105.748 t (2,7 %) Getreide und 45.213 t (1,1 %) feste Brennstoffe, sowie 567.882 t (14,4 %) übrige Güter. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Zahlen für feste Brennstoffe (Kraftwerk Oberkirch) um 8,0 %, Getreide um 7,9 %, Eisen- und Stahlwaren um 6,7 %, Mineralölprodukte aber um 53,6 % gesteigert. Die gute Umschlagentwicklung bei den Eisen- und Stahlwaren zeichnete sich bereits im ersten Halbjahr 2008 ab und beschleunigte sich schließlich im letzten Quartal deutlich. Der Eingang von Schrott und Halbfertigprodukten, die in einem der leistungsfähigsten Elektrostahlwerke der Welt im Hafen Kehl zu Baustahl verarbeitet werden, erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um knapp 135.000 t. Die wasserseitige Verschiffung von Fertigprodukten stieg um weitere 50.000 t an. Der Umschlag von Zellulose für die Papierindustrie lag im ersten Quartal 2008 noch auf Vorjahresniveau, schwächte sich im Verlaufe des Jahres aber ab - ein Minus von 18.603 t (minus 5,9 %) auf 294.609 t ab. Die Umschlagmenge beim Holz verminderte sich um 13.272

t auf 44.628 t. 11.514 TEU Container sind erfasst worden - ein Zuwachs von 1.200 TEU.

Bei den Industriebetrieben stieg die Beschäftigung um 117 auf 2.915 Stellen an. Auch die Gewerbebetriebe (plus 38 auf 537), die Dienststellen (plus 30 auf 221), sowie die Schifffahrts- und Umschlagbetriebe (plus 16 auf 132) verzeichneten Zuwächse. Die Speditionsbetriebe hingegen reduzierten um 20 auf 459 Stellen. Mit Blick auf die eingetretene, schwierige Wirtschaftslage wird der Hafen Kehl im Jahr 2009 kaum neue Rekordeergebnisse erzielen können. Die Hafenverwaltung wird dennoch ohne Einschränkungen, ihr geplantes Investitionsvolumen in die Infrastruktur umsetzen. Sie will in diesen Zeiten der Verunsicherung jene Voraussetzungen schaffen, die eine optimale Güterverkehrsabwicklung und damit auch für ein weiteres Wachstum sicherstellen.

Karlsruhe (Rhein km 360 - 368)

Im vergangenen Jahr 2008 ist in Karlsruhe eine Tonnage von 6.457.027t umgeschlagen worden. Dies ist eine Steigerung von 96.096t, oder 1,5% gegenüber dem Vorjahr, welches auch schon relativ gut war. In der Bergfahrt sind 3.781.367t angeliefert worden, in der Talfahrt sind 2.675.660t verschifft worden. Insgesamt haben 4.666 Schiffe



Der Mannheimer Neckarhafen

in Karlsruhe angelegt. Der Pegelstand von Maxalag im Jahresmittel bei 501 cm.

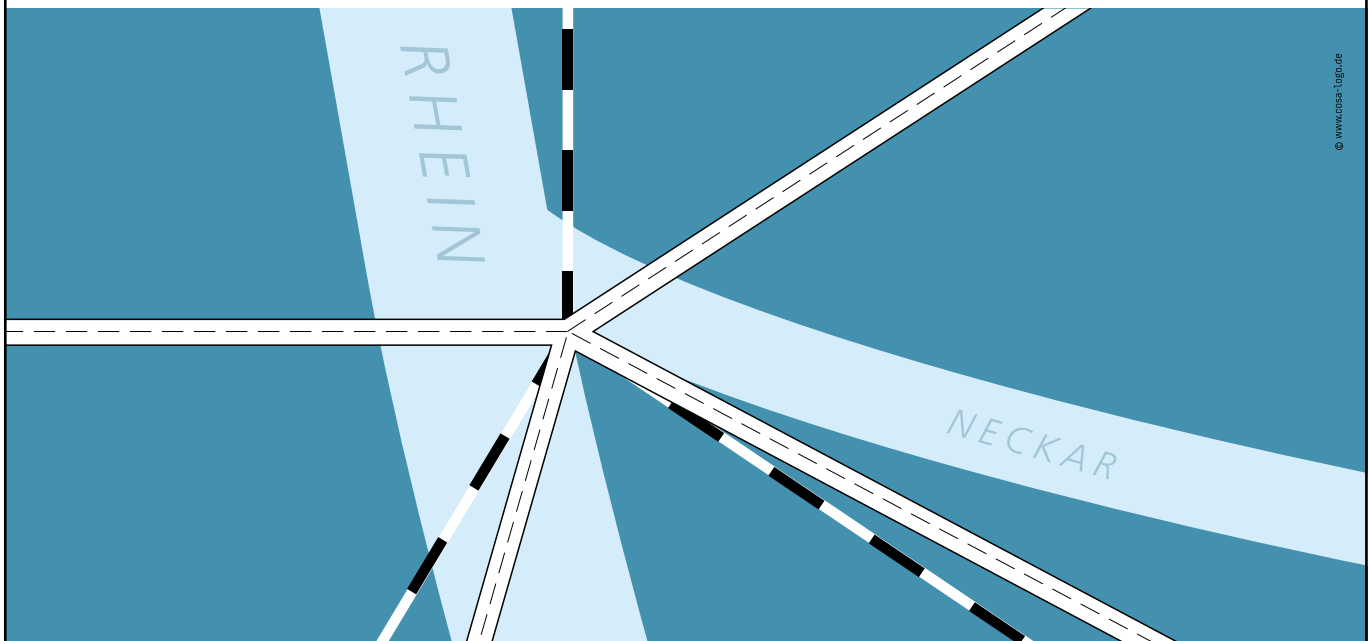
Germersheim (Rhein km 385)

Die regionale Verladerschaft von Germersheim findet hier mit der Contargo Zweigstelle von Contargo Ludwigshafen einen Transport- und Terminalpartner in unmittelbarer Nähe. Dieser Standort verbindet ideal die flächendeckende Konzeption zwischen den Terminals Ludwigshafen

und Wörth. Viermal pro Woche verbinden die regelmäßigen Binnenschiff-Liniendienste der Contargo die Häfen Antwerpen und Rotterdam. Auf Anfrage sind auch Anlieferungen nach und Übernahmen in Zeebrugge und Amsterdam möglich. Die Umschlagskapazität wird mit TEU 25.000 pro Jahr angegeben. Die Kailänge beträgt 135 m. Die Krankapazität ist 30,5 t unter dem Spreader. Zusätzlich sind auch mobile Geräte mit Reach Stackern im Einsatz. Auch Stoffen

HAFEN MANNHEIM

im Zentrum Europas



© www.ccsa-tugbo.de

Infos und Immobilien: Tel. 0621/292-2991
www.hafen-mannheim.de



und Strippen wird auf Anfrage hin besorgt, wie auch Unterhalts und Reparaturarbeiten an den Containern.

Speyer (Rhein km 400)

2008 war ein erfolgreiches Jahr für Speyer. Es wurden 759.067 Tonnen mineralische Produkte umgeschlagen, eine Steigerung von 2,6 % gegenüber der 2007 Menge von 740.433 t. Über die Gleisanlage liefen 407.448 t mineralische Produkte - ein Zuwachs von über 30 %. Im 2007 waren es 311.097 t. Im laufenden Jahr 2009 wird ein Rückgang der im Hafen umgeschlagenen Gütermenge von 10 bis 15 % erwartet. Bauliche Neuerungen wird es vorläufig nicht geben.

Ludwigshafen (Rhein km 420 - 427)

Contargo mit dem Tri-Port Terminal in Ludwigshafen arbeitet ständig an Optimierungsmöglichkeiten seines tri-modalen Ladungsangebots. Auf diese Weise, so Heinrich Kerstgens, Geschäftsführer der Contargo: "Kann die notwendige Qualität sicher gestellt werden." Außerhalb des Rheins betätigt sich Contargo im Schelde-Gebiet von und nach der Region rund um Valenciennes in Nordwest-Frankreich. Auch Schienenverkehre von und zu diversen Terminals in den Häfen von Hamburg, Bremerhaven, Bremen, aber auch Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam sind ein wichtige Elemente eines umfassenden multi-modalen Angebots. Spezifische Schienenverkehre die nicht unbedingt maritime Einbindung haben, werden nach Österreich, Italien, Ost-Europa, aber als Beispiel auch innerhalb der Schweiz zwischen Basel und Chavornay im Welschland als Container Zubringer angeboten. Bedingt durch stagnierende und rückläufige Volumen hat sich der Ausbau des Netzwerkes gegenwärtig leicht verlangsamt.

Mannheim (Rhein km 412 - 432)

Der führende Terminalbetreiber in Mannheim ist seit je die Wincanton GmbH, maßgeblicher Operator im konventionellen und im Containerverkehr längs des Rheins und seiner Nebenflüsse. Ebenso wird eine rege Tätigkeit im Feeding von Containern zwischen den Benelux-Seehäfen betrieben, hauptsächlich Rotterdam und Antwerpen, aber auch Amsterdam und weiteren Anlaufstellen im Rhein-Mündungsgebiet. Rhinecontainer B.V. eine Wincanton Tochter mit Sitz in Zwijndrecht, hat sich in den letzten Jahren zum Marktführer im Bereich der Rhein-Containerverkehre entwickelt. Dieses Unternehmen ist zudem Anbieter tri-modaler Binnenschiffahrtsverbindungen auf den europäischen Wasser-

straßen. Zwischen den Benelux Häfen werden auch direkte Bahnverbindungen unterhalten und es wird ein regelmäßiges LKW-Trucking organisiert. Die Kooperation erfolgt mit Zügen verschiedener Operators, welche die Westhäfen mit den niederrheinischen Wincanton Terminals verbinden. Durch Slot Vereinbarungen sind eigene Kapazitäten auf den Zügen nach Bestimmungen in Süd-Deutschland, Oesterreich, der Tschechei und Ungarn gesichert, auch wenn dort nicht überall eigenen Terminals betrieben werden. Wincanton übernimmt an den Inland-Terminals ab Binnenschiff, oder Bahn, das lokale Handling und Trucking von und zum Endkunden. Nach dem gleichen Modell arbeitet Wincanton auch in den norddeutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven. Wincanton setzt den Schwerpunkt der Geschäftsentwicklung auf



Die Karlsruher Hafenanlage

das gesamte Einzugsgebiet des Rheins, arbeitet aber auch auf den übrigen europäischen Wasserstraßen. Mit Binnenschiffahrtswegen und Terminals ist das Unternehmen neben Neuss am Niederrhein und den Terminals im Bereich des Mittelrheins, Mainz und Worms, sowie Frankfurt am Main, besonders am Oberrhein mit den Terminals in Mannheim, Karlsruhe, Strasbourg und Kehl im konventionellen, wie auch dem Containerverkehr gut vertreten.

Zudem bestehen auch Kooperationen und eigene Niederlassungen in den südlichen Oberrheinhäfen von Basel, Weil und Mulhouse-Ottmarsheim. Im vergangenen Jahr ist das Aufkommen im Containerverkehr auf dem Rhein leicht rückgängig gewesen. Dies ist wohl in erster Linie auf die Verkehrsüberlastung in den Beneluxhäfen zurückzuführen, aber auch auf effizientere Bahnverbindungen ins Hinterland.

Trotz wirtschaftlicher Rezession wird auch in Mannheim wieder ein Anstieg der auf dem Rhein transportierten Container erwartet. Durch entsprechend angepasste Fahrpläne der Containerdienste und durch eine flexible Dis-

position der Binnenschiffe wird Wincanton den Anforderungen der Verladern nach Möglichkeit entgegenkommen.

Worms (Rhein km 442 - 450)

Die 2003 gegründete Hafen Betriebs GmbH Worms, eine 100%ige Tochtergesellschaft der Stadt Worms, wird mit großer Umsicht durch Heinz J. Schollmeier, Geschäftsführer, geleitet. Das Unternehmen unterhält den Hafen Worms wie auch die Hafenbahn. Diese umfasst ein Gleisnetz von ca. 21 km, welche durch die Wincanton Rail GmbH, St. Ingbert betrieben wird. Optimal für den Standort des Hafens sind auch die überregionalen Anbindungen an das Straßennetz der A5, A6, A61, B9 und B47.

Im vergangenen Jahr 2008 sind insgesamt 1.298.082 Tonnen (Export 384.196 t / Import 911.886t) mit 1728 Schiffen umgeschlagen worden. Die Hafenbahn hat 9364 Wagenladungen mit einem Totalgewicht von 292.861t bewegt. Der größte Hafenbetrieb ist die Rhenania Wormser Lagerhaus- und Speditions-AG, an der die Stadt Worms sowie die Wincanton GmbH in Mannheim zu je 50 Prozent beteiligt sind. 2003 hat die Rhenania Worms AG den neu errichteten Containerterminal in Betrieb genommen. Dieser Terminal hat eine Umschlagskapazität von 45.000 TEU, mit einer Depotkapazität von 3.000 TEU. Er ist mit einer Containerbrücke ausgerüstet, welche eine Hebekapazität von 45

Tonnen aufweist. Dank des wachsenden Containerverkehrs konnte eine zusätzliche Containerstellfläche von 15.000 m², mit Bahnanschluss erschlossen werden. Es sind Kühlan schlüsse vorhanden; Gefahrgutumschlag und Lagerung sind möglich. Es wird ebenfalls ein Containerreparaturservice angeboten.

Seit Ende 2008 betreibt die Rhenania Worms ein neues Südzuckerlager, welches in einer Rekordbauzeit von nur sieben Monaten errichtet wurde. Das 18.000 m³ große Lager verfügt über eine Anschütthöhe von 10 m. Auf diese Weise kann die mit 1.800 m² relativ kleine Lagerfläche optimal genutzt werden. Im neuen Lager werden überwiegend Zuckerrüben Pellets eingelagert. Vom Werk Offstein, eines der modernsten Zuckerproduktionsstätten in Europa, gelangen die gepressten Zuckerrübenschnitzel zur Zwischenlagerung nach Worms in den Handelshafen. Sie werden dann per LKW oder Binnenschiff in die Niederlande weitertransportiert. Für 2009 sind weitere Aktivitäten geplant, zum Beispiel eine Vergrößerung von 2500 m³ der gedeckten Lagerfläche für nässeempfindliche Massengüter.

Österreichs Industrie könnte einige Millionen Tonnen Güter zusätzlich auf die Donau bringen, - wenn der Wassertransport planbarer wäre

Die Donau ist attraktiv für Importe, aber für Exporte weniger gefragt

Welche Rolle spielt das Binnenschiff in der Beschaffungslogistik von Rohstoffen für die österreichische Industrie? Dieser Frage widmete sich Mitte Feber ein Schiffahrtssymposium in St. Pölten. Die Wirtschaftskammer Niederösterreich und der Österreichische Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein luden namhafte Donauverlader als Redner ein und diese ließen aufhorchen: Sie könnten innerhalb kurzer Zeit mehr als zwei Millionen Tonnen mehr Cargo auf die Donau bringen, wäre da nicht die altbekannten Hindernisse. Hochwasser, Niederwasser, Eis und Engpässe auf dem Donaulauf machen das Binnenschiff nicht unbedingt zu einem super-attraktiven Transportmittel. Das war der Tenor der Veranstaltung.

Die Donau ist eine Achse, auf der große Mengen an Rohstoffen für die heimische Industrie herangeschafft werden. Aber sie ist kein besonders leuchtender Pfad für die Abwicklung von heimischen Exporten. Für Hubert Mierka, Chef des Mierka Donauhafen Krems ist die Donau zwar ein kräftiger „Muskel“ in der Supply Chain der österreichischen Industrie. Aber: Von zehn Schiffen, die Importladung in die österreichischen Häfen bringen, fahren mehr als die Hälfte aus den Häfen wieder leer hinaus. Das macht das Ungleichgewicht zwischen Importe und Exporte augenscheinlich.

Die Industrie steht der Donau generell positiv gegenüber. Industrieunternehmen wie Voest Alpine, Agrana, EVN oder OMV nutzen die Donau und wären jederzeit bereit, mehrere Millionen Tonnen auf das Wasser zu verlagern, wären die Rahmenbedingungen bessere.

„Wir können jederzeit eine Million Tonnen mehr Rohstoffe auf die Donau befördern, wäre der Wassertransport planbarer“, sagte Karl Kremser, Geschäftsführer der Voestalpine Beschaffungs GmbH. Die unsicheren Fahrverhältnisse und die damit verbundene Unsicherheit in der zeitlichen Disposition lassen Kremser besser „nicht alle Eier in einen Korb legen.“ Das Schiff als Alternative für massige Güter findet bei der Industrie Zustimmung, aber nicht zu viel, um nicht in Versorgungsknappheit zu kommen. Rund drei Mio. Tonnen Erze disponiert der Lin-

zer Stahlzeuger auf dem Wasser zum Werk nach Linz. Der Werkschiffen in Linz ist mit einem Jahreshandling von 3,9 Mio. Jahrestonnen einer der größten in Europa. Kremser fordert einen Ausbau der Donau und mehr Wettbewerbsfähigkeit. Kremser: „Die Gasölszuschläge auf die Basisfrachten haben sich um 100 Prozent erhöht.“ Das will man nicht länger akzeptieren, daher „müssen wir mit den Schifffahrtsunternehmen kreative Lösungen entwickeln, um diese Kostenposition abzufedern“, sprach Kremser Klartext.

Seit mehr als 20 Jahren werde in Österreich über mehr Güterverlagerung auf die Donau gesprochen, doch viel habe man in diesen Jahren seiner Einschätzung nach nicht bewirkt. „Wir wollen mehr auf das Wasser bringen, weil wir darauf nicht verzichten können.“

Auch Gert Pendl vom Energieversorger EVN sieht bei der Rohstoffbeschaffung für die Kraftwerke in Niederösterreich ein Verlagerungspotenzial auf das Binnenschiff. „Seit 2004 lassen wir die Kohle für das Kraftwerk Dürnrohr mit dem Schiff zuliefern“, so Pendl. Derzeit sind es 50.000 Tonnen pro Jahr; ein Aufstocken auf 400.000 t wäre ohne weiteres möglich.

Mehr Güter mit dem Binnenschiff befördern könnte auch der Zuckerfabrikant Agrana. Walter Schragen, Logistik-Manager bei Agrana,

spricht von einem zusätzlichen Verlagerungspotenzial von 150.000 Tonnen pro Jahr. Dass die Bioethanolanlage in Pischelsdorf an der Donau errichtet worden ist, hat seinen guten Grund: Agrana bezieht jährlich 620.000 t Rohstoffe und in Pischelsdorf gibt es Umschlagskapazität für 300.000 zwischen dem Werk und dem Verkehrsträger Wasser. Der Anteil der Rohstoffbeschaffung auf der Donau soll jedenfalls gesteigert. Schragen stößt ins gleiche Horn: Die unsicherere Planbarkeit hält die Schwärmerei um die Donau in Grenzen.

Was industrielle Verlader brauchen und fordern, ist eine barrierefreie Befahrbarkeit der Donau auf der gesamten Strecke an mindestens 300 Tagen pro Jahr. „Wenn wir das nicht schaffen, wird auch nicht mehr Volumen auf das Wasser kommen“, räumte Otto Schwetz, Donauexperte und Koordinator des Donau-Korridors auf EU-Ebene ein. An 300 Tagen im Jahr sichere Fahrwasserhältnisse zu haben, setzt die Beseitigung der vielen infrastrukturellen Engpässe voraus. Schwetz spricht von 1,5 Mrd. Euro, die notwendig sind, um die Donau so fit zu machen, dass sie als attraktiver Verkehrsträger mehr Beachtung findet. Dieser Betrag ist vergleichsweise ein kleiner Teil dessen, was der Bahnausbau in Österreich kostet, nämlich mehr als zehn Mrd. Euro bis zum Jahr 2013.



Schubverband „Wodan“ auf der Donau in Österreich.

Foto: Steindl

Die WSD Ost in Magdeburg verwaltet die Bundeswasserstraßen zwischen der Elbe (deutsch-tschechische Grenze) und der Oder (deutsch-polnische Grenze)

Eine Behörde als Dienstleister für Schifffahrt, Wirtschaft und Bürger

Die Bundesrepublik Deutschland ist Eigentümerin der Bundeswasserstraßen, dazu gehören 23.000 km² Seewasserstraßen und 7.500 km Binnenwasserstraßen. Die Bundeswasserstraßen werden durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) verwaltet. Die WSV gliedert sich in sieben Direktionsbereiche. Die jüngste Direktion ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Ost. Ihre Gründung erfolgte im Zuge der Wiedervereinigung am 3. Oktober 1990 mit damaligem Dienstsitz in Berlin. Heute ist der Sitz in Magdeburg. Sie verwaltet die Bundeswasserstraßen zwischen der Elbe (deutsch-tschechische Grenze) und der Oder (deutsch-polnische Grenze).

Die WSD ist eine Mittelbehörde des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Sie betreibt und unterhält mit ihren regional zuständigen sechs Wasser- und Schifffahrtsämtern in Dresden, Magdeburg, Lauenburg, Brandenburg, Berlin und Eberswalde und zwei Wasserstraßen-Neubauämtern in Berlin und Magdeburg ca. 2.500 km schiffbare Binnenwasserstraßen.

Unterhaltung

Schwerpunkte der Unterhaltung sind die Instandsetzungsarbeiten am Gewässerbett, die Inspektion und Instandsetzung der Anlagen und Schifffahrtszeichen, die Telematik sowie der Eisauflauf.

Vor dem Hintergrund eines gewachsenen Umweltbewusstseins und der Klimaschutzdebatte hat, neben den infrastrukturellen Maßnahmen für die Schifffahrt, die Bedeutung der Gewässer als Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen einen besonderen Stellenwert. Insbesondere mit der Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), aber auch in Verbindung mit der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) kommt deshalb der Vereinbarkeit von Schifffahrt und Ökologie ein hoher Stellenwert zu. Die Herausforderung besteht darin, Lösungen für eine nachhaltige Nutzung der Bundeswasserstraßen aufzuzeigen.

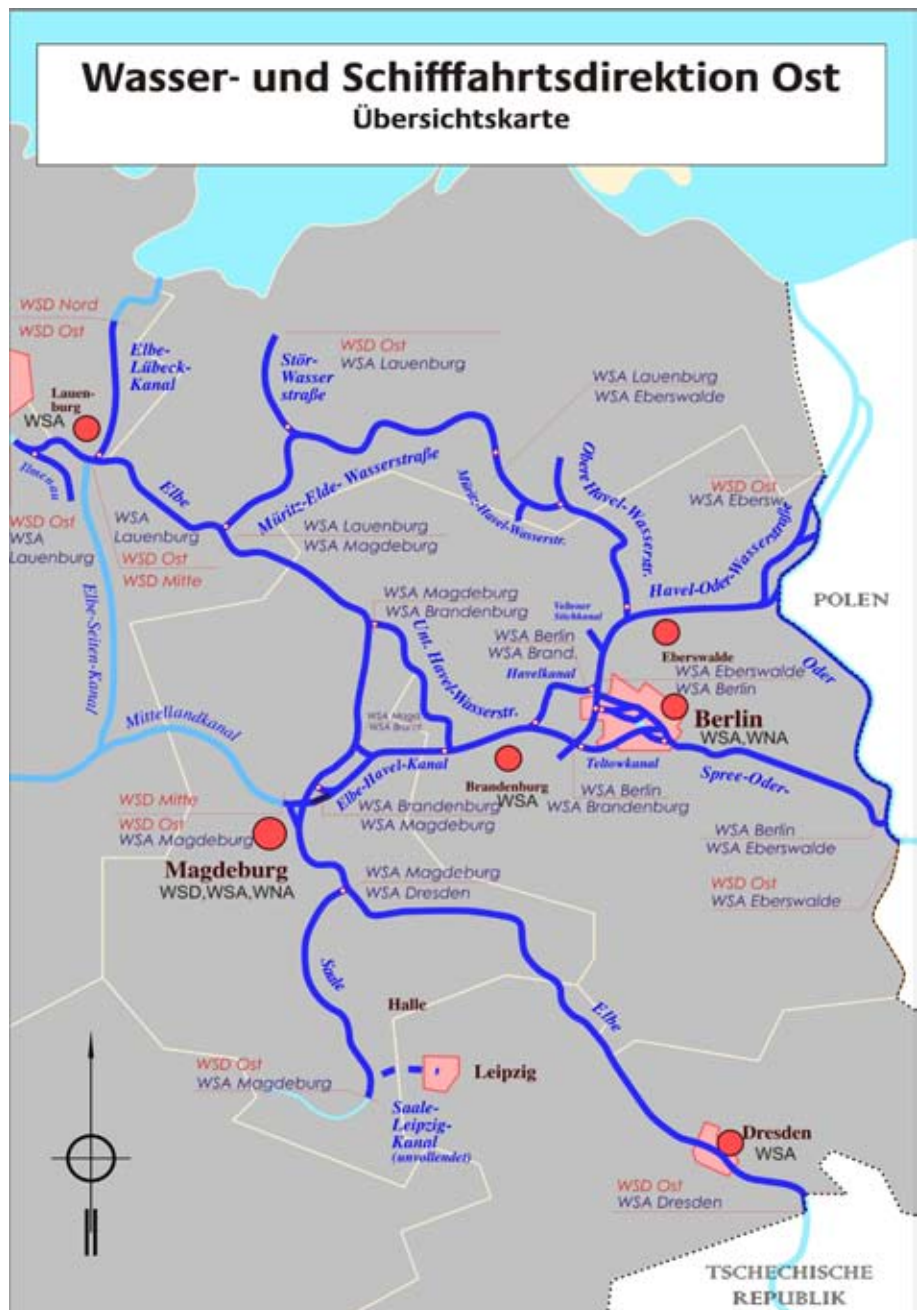
Zu den vielfältigen Aufgaben gehört auch die Unterhaltung der wasserbaulichen Anlagen entlang der Wasserstraßen. Die WSD Ost betreut 120 Schleusenanlagen und Schiffshebe-

werke, 131 Wehre, 5 Sperr- und Sicherheitstore, 6 Pumpwerke, 3 Kanalbrücken, 341 Pegel und ca. 8.200 Buhnen. Die Wasserstraßen werden von 403 eigenen Brückenanlagen gekreuzt. Für den Betrieb und die Unterhaltung stehen den Ämtern eine Reihe von schwimmenden Spezial- und Landfahrzeugen zur Verfügung,

wie z. B. Schwimmgreifer, gewässerkundliche Messschiffe, Peilschiffe, Brückenuntersuchungsschiffe, Eisbrecher und Werkstattwagen.

Die Unterhaltungsmaßnahmen am Beispiel der Elbe

Die Unterhaltungs- und Reparaturaufgaben



Der Zuständigkeitsbereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost in Magdeburg

an den Stromregelungsbauwerken (z. B. Buhnen und Deckwerke) der Elbe beugen einer Verschlechterung der Schifffahrtsverhältnisse vor und sichern einen ordnungsgemäßen Wasserabfluss im Mittelwasserbett. Das Erscheinungsbild der Elbe wird durch die Unterhaltungsmaßnahmen nicht verändert. Ziel der Maßnahmen ist es, für die Schifffahrt zwischen dem Wehr Geesthacht und Dresden eine durchgängige Fahrrinntiefe von 1,60 m und zwischen Dresden und Schöna von 1,50 m unter dem derzeit gültigen Bezugswasserstand zu gewährleisten. Mit abschnittsweise eingeschränkter Fahrrinnenbreite entspricht dies den Verhältnissen vor dem Augusthochwasser 2002.

Dem wachsenden Umweltbewusstsein Rechnung tragend hat die WSD Ost an der Elbe schon in den 90er Jahren zusammen mit den Bundesanstalten für Gewässerkunde und Wasserbau neue Formen für Regelungsbauwerke untersucht. Ziel dieser Forschungsvorhaben ist es z.B., Buhnentypen zu entwickeln, die neben den wasserbaulichen Stromregelungsaufgaben die Dynamik und die flusstypische Lebensraumvielfalt in den Buhnenfeldern erhalten und entwickeln.

Telematik und Schifffahrtszeichen

Zur Verkehrsregelung, Verkehrslenkung sowie zum Schutz von Anlagen sind Schifffahrtszeichen erforderlich. Die Schifffahrtszeichen sind in verschiedenen Gruppen eingeteilt, und zwar



Buhnenbau

in feste visuelle Schifffahrtszeichen, das sind unter anderem Tafelzeichenanlagen, Kilometerzeichen und Signallichtanlagen; schwimmende visuelle Schifffahrtszeichen wie z. B. Tonnen; auditive Schifffahrtszeichen, das sind unter anderem Nebelschallanlagen; funktechnische Schifffahrtszeichen wie z. B. Revierfunkzentralen und der Nautische Informationsfunk.

Ein Schwerpunkt an den Flüssen und Seenstrecken der WSD Ost besteht in der Kennzeichnung der Fahrrinne für den Schiffsverkehr.

Für ihren gesamten Zuständigkeitsbereich betreibt die Direktion eine Revierzentrale,

welche derzeit noch im Steuerstand der Schleuse Niegripp untergebracht ist. Durch die Ausweitung der Telematikdienste und die Anforderungen an eine wirtschaftliche Wasserbewirtschaftung ist ein Umzug in größere Räumlichkeiten erforderlich. Dafür wird ein nicht mehr benötigtes Gebäude in der Nähe des Schiffshebewerks Rothensee umgebaut und im Herbst 2009 in Betrieb genommen. Neben dem Nautischen Informationsfunk und der Notfallmeldestelle werden von dort aus dann die Wasserbewirtschaftung des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg und des anschließenden Elbe-Havel-Kanals, der Wasserstandsnachrichtendienst und die Verkehrsregelung der Stadtstrecke Magdeburg betrieben. Auch für eine Ausdehnung der Telematikdienste stehen ausreichende Räumlichkeiten zur Verfügung.

Eisaufbruch

In den Wintermonaten hat die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost eine weitere spannende Aufgabe: die Eisbekämpfung in ihrem Revier. Von der Elbe bis zur Oder stehen 31 Eisbrecher zur Verfügung. Auf den natürlichen Wasserstraßen ist bei Eis vorrangig der schadlose Wasserabfluss zu gewährleisten, auf den künstlichen Wasserstraßen ist die Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Schifffahrt Hauptziel des Eisaufbruchs. Die Eisbekämpfung dient der Sicherung der Vorflut, dem Schutz baulicher Anlagen, dem Offenhalten



Schwimmgreiferverband auf der Elbe



Eisaufbruch auf der Elbe

der Schutz- und Sicherheitshäfen und der Aufrechterhaltung der durchgehenden Schifffahrt – soweit dafür die Eisbekämpfung wirtschaftlich zu vertreten ist – bzw. der Verkürzung von eisbedingten Stillliegezeiten.

Der Eisaufbruch auf der Oder erfolgt auf der Grundlage einer „Verwaltungsvereinbarung über die Organisation und Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Eisaufbruchs auf den Grenzgewässern der Oder von km 542,4 bis km 704,1

und der Westoder von km 0,6 bis km 17,15“ vom 11.08.1997 gemeinsam mit der Republik Polen. Die gemeinsam eingesetzte Flotte umfasst bis zu 15 Eisbrecher.

Bauwerksunterhaltung

Die WSD Ost sorgt für den ordnungsgemäßen Zustand ihrer zahlreichen Anlagen (Schleusen, Schiffshebewerke, Wehre, Brücken etc.). Im Rahmen einer Bauwerksinspektion wird der

Bauwerkszustand regelmäßig festgestellt und beurteilt. Daraus leiten sich die erforderlichen Reparaturen oder Instandsetzungsarbeiten ab. Eines der herausragenden Bauwerke, die Kanalbrücke bei Magdeburg über die Elbe, wurde im Jahr 2008 einer Bauwerksprüfung unterzogen. Bis auf kleinere Schäden am Korrosionsschutz konnten keine Mängel festgestellt werden.

Boomende Freizeitschifffahrt

Im Bereich der Länder Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern stellt die WSD Ost attraktive Wasserwege für die Fahrgast- und Sportschifffahrt zur Verfügung, die auch überregional immer stärkeres Interesse finden und für die touristische Entwicklung dieser Regionen von besonderer Bedeutung sind.

Mediationsverfahren

Erstmals in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat die WSD Ost ein Mediationsverfahren initiiert, um neue Perspektiven und Lösungsräume für den Konfliktfall „Sanierung Landwehrkanal“ zu suchen. Hohes Ziel ist es, anstelle der langwierigen sowie kostenintensiven öffentlich-rechtlichen Verfahren wo es geht Beteiligungsverfahren mit gemeinsam getragenen Lösungsansätzen zu etablieren.

Ausbau

Der Güterverkehr über die Wasserstraßen



Elbe-Eisbrecher

bietet die besten Zukunftsperspektiven. Kein anderes Verkehrssystem kann Lasten mit vergleichbar geringem Energieaufwand und mit weniger Schadstoffemission transportieren. Die WSD Ost baut im Zuge des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 17 die Wasserstraßen zwischen Magdeburg und Berlin für moderne Binnengüterschiffe aus. Der Ausbau erfolgt für 110-m-Motorgüterschiffe mit 2.000 t und 185-m-Schubverbände mit 3.500 t Tragfähigkeit bei 2,80 m Ladungstiefgang.

Die Wasser- und Schifffahrdirektion Ost initiiert die Projekte:

- Bau des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg,
- Ausbau des Elbe-Havel-Kanals,
- Ausbau der Unteren Havel-Wasserstraße,
- Ausbau des Havelkanals bis zum Güterverkehrszentrum Wustermark,
- Ausbau der Nordtrasse in Berlin in Richtung Westhafen

Schwerpunkt des Projekts Deutsche Einheit Nr. 17 war der Bau des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg. Mit der Verkehrsfreigabe am 10. Oktober 2003 erhielt die Binnenschifffahrt eine direkte, vom Wasserstand der Elbe unabhängige Verbindung zwischen dem Mittellandkanal und dem Elbe-Havel-Kanal.

Zur Schaffung ganzjährig ausreichender Wasserstände im Rothenseer Verbindungskanal und den anschließenden Magdeburger Häfen wird im südlichen Abschnitt des Kanals zur Elbe eine Schleuse gebaut, die nur bei niedrigen Elbwasserständen betrieben wird und bei höheren Elbwasserständen zur freien Durchfahrt offen steht. Die Inbetriebnahme wird im Jahr 2010 erfolgen.

Weiterhin wird die Havel-Oder-Wasserstraße zum polnischen Seehafen Stettin ausgebaut, wozu auch der Bau des Schiffshebewerks in Niederfinow gehört. Das neue Schiffshebewerk wird als Senkrechthebewerk mit Gewichtsausgleich errichtet. Die nutzbare Länge des Trogs beträgt 115 m, die nutzbare Breite 12,5 m. Damit können Großmotorgüterschiffe das Hebewerk passieren, und die in den neuen Bundesländern häufig genutzten 114 m langen Verbände aus Schubschiff und drei Leichtern brauchen für die Passage nicht geteilt zu werden. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2013 geplant.

Die vorgenannten Ausführungen beschreiben nur einen Teil der vielseitigen Aufgaben der WSD Ost. Sie ist Dienstleister für die Schifffahrt und Partner der Politik, der Länder und Kommunen, der Wirtschaft, der Häfen und Verlager, der Wissenschaft und Forschung und letztlich der Gesamtheit der Bürger. Als Behörde leistet sie einen unverzichtbaren Beitrag für das Gemeinwohl und für die wirtschaftliche, verkehrliche, gesellschaftliche und regionale Entwicklung des Landes.



Visualisierung der Niedrigwasserschleuse



Trockengelegte Kanalbrücke



Blick auf die beiden Hebewerke

(Fotomontage)

Der Hafenverbund mit seinen 6 Binnenhäfen in Dresden, Riesa, Torgau, Decín, Lovosice und Dessau-Roßlau blickt auf ein gutes Geschäftsjahr 2008 zurück

Die Binnenhäfen an der Oberelbe toppen das Ergebnis von 2007

Trotz der teilweise eingeschränkten Transportbedingungen (Niedrigwasser der Elbe, aufkommende Bahnstreiks, Weltwirtschaftskrise) konnten in den sechs Binnenhäfen im Jahr 2008 insgesamt 2,7 Mio. t Güter umgeschlagen werden. Dies entspricht einem Zuwachs von knapp 46.000 t bzw. einer Steigerung von 1,7 % gegenüber 2007.

Eine deutliche Steigerung von über 17 % war in diesem Jahr beim Güterverkehr per Eisenbahn mit 710.147 t transportierter Waren auf dem Schienenweg zu verzeichnen. Die noch im Jahr 2007 erreichte Steigerung im Güterumschlag per Binnenschiff konnte aufgrund lang anhaltender Niedrigwasserperioden im II. und III. Quartal nicht gehalten werden.

„Ich freue mich über das gute Ergebnis der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH im vergangenen Jahr“, sagte der Wirtschafts- und Verkehrsminister Thomas Jurk. Der Freistaat Sachsen setze auch künftig auf den kostengünstigen und umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff. „Zur Unterstützung haben wir ein Hafeninvestitionsprogramm in Höhe von über 30 Mio. € aufgelegt und vom Bund die schnelle Reparatur- und Unterhaltung der Elbe eingefordert“, so Jurk weiter. 24 Millionen davon stammen aus EFRE-Mitteln.

Durch die Vernetzung der drei Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und Lkw konnten die Binnenhäfen der verladenden Wirtschaft auch im Jahr 2008 zuverlässige Transportketten anbieten. Immer mehr Unternehmen erkennen die

Bedeutung der Häfen und nutzen sie für den Transport ihrer Güter.

Ein zweifellos erfolgreiches Projekt auf der Elbe ist der Transport von Containern mit der 1995 ins Leben gerufenen Elbe-Container-Linie (ECL2000), die zweimal wöchentlich zwischen Riesa, Aken, Magdeburg und dem Seehafen Hamburg verkehrt. Im Jahr 2007 wurde die Verbindung mit der Binnenschiffslinie ETS Elbe (Ecological Transport Service) unter Nutzung des Marco Polo-Programms mit Unterstützung der Europäischen Kommission in Richtung Tschechische Republik erweitert. Die SBO GmbH hat in diesem Zusammenhang Schiffe gechartert, die auf der Strecke Lovosice – Dresden – Riesa – Torgau – Roßlau im Pendel eingesetzt werden. Die mit der ECL2000, der ETS Elbe, aber auch mit der Ganzzugverbindung Albatros-Express ab dem Hafen Riesa (5 Abfahrten pro Woche) transportierten Container trugen im Jahr 2008 wesentlich zum Erfolg des Hafenverbundes bei. Insgesamt wurden 36.677 TEU (Containereinheiten) in den Binnenhäfen umgeschlagen. Dies entspricht einer Steigerung von 3.425 TEU (+10,3 %) gegenüber dem Vorjahr.

Vor allem die Häfen Dresden und Lovosice haben sich weiterhin als hervorragende Dienstleistungsstandorte für den Umschlag von Schwer- und Projektladungen entwickelt. Im Hafen Dresden hat sich dabei das RoRo-Konzept, bestehend aus RoRo-Anlage und Montagehalle, bewährt. Eine Vielzahl von Anlagen wie Turbinen, Brückenteile, Brauereitanks, Rotorblätter, Trafos, aber auch Generatoren und Maschinenteile wurden 2008 in diesen Häfen um-

verladenden Wirtschaft nach ökonomischen und ökologischen Transportalternativen im Bereich Schwerlast und Projektladung gerecht zu werden, hat die SBO GmbH zusammen mit der Deutschen Binnenreederei AG, der Hafenbetrieb Aken GmbH sowie der Magdeburger Hafen GmbH eine neue Großraum- und Schwergutlinie auf der Elbe entwickelt. Diese verkehrt mehrmals wöchentlich zwischen den Stationen Dresden, Aken, Schönebeck, Magdeburg und Hamburg. Der Anschlussverkehr von und nach Tschechien ist durch die ETS Elbe gewährleistet.

Der Hafen Lovosice konnte sich im Jahr 2008 auch im Bereich Massengüter profilieren. Allein in der Gutartengruppe „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ wurden 148.862 t umgeschlagen. Das entspricht einem Zuwachs von 147.885 t gegenüber dem Vorjahr.

Für den Ausbau des Dienstleistungsangebotes investierte der Hafenverbund im Jahr 2008 in drei wichtige Projekte:

Im Hafen Torgau wurde die bahnseitige Infrastruktur komplettiert, sodass Mitte Dezember nach drei Jahren wieder der erste Ganzzug mit Düngemitteln abgefertigt werden konnte. Außerdem wurde der mobile „Fuchsbagger“ vom Industriehafen Roßlau nach Torgau umgesetzt. Dadurch konnte die Effektivität des Umschlages von Holz und Wasserbausteinen deutlich erhöht werden.

Im Hafen Riesa wurden erste Vorbereitungen für die Ansiedlung der Firma Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH und zur Errichtung des KV-Terminals getroffen.

Im Hafen Dresden wurde ein altes Lagerhaus abgerissen, um neue Ansiedlungs- und Umschlagsflächen zu schaffen.

Im Jahr 2008 fanden in den Häfen verschiedene Veranstaltungen statt. Im Rahmen der Wanderausstellung „Labe – Elbe 2010“ fanden im August und September zwei Informationsveranstaltungen für die Wirtschaft statt: Der Parlamentarische Abend im Hafen Dresden und das SHV-Wirtschaftstreffen im Hafen Riesa. Zu den Besuchermagneten im Hafen Dresden gehörten ebenfalls das 3. Dresdner Badewannenrennen im Juni und der Tag des offenen Hafens im August.

Auch im Jahr 2008 fanden in den Häfen verschiedene Veranstaltungen statt. Im Rahmen der Wanderausstellung „Labe – Elbe 2010“ fanden im August und September zwei Informationsveranstaltungen für die Wirtschaft statt: Der Parlamentarische Abend im Hafen Dresden und das SHV-Wirtschaftstreffen im Hafen Riesa. Zu den Besuchermagneten im Hafen Dresden gehörten ebenfalls das 3. Dresdner Badewannenrennen im Juni und der Tag des offenen Hafens im August.

Die Fachzeitschrift im Internet

Schifffahrt online

Binnenschifffahrt - Binnenhäfen - Binnenwasserstraßen

www.schifffahrt-online.de

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.

Deutschlands größter Universalhafen Hamburg meldet im Seegüterumschlag mit 140,4 Millionen Tonnen das zweitbeste Ergebnis in der Hafengeschichte

Für den Ausbau des Hamburger Hafens stehen ausreichend Mittel zur Verfügung

Im zurückliegenden Jahr wurde an den Umschlagterminals des Hamburger Hafens mit 140,4 Millionen Tonnen Seegüterumschlag fast das Rekordergebnis aus dem Vorjahr erreicht. Der weltweite Konjunkturreinbruch führte 2008 zu einer Abschwächung im Stückgutumschlag (-0,8 Prozent), der mit insgesamt 97,9 Millionen Tonnen abschloss.

Der Massengutumschlag erzielte im gleichen Zeitraum mit 42,5 Millionen Tonnen ein Wachstum von 1,8 Prozent. Mit der Anzahl von 9,7 Millionen TEU (20 Fuß-Standardcontainer) wurde im Containerumschlag das Rekordergebnis aus 2007 nur knapp unterschritten (-1,5 Prozent). Dazu trug besonders das Umschlagergebnis des vierten Quartals 2008 bei, das mit 2,2 Millionen TEU um 10,3 Prozent unter dem Durchschnitt der ersten drei Quartale 2008 lag. Dieses Ergebnis reflektiert den weltwirtschaftlichen Rückgang im Außenhandel und die rückläufige Nachfrage und Produktion in den Industrieländern. Dies sind Einflussfaktoren, die sich sehr schnell auf die Entwicklung des Seehafenumschlags auswirken. Hinzu kommt die Berücksichtigung leerer Container beim Umschlag, die besonders bei unpaarigen Import- und Exportrelationen in größerer Menge bewegt werden. Der in Hamburg für das Jahr 2008 festgestellte schwächere Containerumschlag ist mit nahezu 70 Prozent größtenteils auf den Rückgang im Leercontainerumschlag zurückzuführen. Mit

1,8 Millionen TEU sind im vergangenen Jahr 5,4 Prozent oder 105.423 Leercontainer weniger umgeschlagen worden als im Vorjahr. Der Umschlag beladener Container kam auf 7,9 Millionen TEU und weicht mit -0,6 Prozent nur geringfügig vom Vorjahresresultat ab.

Unter Einbeziehung des schwächeren Jahresergebnisses von 2008 liegt der durchschnittliche jährliche Zuwachs im Containerumschlag Hamburgs im Zeitraum 2000 bis 2008 bei rund 11 Prozent.

Dr. Jürgen Sorgenfrei, Hafen Hamburg Marketing Vorstand, kommentierte auf der Jahrespressekonferenz die Ergebnisse im Seegüterumschlag des Jahres 2008: „Mit dem Ergebnis von 140,4 Millionen Tonnen Gesamtumschlag, immerhin das zweitbeste Umschlagergebnis in der Hafengeschichte, können wir vor dem Hintergrund

der weltweiten Konjunkturreinbrüche als Folge der Finanzkrise zufrieden sein. Der Hamburger Hafen ist und bleibt mit seiner starken verkehrsgeografischen Position und dem hohen Anteil an lokaler Ladung als Universalhafen führender Hafen- und Logistikstandort in Nordeuropa. Der Universalhafen-Charakter Hamburgs zeichnet sich dadurch aus, dass neben dem Stückgutumschlag, der heute fast komplett in Containern abgefertigt wird, der Massengutumschlag eine bedeutende Säule im Hafenumschlag ist. So konnte beispielsweise die im vergangenen Jahr erfolgte Abschwächung im Stückgutumschlag durch Wachstum im Massengutsektor nahezu ausgeglichen werden.“ Senator Axel Gedaschko, Präsides der Behörde für Wirtschaft und Arbeit, betonte in seiner Erläuterung, dass die Stadt Hamburg mit Nachdruck Investitionen zum Ausbau der Hafeninfrastruktur auf den Weg bringen wird und die aus seiner Sicht vorübergehende Wachstumsdelte intensiv für den Ausbau der Infrastruktur nutzen wird. Auch die Fahrinnenanpassung der Unterelbe sei vor dem Hintergrund immer größerer Containerschiffe dringend erforderlich. Jens Meier,

Geschäftsführer der Hamburg Port Authority, wies darauf hin, dass seitens des Hamburger Senats in den kommenden Jahren ausreichend Mittel für den Hafenausbau zur Verfügung gestellt werden und die HPA den Hafenausbau mit Nachdruck angeht.

Unter den zehn wichtigsten Handelspartnern des Hamburger Hafens im Containerverkehr behielt auch 2008 mit 3,1 Millionen TEU (-1,8 Prozent) die Volksrepublik China (inklusive Hongkong) die Spitzenposition. Die Bedeutung dieses Fahrtgebietes verstärkt sich noch dadurch, dass ein großer Teil der China-Ladung via Hamburg in die Ostseeregion als Transshipmentverkehr per Feederschiff abgewickelt wird.

Für das erste Halbjahr 2009 erwartet Hafen Hamburg Marketing e.V. zunächst einen schwächeren Verlauf im seeseitigen Hafenumschlag. Bei Zunahme des Welthandels könnte sich der Gesamtumschlag dann im Laufe der zweiten Jahreshälfte in Richtung 140 Millionen Tonnen entwickeln. Für den Bereich Containerumschlag erwartet Hafen Hamburg Marketing e.V. frühestens im zweiten Halbjahr eine spürbare Erholung von der augenblicklichen Schwächeperiode im Welthandel.



See- und Binnenschiffsverkehr im Hamburger Hafen

Foto: HHM / Michael Lindner / www.hafen-hamburg.de

Die Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau zwischen Wien und Budapest sind alles andere als ideal

Slowakische Bottlenecks als Schifffahrtshindernisse

Von Ing. Vladimír Holčík
Slowakisches PIANC-Komitee

Die Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau zwischen Wien und Budapest sind alles andere als ideal. Um eine Verbesserung zu erreichen, müssen einige sogenannte Bottlenecks beseitigt werden.

In der Slowakischen Republik ist die Wasserstraßendirektion Bratislava teilweise für die österreich-slowakische Strecke (km 1880,2 – 1872,7), für die slowakische nationale Strecke (Skm 1872,7 – 1850,2) und auch teilweise für die gemeinsame slowakisch-ungarische Strecke verantwortlich.

Theben

Bei Strom km 1880,2 (Theben) fließt die Donau von Österreich in den gemeinsamen Abschnitt der Donau und gleich unterhalb der Mündung der March befindet sich eine Engstelle, die nur sehr schwer zu beseitigen ist. Die Sohle

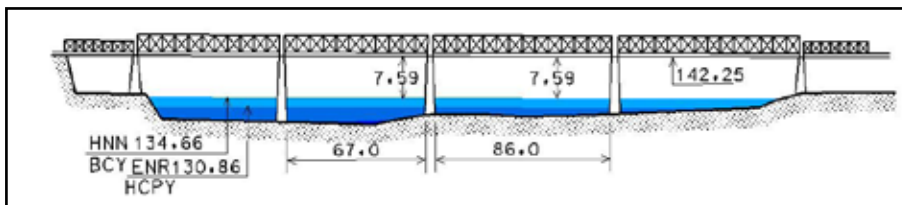
läßt sich wegen des steinigen Grundes nicht baggern, eine Sprengung ist wegen der damit verbundenen Gefahr für die historischen Burg-ruine Theben. nicht möglich. Wir Wasserbauspezialisten glauben, dass die Engstelle nur mit einer Staustufe beseitigt werden kann.

Bratislava

Ein besonderer Engpass befindet sich direkt in der slowakischen Hauptstadt Bratislava. Bei diesem Bottleneck handelt es sich um eine Brücke, die im Jahre 1890 in Betrieb genommen

Die Brückengabariten nach Angaben der Donaukommission

Minimale Schifffahrtsbreite unter der Brücke: min. 100 m
Lichthöhe bei HSW (höchster Schifffahrtswasserstand): min. 9,5 m
Fahrwassertiefe bei NSW (niedrigster Schifffahrtswasserstand): min. 25 dm



Bei Theben lässt sich die Sohle nicht baggern, eine Sprengung ist wegen der damit verbundenen Gefahr für die historischen Burgruine Theben. nicht möglich



Die örtliche Zuständigkeit der Wasserstraßendirektion Bratislava

wurde, im II. Weltkrieg bombardiert und 1945 von der russischen Armee als Provisorium wieder in Betrieb genommen wurde. Wie es so oft mit Provisorien ist: Die Brücke ist noch immer da und manche sind der Meinung, dass sie als Nationaldenkmal geschützt werden sollte.

Die Brücke (Str km 1868,14) gehört der Stadt Bratislava und alle Schifffahrtsspezialisten hoffen, dass die Stadt Bratislava die Brücke demonstrieren und eine neue bauen lässt.

Gabcikovo - Nagymaros

Ein weiteres Problem, das schon lange auf eine Lösung wartet, ist die Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen im Furtabschnitt der Donau zwischen den Wasserkraftwerken Gabcikovo und WKW Nagymaros (das aber nie gebaut wurde). Die Schifffahrtsbedingungen sind hier so schlecht, das in einem hydrologisch durchschnittlichen Jahr die Schifffahrtsrinne nur an 40 % der Tage voll schiffbar ist.

Der zwischenstaatliche Vertrag über den Ausbau und Betrieb des Wasserkraftwerksystems, der zwischen der damaligen Tschechoslowakei

und Ungarn im September 1977 unterschrieben wurde, hatte nicht nur zum Ziel, elektrische Energie zu gewinnen, sondern sollte auch der Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen (durch Stau) dienen. Die ungarische Seite hatte zwar mit den Arbeiten am WKW Nagymaros begonnen, sie aber später eingestellt und das WKW nie in Betrieb genommen.

Und so haben wir wirkliche Sorgen um einen Bottleneck, der 102 km lang ist und für die Donaukapitäne ein Albtraum ist, zu beseitigen. Und so ist es zu ein zwischenstaatlichen Konflikt gekommen, der in Den Haag bei Internationalen Gerichtshof rechtlich gelöst wurde. Das ist aber schon wieder eine andere Geschichte.



95 Anmeldungen zählte Generalsekretärin Resi Hacksteiner (vorne links) für das 6. IVR-Kolloquium, das in diesem Jahr in der tschechischen Hauptstadt Prag stattfand

6. IVR-Kolloquium in Prag diskutierte juristische Fragen Europäisches Recht angleichen

Von Friedbert Barg

Georg Hötte, amtierender Präsident der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters (IVR) und Vojtěch Kocourek, stellvertretender Verkehrsminister der Tschechischen Republik, eröffneten das 6. Kolloquium der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters (IVR), das in diesem Jahr am 22. und 23. Januar in der tschechischen Hauptstadt Prag stattfand. Zentrales Thema dieses juristischen Kolloquiums der IVR war die Vereinheitlichung des Binnenschiffrechts auf den europäischen Wasserstraßen.

95 Anmeldungen - von zumeist Juristen - hatte Resi Hacksteiner, Generalsekretärin der IVR und Organisatorin der international anerkannten IVR-Kolloquien, zählen können. Mit den Juristen waren viele Vertreter von Verbänden, Schiffsverkehrsunternehmen, Häfen, Schiffsversicherungen aus insgesamt 13 europäischen Staaten, der Europäischen Union und der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt nach Prag gekommen, um das in der Tat sehr brennende Thema der Rechtsvereinheitlichung zu diskutieren. Einen Vertreter der Donaukommission wies die offizielle Teilnehmerliste übrigens nicht aus.

Tagungspräsident Prof. Dr. Rolf Herber wies zu Beginn der Workshops unter dem Arbeitstitel „Rechtliche und wirtschaftspolitische Entwick-

lungen der Güter- und Personenbeförderung in der Binnenschiffahrt“ auf die dringende Notwendigkeit der Rechtsvereinheitlichung hin. Eine etwas komplizierte Lage ergäbe sich auch aus Überschneidungen des Binnenschiffrechts mit Bestimmungen des Rechts der Seeschiffahrt und des Landverkehrs. Herber ging auch speziell auf das deutsche Transportrecht ein und sagte, dass dieses aufgrund seiner dispositiven Gestaltung ziemlich einmalig in der Welt sei.

Im ersten Workshop, der sich mit dem Thema „Europäische Verkehrspolitik“ befasste und der von Prof. Petr Moos, Dekan der Technischen Universität Prag und ehemaliger tschechischer Verkehrsminister, moderiert wurde, ging Jonathan Scheele, Direktor Verkehrslogistik, Transeuropäische Verkehrsnetze und Ko-Modalität der Generaldirektion Energie und Verkehr in der Europäischen Kommission, ausführlich auf die Rolle und Bedeutung der Binnenschiffahrt in der gesamten europäischen Verkehrspolitik ein. Er kündigte für das Frühjahr



Präsident des 6. IVR-Kolloquiums: Prof. Dr. Rolf Herber
Fotos: Friedbert Barg



Wir sind die Spezialisten

VEREINIGTE SCHIFFS-VERSICHERUNG V.a.G.[®]

Versicherungsschutz seit 1856

Deutschlands ältester
und größter spezieller
Versicherer der gewerblichen
Binnenschiffahrt

<p>Hannover Seelhorststr. 7 30175 Hannover</p> <p>Tel. 0511 28090-0 Fax 0511 28090-50</p>	<p>Duisburg Harmoniestr. 40 47119 Duisburg</p> <p>Tel. 0203 82275 Fax 0203 88744</p>	<p>Wörth a. Main Beethovenstr. 2 b 63939 Wörth</p> <p>Tel. 09372 943142 Fax 09372 943152</p>
--	---	---

Internet: www.vsv.de - E-Mail: vsv@vsv.de

Hohe Beitragsrückerstattung für 2008
und für Eisliegezeiten im Winter 2009



IVR-Präsident Georg Hötte eröffnete mit dem stv. tschechischen Verkehrsminister Kocourek das Kolloquium

2009 eine Mitteilung der Europäischen Kommission an, die sich explizit mit der Zukunft des Transportsystems in der Europäischen Union befassen soll.

Darüber hinaus ging Scheele auch auf das seit längerem angekündigte Grünbuch der Europäischen Kommission ein, in dem es um die Neuausrichtung und Verbesserung des Trans-europäischen Verkehrsnetzes (TEN) geht, damit dem Klimawandel wirksamer begegnet und die Verkehrsanbindung an Nicht-EU-Länder gestärkt werden kann. Das Grünbuch, so Jonathan Scheele, werde sich auch mit einer besseren Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander befassen. (Anmerkung der Redaktion: Die EU-Kommission hat das Buch am 4.2.2009 in Brüssel vorgelegt. Eine redaktionelle Besprechung folgt in einer der nächsten Ausgaben von „Schifffahrt online“.)

Auf die extreme Bedeutung der Förderprogramme NAIADES und PLATINA für die eu-

ropäische Binnenschifffahrt wies Via-Donau-Geschäftsführer Manfred Seitz hin. „Wir können über diese Programme zu gemeinschaftlichen Aktivitäten kommen.“, versprach Seitz und lud die Zuhörer zum Besuch der Webseite www.naiades.info ein. Seitz kündigte auch einen von va-Donau vorbereiteten „Förderkompass“ an, mit dem sich die europäische Binnenschifffahrt über die vorhandenen Fördermöglichkeiten informieren kann.

Den Besuchern der Naiades-Website sei vorab angekündigt, dass diese ausschließlich in englischer Sprache vorhanden ist.

Jean-Marie Woehrling, Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ZKR, dessen Organisation erneut die Schirmherrschaft über das Kolloquium übernommen hatte, erörterte in seinem Vortrag die Chancen und Herausforderung der Rheinschifffahrt im heutigen Verkehrssystem, sowie die Rolle der Flusskommissionen. Er plädierte vor allem für eine Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt mittels einer engeren Zusammenarbeit auf



DTG-Vorstand Hans Egon Schwarz forderte ein übersichtlicheres Schifffahrts- und Transportrecht



Wies auf die Bedeutung von NAIADES und PLATINA hin: Mag. Manfred Seitz, Geschäftsführer der via Donau

fachlicher Ebene zwischen der ZKR und der EU-Kommission und bot dazu die Erfahrung seiner Organisation an.

CMNI-Übereinkommen und Internationale Verlade- und Transportbedingungen

Dass sich das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt großen Interesses der Binnenschifffahrtsstaaten erfreut, konnte im 2. Workshop anhand der zahlreichen Ratifikationen festgestellt werden. Das Übereinkommen wurde mittlerweile von 14 Staaten ratifiziert, zuletzt noch von Belgien, wo das Übereinkommen am 1. Dezember 2008 in Kraft getreten ist. Im Kolloquium wurden erstmals die innerhalb der Juristischen Kommission der IVR gemeinsam mit dem Rechtsausschuss erarbeiteten „Internationalen Verlade- und Transportbedingungen IVTB 2009“ vorgestellt und eingehend diskutiert. Die IVTB 2009 werden dem internationalen Binnenschifffahrtsgewerbe zur Anwendung empfohlen und können sowohl bei grenzüberschreitenden als auch bei nationalen Transporten vertraglich vereinbart werden.

Rechtsanwalt Dr. Werner Koriath, Vorsitzender des Rechtsausschusses des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen, empfahl, dass die IVTB kein starres Regelwerk darstellen sollten: „Stellt sich in der Praxis heraus, dass bestimmte Regelungen rechtlich nicht haltbar sein sollten, nicht zweckmäßig oder lückenhaft sind, oder die eine oder andere Vertragspartei unangemessen begünstigt oder benachteiligt wird, so können diese Regelungen ersetzt und durch neue Regelungen fortentwickelt werden.“

Haftung und Haftungsbeschränkung

Unter Leitung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) wird momentan eine Ergänzung des Haftungsbeschränkungsüber-



Das Prager Verkehrsministerium war Veranstaltungsort des 6. IVR-Kolloquiums

Fotos: Friedbert Barg



Das Eröffnungspodium des 6. IVR-Kolloquium, das 2009 in Prag stattfand, war hochkarätig besetzt



Forderte klarere Regeln bei internationalen Haftungsfragen: Karl-Heinz Ehrhardt, Geschäftsführer Magdeburger Hafen GmbH

einkommens CLNI mit einem Zusatzprotokoll diskutiert. Mit dem Entwurf des Zusatzprotokolls werden zwei Ziele verfolgt:

- (1) Ausweitung des Anwendungsbereichs des CLNI auf alle europäischen Staaten, in denen die Binnenschifffahrt einen wesentlichen Wirtschaftszweig darstellt;
- (2) Neubewertung der pauschalen Haftungshöchstbeträge

Die vorgeschlagenen Änderungen wurden im Kolloquium erläutert und eingehend diskutiert. Einen wesentlichen Bestandteil des CLNI-Übereinkommens bildet die Beschränkung der Haftung des Beförderers für Tod oder Verletzung von Reisenden.



Dr. Beate Czerwenka moderierte den 3. Workshop. Thema: Haftung und Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt



DTG. Leistung entscheidet.

Kompetent auf allen europäischen Wasserstraßen.

Mit über 130 Binnenschiffen für jegliche Fracht und einem flächendeckendem Geschäftsstellennetz sorgt die DTG dafür, dass Ihr Transportgut flexibel und zuverlässig an jeden Ort in Europa verschifft wird.

Nehmen Sie Kurs auf die DTG!

**DTG DEUTSCHE TRANSPORT-GENOSSENSCHAFT
BINNENSCHIFFFAHRT eG**

Fürst-Bismarck-Str. 21
47119 Duisburg
Tel: +49 2 03 | 8 00 04-71
info@dtg-eg.de
www.dtg-eg.de



Praktische Anwendung

Die Schwierigkeiten bei der Anwendung der Vielzahl der derzeit in Kraft befindlichen Gesetze im praktischen Tagesgeschäft brachte DTG-Vorstand Hans Egon Schwarz in einer Diskussionsrunde auf den Punkt: „Die Schiffer müssen bei ihren Reisen durch die europäischen Länder wissen, an welche Gesetze und Verordnungen sie sich zu halten haben!“ Einen konkreten Hinweis hierzu konnte Schwarz aber nicht notieren, denn die Juristen sind sich hier natürlich - auch untereinander nicht einig.

Umsetzung und Durchsetzung

Wie problematisch sowohl die Umsetzung nationalen Rechts als auch die Durchsetzung



Ing. Vladimír Holčík fragte nach der Umsetzung eines Urteils des Europäischen Gerichtshofes in Den Haag in der Slowakischen Republik



Achim Wehrmann referierte über strukturelle und materielle Herausforderungen im Hinblick auf die Donauschifffahrt



ZKR-Generalsekretär Jean-Marie Woehrling: Der Rhein ist das Rückgrat der europäischen Binnenschifffahrt

eines vom Internationalen Gerichtshof in Den Haag gefällten Urteils ist, zeigte ein Einwand des slowakischen Wasserbauexperten Ing. Vladimír Holčík auf. Zwar habe der Gerichtshof in Den Haag eine Entscheidung bezüglich eines Donau-Engpasses in der slowakischen Hauptstadt Bratislava getroffen, sein Land - immerhin Mitgliedsstaat der Europäischen Union - denke aber gar nicht an eine Umsetzung. (Lesen Sie hierzu auch den Beitrag auf der Seite 46 dieser Ausgabe. Die Red.)

Personenschifffahrt

Die Haftung des Personenbeförderers in der Binnenschifffahrt ist national geregelt. Dem Vertrag über die Güterbeförderung liegt im Gegensatz zur Güterbeförderung kein internationales Übereinkommen zugrunde. Von der EU-Kommission wurde im Jahr 2005 ein Verordnungsvorschlag über die Haftung von Beförderern von Reisenden auf See und im Binnenschiffsverkehr bei Unfällen vorgeschlagen. Damit wurde beabsichtigt, die Binnenschifffahrt den Haftungsregelungen nach dem Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 zu unterwerfen. Damit würden eine

- verschuldensunabhängige Haftung bei Schiffsunfällen
- Versicherungspflicht und ein
- Direktanspruch des Geschädigten gegen den Versicherer

eingeführt werden. Die Binnenschifffahrt konnte mit Unterstützung des Europäischen Parlaments und des Rates vom Anwendungsbereich der Verordnung ausgeklammert werden.

Zu diesen Fragen referierte auch Christian Hüner, Raets P&I, Paris, und Mitglied der Juristischen Kommission der IVR. Nachfolgend ein Auszug aus seinem Redemanuskript: „Abgesehen vom Direktanspruch, welcher die Schutzsystematik vollzieht, ist von einem etwaigen auf europäischer Ebene vereinheitlichten Haftungsregime davon auszugehen, dass dieser zumindestens bis zu einer gewissen Haftungssumme und (oder) im Falle von reinen Schiffsunfällen eine Gefährdungshaftung vorsehen könnte. Hieraus könnte sich eine Gefahrenerhöhung für den Versicherer ergeben. Man denke an Verträge, die z.Z. einer Verschuldenshaftung unterliegen, bei denen die Haftung des Beförderers somit erhöht wäre.

Desgleichen gälte für eine Aufsetzung der Haftungshöchstbeträge durch eine auf die Personenschifffahrt anwendbare Norm. Höhere Haftungsgrenzen, welche per capita sich aus dem Beförderungsvertrag ergeben, würden dazu führen, dass der Versicherungsnehmer eine höhere Deckung benötigen würde. Oder, selbst wenn die durch Vertragsautonomie festgesetzte Höchsthaftungssumme des Ver-

sicherers noch ausreichend wäre, würde das Risiko per se sich erhöhen, da jeder Unfall und sich daraus ergebende Haftung kapitalmäßig höher angesetzt wäre. Einer Erhöhung der Haftung des Betreibers folgt auch die Erhöhung des Risikos des Versicherers. A contrario, muss hervorgehoben werden, dass z.B. in Frankreich es keine Haftungsbegrenzung gibt und, dass die Haftung gegenüber Passagiere in der Binnenschifffahrt auf einer Sicherheitsobliegenheit des Beförderers beruht, welche einer Gefährdungshaftung gleich kommt.“

Das vollständige Manuskript kann - wie alle anderen Beiträge während des 6. IVR-Kolloquiums, unter www.ivr.nl abgerufen werden.



Dr. Werner Koriath, Vorsitzender des VBW-Rechtsausschusses, empfiehlt, die IVTB nicht als starres Regelwerk darzustellen



Expertin für CLNI-Fragen: Cécile Tournay, Rechtsberaterin der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Straßburg



Jonathan Scheele, Direktor Verkehrslogistik, TEN und Ko-Modalität der Generaldirektion Energie und Verkehr in der EU-Kommission

Die Fachzeitschrift im Internet

www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt online

Binnenschifffahrt - Binnenhäfen - Binnenwasserstraßen

Erscheinungstermine

Anzeigenformate

Geschäfts- und Zahlungsbedingungen

Mediadaten

2009



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

Klar und ohne Schnörkel.

Unsere Themenplanung

Termine

Schiffstechnik

Schifffahrt

Nr. 1/2009

Januar

Erscheinungstag:
Anzeigenschluss:

Montag, 19.01.
Freitag, 09.01.

| Durch Modernisierung zu modernen Schiffsdieselmotoren
| Werften für den Fahrgastschiffbau
| Internationale Motorenhersteller

| Die großen deutschen Reedereien. Berichte zur Lage und den Zukunftsplänen ausgewählter Binnenschifffahrtsunternehmen. | Wirtschaftskrise auch in der Binnenschifffahrt?

Nr. 2/2009

Februar

Erscheinungstag:
Anzeigenschluss:

Montag, 23.2.
Freitag, 14.02.

| Die Bedeutung der ZKR für die Sicherheit der Rheinschifffahrt
| RIS River Information Services und Navigationssysteme der Zukunft

| Partikulierschifffahrt in Deutschland. Meinungen und Porträts von Schiffseignern, Verbände und Genossenschaften.

Nr. 3/2009

April

Erscheinungstag:
Anzeigenschluss:

Montag, 06.04.
Freitag, 27.03.

| Schiffssicherheit. Die Produktpalette der deutschen und internationalen Schiffsausrüster. | Schiffswerften in den Niederlanden | Internationale Motorenhersteller

| Niederländische Binnenschifffahrt. Die Position der niederländischen Schifffahrtsunternehmen in der internationalen Binnenschifffahrt.

Nr. 4/2009

Mai

Erscheinungstag:
Anzeigenschluss:

Montag, 18.05.
Freitag, 08.05.

| Motorauswahl bei der Ummotorisierung. Welcher Motor für welches Schiff? Kosten, Leistung, Nutzen.
| Internationale Motorenhersteller

| Die deutschen und internationalen Schiffsversicherer.
| Versicherungsmakler und Assekuradeure. Porträts, Tarife und Leistungen.

Nr. 5/2009

Juni

Erscheinungstag:
Anzeigenschluss:

Montag, 29.06.
Freitag, 19.06.

| Schiffsdiesel. Möglichkeiten der Brennstoffeinsparung
| Werften für Behördenschiffe und -boote
| Internationale Motorenhersteller

| Containerschifffahrt in Deutschland. Liniendienste und Verbindungen zwischen den Binnen- und Seehäfen.
| Linienverkehre zum Schwarzen Meer

Nr. 6/2009

August

Erscheinungstag:
Anzeigenschluss:

Montag, 10.08.
Freitag, 31.07.

| Tendenzen und Entwicklungen im Schiffbau.
| Werften für den Spezialschiffbau
| Internationale Motorenhersteller

| Deutsche Reedereien. Berichte zur Lage und den Zukunftsplänen ausgewählter Binnenschifffahrtsunternehmen.

Nr.7/2009

September

Erscheinungstag:
Anzeigenschluss:

Montag, 21.09.
Freitag, 11.09.

| Die Flusskreuzfahrtschiffe beenden ihre Saison. Überholungs- und Garantierarbeiten stehen an. Welche Werft für welche Arbeit? | Werften in Deutschland und Österreich

| Die Verbände der Binnenschifffahrt: BDB, BDS-Binnenschifffahrt, AdB, HTG, VBW, ERSTU - Ihre Aufgaben und ihre Leistungen für das Gewerbe

Nr. 8/2009

November

Erscheinungstag:
Anzeigenschluss:

Montag, 02.11.
Freitag, 23.10.

| Vorberichte zur Europort 2009
| Schiffsfahrstände und Navigationsanlagen für die Binnenschifffahrt
| Internationale Motorenhersteller

| Die großen deutschen Reedereien. Berichte zur Lage und den Zukunftsplänen ausgewählter Binnenschifffahrtsunternehmen.

Nr. 9/2009

Dezember

Erscheinungstag:
Anzeigenschluss:

Montag, 14.12.
Freitag, 04.12.

| Kleine und mittlere Aggregate für den Einsatz auf Binnenschiffen.
| Internationale Motorenhersteller

| Die deutsche Tankschifffahrt. Ihre Positionierung im europäischen Markt

für das Jahr 2009

Häfen

| Häfen am Ober- und Mittelrhein: Andernach, Bendorf, Bingen, Breisach, Kehl, Karlsruhe, Koblenz, Lahnstein, Ludwigshafen + Wörth, Mainz, Mannheim, Neuwied, Speyer, Weil, Worms

| Häfen an der Elbe: u.a. Sächsische Binnenhäfen Oberelbe, Magdeburg, Hafen Hamburg

| Hafen Duisburg - duisport und logport – Die wirtschaftliche Bedeutung des größten Binnenhafens Europas (der Welt?) für die Region. Arbeitsplätze, Versorgung, Technik.

| Häfen an Main und Donau: Aschaffenburg, Bamberg, Deggendorf, Frankfurt, Fürth, Erlangen, Hanau, Nürnberg, Ochsenfurth, Passau, Regensburg, Roth, Schweinfurth, Straubing,

| Kanalhäfen im Ruhrgebiet – Ihre Bedeutung für die regionale Industrie und Wirtschaft als Güterverkehrszentren: Dortmund, Essen, Gelsenkirchen, Lünen, Wanne.

| Die Häfen am Mittellandkanal. Ihre Bedeutung, ihre Leistung. Braunschweig, Hannover, Hildesheim, Minden, Osna-brück (via Stichkanal), Peine, Salzgitter.

| Die Häfen im Norden und Nordwesten: Dörpen, Haren, Leer, Lüneburg, Oldenburg, Papenburg, Spelle.

| Die Häfen am Niederrhein und der Ruhr: Bonn, Duisburg, Neuss-Düsseldorf, Emmelsum, Emmerich, Kleve, Köln, Krefeld, Wesel (Rhein-Lippe), Mülheim/Ruhr.

| Norddeutsche Seehäfen. Ihre Bedeutung für das Hinterland, ihre Stärken als Binnenhäfen und ihre Konkurrenzsituation zu den niederländischen und belgischen Seehäfen.

Wasserstraßen

| Die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen in Deutschland: Die WSD Südwest in Mainz

| Aktuelle Wasserbauvorhaben

| Die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen in Deutschland: Die WSD Ost in Magdeburg

| Aktuelle Wasserbauvorhaben

| Bisherige und geplante Baumaßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrt am Niederrhein.

| Die Engstelle an der Donau zwischen Straubing und Vils-hofen. Wie geht es weiter mit dem Ausbau? Ein Bericht über den aktuellen Stand der Dinge.

| Die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen in Deutschland: Die WSD West in Münster

| Aktuelle Wasserbauvorhaben

| Die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen in Deutschland. Die WSD Mitte in Hannover

| Aktuelle Wasserbauvorhaben

| Die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen in Deutschland: Die WSD Nordwest in Aurich

| Aktuelle Wasserbauvorhaben

| Binnenwasserstraßen im Nordwesten. Engpässe und Bauvorhaben. Die Planungen der Wasser- und Schifffahrtsämter

| Geplante Baumaßnahmen an deutschen Wasserstraßen im Jahre 2010. Eine Vorschau.

Sonderthemen

| transport logistic 2009
12. Internationale Fachmesse für Logistik, Telematik, Verkehr 12. - 15. Mai 2009

| BÖB-MV 27.9.2009, Basel
| Seatrade Europe, 15.-17.9.2009, Hamburg | HTG-Kongress 9.-12.9.2009, Lübeck | Fachmesse Schweißen u. Schneiden, 14.-19.9.2009, Essen

| Europort 2009
3. bis 6. November in Rotterdam

Allgemeine Geschäftsbedingungen für das Werbegeschäft in Online-Medien

1. Werbeauftrag

(1) „Werbefauftrag“ im Sinne der nachfolgenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen ist der Vertrag über die Schaltung eines Werbemittels oder mehrerer Werbemittel in Informations- und Kommunikationsdiensten, insbesondere dem Internet, zum Zwecke der Verbreitung.

(2) Für den Werbefauftrag gelten ausschließlich die Allgemeinen Geschäftsbedingungen sowie die Preisliste des Anbieters, die einen wesentlichen Vertragsbestandteil bildet. Die Gültigkeit etwaiger Allgemeiner Geschäftsbedingungen des Auftraggebers oder sonstiger Inserenten ist, soweit sie mit diesen allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht übereinstimmen, ausdrücklich ausgeschlossen. Bei Aufträgen für Werbeschaltungen, die sich auf Online-Medien und andere Medien beziehen, gelten die jeweiligen Allgemeinen Geschäftsbedingungen für das betreffende Medium entsprechend.

2. Werbemittel

(1) Ein Werbemittel im Sinne dieser Allgemeinen Geschäftsbedingungen kann zum Beispiel aus einem oder mehreren der genannten Elemente bestehen:

- aus einem Bild und/oder Text, aus Tonfolgen und/oder Bewegtbildern (u.a. Banner),

- aus einer sensitiven Fläche, die bei Anklicken die Verbindung mittels einer vom Auftraggeber genannten Online-Adresse zu weiteren Daten herstellt, die im Bereich des Auftraggebers liegen (z.B. Link).

(2) Werbemittel, die aufgrund ihrer Gestaltung nicht als solche erkennbar sind, werden als Werbung deutlich kenntlich gemacht.

3. Vertragsschluss

(1) Vorbehaltlich entgegenstehender individueller Vereinbarungen kommt der Vertrag grundsätzlich durch schriftliche oder durch E-Mail erfolgende Bestätigung des Auftrags zustande.

Auch bei mündlichen oder fernmündlichen Bestätigungen liegen die Allgemeinen Geschäftsbedingungen zugrunde.

(2) Soweit Werbeagenturen Aufträge erteilen, kommt der Vertrag im Zweifel mit der Werbeagentur zustande, vorbehaltlich anderer schriftlicher Vereinbarungen. Soll ein Werbungtreibender Auftraggeber werden, muss er von der Werbeagentur namentlich benannt werden. Die Anbieter sind berechtigt, von den Werbeagenturen einen Mandatsnachweis zu verlangen.

(3) Werbung für Waren oder Leistungen von mehr als einem Werbungtreibenden oder sonstigen Inserenten innerhalb eines Werbefauftritts (z.B. Banner-, Pop-up-Werbung) bedürfen einer zusätzlichen schriftlichen oder durch E-Mail geschlossenen Vereinbarung.

4. Abwicklungsfrist

Ist im Rahmen eines Abschlusses das Recht des Auftraggebers zum Abruf einzelner Werbemittel eingeräumt, so ist der Auftrag innerhalb eines Jahres seit Vertragsabschluss abzuwickeln.

5. Auftragserweiterung

Bei Abschlüssen ist der Auftraggeber berechtigt, innerhalb der vereinbarten bzw. der in Ziffer 4 genannten Frist unter dem Vorbehalt vorhandener Kapazität auch über die im Auftrag genannte Menge hinaus weitere Werbemittel abzurufen.

6. Nachlasserstattung

(1) Wird ein Auftrag aus Umständen nicht erfüllt, die der Anbieter nicht zu vertreten hat, so hat der Auftraggeber, unbeschadet etwaiger weiterer Rechtspflichten, den Unterschiedsbetrag zwischen dem gewährten und dem der tatsächlichen Abnahme entsprechenden Nachlass dem Anbieter zu erstatten.

(2) Der Auftraggeber hat, wenn nichts anderes vereinbart, rückwirkend Anspruch auf den seiner tatsächlichen Abnahme von Werbemitteln innerhalb eines Jahres entsprechenden Nachlass, wenn er zu Beginn der Frist einen Vertrag abgeschlossen hat, der aufgrund der Preisliste zu einem Nachlass von vornherein berechtigt.

Der Anspruch auf den Nachlass erlischt, wenn er nicht innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Jahresfrist geltend gemacht wird.

7. Datenanlieferung

(1) Der Auftraggeber ist verpflichtet, ordnungsgemäße, insbesondere dem Format oder technischen Vorgaben der Anbieter entsprechende Werbemittel rechtzeitig vor Schaltungsbeginn anzuliefern.

(2) Die Pflicht des Anbieters zur Aufbewahrung des Werbemittels endet drei Monate nach seiner letztmaligen Verbreitung.

(3) Kosten des Anbieters für vom Auftraggeber gewünschte oder zu vertretende Änderungen des Werbemittels hat der Auftraggeber zu tragen.

8. Chiffrewerbung

(1) Für den Fall, dass Chiffrewerbung geschaltet werden kann, werden die Eingänge vier Wochen aufbewahrt oder gespeichert. Zuschriften, die in dieser Zeit nicht abgeholt oder abgerufen wurden, werden vernichtet bzw. gelöscht.

(2) Briefe, die das zulässige Format DIN A 4 (Gewicht 50 g) überschreiten, sowie Waren-, Bücher-, Katalogsendungen und Päckchen werden nicht entgegengenommen. Eingehende E-Mails werden nur bis zu einer Datenmenge von 300 Kilobyte pro E-Mail weitergeleitet.

9. Ablehnungsbefugnis

(1) Der Anbieter behält sich vor, Werbefaufträge – auch einzelne Abrufe im Rahmen eines Abschlusses – abzulehnen bzw. zu sperren, wenn

- deren Inhalt gegen Gesetze oder behördliche Bestimmungen verstößt oder

- deren Inhalt vom Deutschen Werberat in einem Beschwerdeverfahren beanstandet wurde oder

- deren Veröffentlichung für den Anbieter wegen des Inhalts, der Herkunft oder der technischen Form unzumutbar ist.

(2) Insbesondere kann der Anbieter ein bereits veröffentlichtes Werbemittel zurückziehen, wenn der Auftraggeber nachträglich Änderungen der Inhalte des Werbemittels selbst vornimmt oder die Daten nachträglich verändert werden, auf die durch einen Link verwiesen wird und hierdurch die Voraussetzungen des Absatzes 1 erfüllt werden.

10. Rechtsgewährleistung

(1) Der Auftraggeber gewährleistet, dass er alle zur Schaltung des Werbemittels erforderlichen Rechte besitzt. Der Auftraggeber stellt den Anbieter im Rahmen des Werbefauftrags von allen Ansprüchen Dritter frei, die wegen der Verletzung gesetzlicher Bestimmungen entstehen können. Ferner wird der Anbieter von den Kosten zur notwendigen Rechtsverteidigung freigestellt. Der Auftraggeber ist verpflichtet, den Anbieter nach Treu und Glauben mit Informationen und Unterlagen bei der Rechtsverteidigung gegenüber Dritten zu unterstützen.

(2) Der Auftraggeber überträgt dem Anbieter sämtliche für die Nutzung der Werbung in Online-Medien aller Art, einschließlich Internet, erforderlichen urheberrechtlichen Nutzungs-, Leistungsschutz- und sonstigen Rechte, insbesondere das Recht zur Vervielfältigung, Verbreitung, Übertragung, Sendung, Entnahme aus einer Datenbank und Abruf, und zwar zeitlich und inhaltlich in dem für die Durchführung des Auftrags notwendigen Umfang. Vorgenannte Rechte werden in allen Fällen örtlich unbegrenzt übertragen und berechtigen zur Schaltung mittels aller bekannten technischen Verfahren sowie aller bekannten Formen der Online-Medien.

11. Gewährleistung des Anbieters

(1) Der Anbieter gewährleistet im Rahmen der vorhersehbaren Anforderungen eine dem jeweils üblichen technischen Standard entsprechende, bestmögliche Wiedergabe des Werbemittels. Dem Auftraggeber ist jedoch bekannt, dass es nach dem Stand der Technik nicht möglich ist, ein von Fehlern vollkommen freies Programm zu erstellen. Die Gewährleistung gilt nicht für unwesentliche Fehler.

Ein unwesentlicher Fehler in der Darstellung der Werbemittel liegt insbesondere vor, wenn er hervorgerufen wird

- durch die Verwendung einer nicht geeigneten Darstellungssoftware- und/oder Hardware (z.B. Browser) oder

- durch Störung der Kommunikationsnetze anderer Betreiber oder

- durch Rechenerausfall aufgrund Systemversagens

- durch unvollständige und/oder nicht aktualisierte Angebote auf sogenannten Proxies (Zwischenspeichern) oder

- durch einen Ausfall des Ad-Servers, der nicht länger als 24 Stunden (fortlaufend oder addiert) innerhalb von 30 Tagen nach Beginn der vertraglich vereinbarten Schaltung andauert.

Bei einem Ausfall des Ad-Servers über einen erheblichen Zeitraum (mehr als 10 Prozent der gebuchten Zeit) im Rahmen einer zeitgebundenen Festbuchung entfällt die Zahlungspflicht des Auftraggebers für den Zeitraum des Ausfalls. Weitere Ansprüche sind ausgeschlossen.

(2) Bei ungenügender Wiedergabequalität des Werbemittels hat der Auftraggeber Anspruch auf Zahlungsminderung oder eine einwandfreie Ersatzwerbung, jedoch nur in dem Ausmaß, in dem der Zweck des Werbemittels beeinträchtigt wurde. Bei Fehlschlägen oder Unzumutbarkeit der Ersatzwerbung, hat der Auftraggeber ein Recht auf Zahlungsminderung oder Rückgängigmachung des Auftrags.

(3) Sind etwaige Mängel bei den Werbungsunterlagen nicht offenkundig, so hat der Auftraggeber bei ungenügender Veröffentlichung keine Ansprüche. Das gleiche gilt bei Fehlern in wiederholten Werbeschaltungen, wenn der Auftraggeber nicht vor Veröffentlichung der nächstfolgenden Werbeschaltung auf den Fehler hinweist.

12. Leistungsstörungen

Fällt die Durchführung eines Auftrags aus Gründen aus, die der Anbieter nicht zu vertreten hat (etwa softwarebedingt oder aus anderen technischen Gründen), insbesondere wegen Rechenerausfalls, höherer Gewalt, Streik, aufgrund gesetzlicher Bestimmungen, Störungen aus dem Verantwortungsbereich von Dritten (z.B. anderen Providern), Netzbetreibern oder Leistungsanbietern oder aus vergleichbaren Gründen, so wird die Durchführung des Auftrags nach Möglichkeit nachgeholt. Bei Nachholung in angemessener und für den Auftraggeber zumutbarer Zeit nach Beseitigung der Störung bleibt der Vergütungsanspruch des Anbieters bestehen.

13. Haftung

(1) Schadensersatzansprüche aus positiver Forderungsverletzung, Verschulden bei Vertragsschluss und unerlaubter Handlung bestehen nur bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit des Anbieters, seines Vertreters oder Erfüllungsgehilfen. Dies gilt nicht für die Haftung für zugesicherte Eigenschaften und für die Verletzung wesentlicher Vertragspflichten; im letzten Fall ist die Haftung auf den vorhersehbaren Schaden beschränkt. Schadensersatzansprüche aus Unmöglichkeit der Leistung und Verzug sind bei leichter Fahrlässigkeit beschränkt auf Ersatz des vorhersehbaren Schadens.

(2) Bei grober Fahrlässigkeit des einfachen Erfüllungsgehilfen ist die Haftung gegenüber Unternehmern dem Umfang nach auf den vorhersehbaren Schaden beschränkt. Die gilt nicht für die Verletzung wesentlicher Vertragspflichten.

14. Preisliste

(1) Es gilt die im Zeitpunkt der Auftragserteilung im Internet veröffentlichte Preisliste. Gegenüber Unternehmen bleibt eine Änderung vorbehalten.

Für vom Anbieter bestätigte Aufträge sind Preisänderungen allerdings nur wirksam, wenn sie vom Anbieter mindestens einen Monat vor Veröffentlichung des Werbemittels angekündigt werden.

Im Falle einer Preiserhöhung steht dem Auftraggeber ein Rücktrittsrecht zu. Das Rücktrittsrecht muss innerhalb von 14 Tagen nach Erhalt der Mitteilung über die Preiserhöhung ausgeübt werden.

(2) Nachlässe bestimmen sich nach der jeweils gültigen Preisliste. Werbeagenturen und sonstige Werbemittel sind verpflichtet, sich in ihren Angeboten, Verträgen und Abrechnungen mit den Werbungtreibenden an die Preislisten des jeweiligen Anbieters zu halten.

15. Zahlungsverzug

(1) Bei Zahlungsverzug oder Stundung werden Zinsen und Einziehungskosten berechnet. Der Anbieter kann bei Zahlungsverzug die weitere Ausführung des laufenden Auftrags bis zur Zahlung zurückstellen und für die restliche Schaltung Vorauszahlung verlangen.

(2) Objektiv begründete Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Auftraggebers berechtigen den Anbieter, auch während der Laufzeit des Vertrages, das Erscheinen weiterer Werbemittel ohne Rücksicht auf ein ursprünglich vereinbartes Zahlungssziel von der Vorauszahlung des Betrages und von dem Ausgleich offener Rechnungen abhängig zu machen.

16. Kündigung

Kündigungen von Werbefaufträgen müssen schriftlich oder per E-Mail erfolgen.

17. Informationspflichten des Anbieters

Soweit nichts anderes vereinbart ist, obliegt es dem Anbieter, innerhalb von zehn Werktagen nach Ausführung des Auftrags folgende Informationen für den Auftraggeber zum Abruf bereitzustellen:

- die Zahl der Zugriffe auf das Werbemittel

- die Ausfallzeit des Ad-Servers, soweit sie eine zusammenhängende Stunde überschreitet.

18. Datenschutz

Der Werbefauftrag wird unter Berücksichtigung der geltenden datenschutzrechtlichen Bestimmungen abgewickelt.

19. Erfüllungsort/Gerichtsstand

Erfüllungsort ist der Sitz des Anbieters.



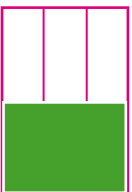
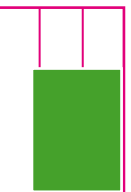
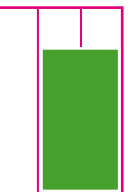
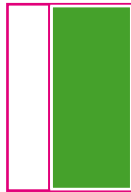

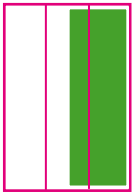
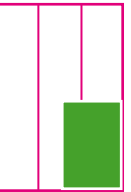
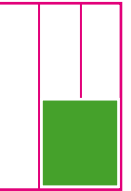
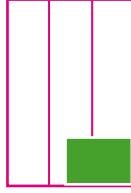

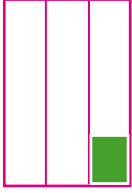
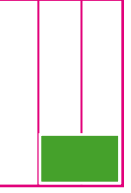
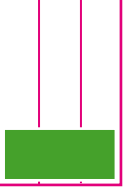
Im Geschäftsverkehr mit Kaufleuten, juristischen Personen des öffentlichen Rechts oder bei öffentlich-rechtlichem Sondervermögen ist bei Klagen Gerichtsstand der Sitz des Anbieters. Soweit Ansprüche des Anbieters nicht im Mahnverfahren geltend gemacht werden, bestimmt sich der Gerichtsstand bei Nicht-Kaufleuten nach deren Wohnsitz. Es gilt deutsches Recht.

Ist der Wohnsitz oder gewöhnliche Aufenthalt des Auftraggebers, auch bei Nicht-Kaufleuten, im Zeitpunkt der Klageerhebung unbekannt oder hat der Auftraggeber nach Vertragsschluss seinen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt aus dem Geltungsbereich des Gesetzes verlegt, ist als Gerichtsstand der Sitz des Anbieters vereinbart, wenn der Vertrag schriftlich geschlossen wurde.

Binnenschiffahrt - Binnenhäfen - Binnenwasserstraßen

Neben den nachfolgend aufgeführten Anzeigenformaten sind - nach Absprache - auch andere Formate möglich. Auf Wunsch können Internet- und Mailadressen in Anzeigen einen Hyperlink erhalten, damit potentielle Kunden schnelleren Kontakt zum inserierenden Unternehmen aufnehmen können. Der Aufpreis für einen Hyperlink beträgt 15,- €. Anzeigenanlieferung bitte als PDF-CMYK, TIFF-CMYK mit 300 ppi Auflösung. **Zahlungsbedingungen:** 2 % Skonto innerhalb von 8 Tagen nach Rechnungsdatum, rein netto innerhalb von 14 Tagen ab Rechnungsdatum. Es gelten die allgemeinen Geschäftsbedingungen für das Werbegeschäft in Online-Medien.

Alle Anzeigen erscheinen nach Wunsch s/w oder mehrfarbig. Farbzuschläge werden keine erhoben.

				
Titelseite 210 x 240 mm 2.730,- €	1/1 Seite 182 x 250 mm oder 210 x 297 1.625,- €	1/2-seitig quer 182 x 125 mm 810,- €	1/2-seitig hoch 125 x 180 mm 810,- €	Junior-Seite 120 x 190 mm 750,- €
				
2-spaltig 120 x 250 mm oder 120 x 297 1.100,- €	1-spaltig 58x250 mm oder 58 x 297 550,- €	1 1/2-spaltig 91 x 250 oder 91 x 297 710,- €	1 1/2-spaltig 91 x 125 mm 455,- €	2-spaltig 120 x 125 mm 550,- €
				
1 1/2-sp. 88 x 80 mm 280,- €	1-spaltig 58 x 125 mm 300,- €	1-spaltig 58 x 80 mm 180,- €	2-spaltig 120 x 80 mm 380,- €	3-spaltig 182 x 80 mm 550,- €

Ihre Anzeigen-Ansprechpartner

Deutschland

Friedbert Barg
 Scheidtstraße 6
 40239 Düsseldorf
 Tel. +49-(0)211-383683
 Fax +49-(0)211-383684
 f.barg@schiffahrt-online.de
 www.schiffahrt-online.de

Verlagsvertretung

Niederlande, Belgien, Luxemburg

Verlagsbüro Alpen, Eckhard Pannen
 Rathausstraße 36, 46519 Alpen
 Tel. ++49-(0)2802-6991
 Fax ++49 (0)2802-809561
 eckhardpannen@t-online.de

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

Formate

Die Formate der *Schiffahrt online* entsprechen denen herkömmlicher Print-Zeitschriften.

Grundformat: DIN A4 = 210 mm x 297 mm
 Satzspiegel: 182 mm breit x 250 mm hoch
 Spaltenbreite: 1-spaltig: 58 mm
 1 1/2-spaltig: 88 mm
 2-spaltig: 120 mm
 3-spaltig: 182 mm

Weitere Formate sind nach Absprache möglich.

Rabatte

Der Nachlass beträgt bei Schaltung von

3 Anzeigen	5 %
6 Anzeigen	10 %
9 Anzeigen	15 %

Der Nachlass beträgt bei Schaltung von

2 Seiten	5 %
3 Seiten	10 %
6 Seiten	15 %
9 Seiten	20 %

Erscheinungsweise / Themenplan

Schiffahrt online erscheint 6-wöchentlich.

Die vorläufigen Erscheinungstermine 2009:
 19.1.; 23.2.; 6.4.; 18.5.; 29.6.; 10.8.; 21.9.; 2.11.; 14.12.

Die Themenplanung für 2009 finden Sie auf den beiden ersten Doppelseiten. Aktuelle Informationen zu den Themen für die jeweilige Ausgaben veröffentlichen wir rechtzeitig auf www.schiffahrt-online.de.

Stellenangebote

1/1 Seite 182 x 250 mm	1.040,- €
1/2 Seite 182 x 125 mm oder 88 x 250 mm	585,- €
3-sp. 182 x 80 mm oder 1 1/2-sp. 88 x 125 mm	325,- €
3-sp. 182 x 40 mm oder 1 1/2-sp. 88 x 80 mm	180,- €

Stellengesuche

Je Zeile 88 mm breit / pro mm	2,50 €
Chiffregebühr	7,00 €

Gelegenheitsanzeigen An- und Verkauf

Je Zeile 88 mm breit / pro mm	3,50 €
Chiffregebühr	7,00 €

Alle Preise zuzügl. MwSt.

Einhefter

Wie bei einer herkömmlichen Print-Zeitschrift lassen sich auch in *Schiffahrt online* sogenannte Einhefter im A4-Format einbringen. Für die als PDF-Datei angelieferten Seiten wird sichergestellt, dass sie sich separat ausdrucken lassen.

2-seitige Einhefter	1.500,- €
4-seitige Einhefter	2.500,- €
6-seitige Einhefter	3.500,- €
8-seitige Einhefter	4.500,- €
Höhere Auflagen nach Absprache.	

Preise zuzügl. MwSt.

Was Sie von uns erwarten können

Fachlich qualifizierte Berichterstattung und Reportagen aus allen Bereichen der Binnenschifffahrt und der mit ihr verbundenen Wirtschaftszweige in Industrie, Logistik und Transport.

Fachjournalistisch ausgewogene Berichterstattung und Kommentare zur Arbeit der Berufs- und Gewerbeverbände der deutschen und europäischen Binnenschifffahrt, der Hafenverbände und der technischen Gesellschaften.

Journalistische Beobachtung und Kommentierung (verkehrs-) politischer Entscheidungen der deutschen und europäischen Legislative und ihrer Gremien.

Aktuelle Produktinformationen aus allen Bereichen des nationalen und internationalen Binnen- und Fluss-See-Schiffbaus.

Detaillierte Beschreibung des Motorenprogramms nationaler und internationaler Hersteller.

Beschreibung neuer Arbeitsmethoden und -techniken im Schiffbau und der Schiffsinstandhaltung.

Vorstellung der neuesten Werkzeuge und Gerätschaften für den Einsatz an Bord und auf Werften.

Zeitnahe Veröffentlichung der technischen Vorschriften und Vorgaben der staatlichen Kommissionen und der nationalen und internationalen Klassifikationsgesellschaften.

Jederzeitigen Zugriff auf bei uns erschienene und archivierte Fachartikel, Porträts und Produktbeschreibungen.

Ausführliche Informationen über Produkte und Hilfsmittel zur Ausstattung und Einrichtung von Tank-, Güter- und Personenschiffen sowie Flusskreuzfahrtschiffen.

Vorstellung von Lieferanten und Industrien, die für Schifffahrtsunternehmen, Schiffsausrüster und Werften von besonderem Interesse sind.

Den Link zu **Schifffahrt online** erhalten bei jedem Erscheinen über 4.900 Adressaten (Stand Februar 2009) in 18 europäischen Binnenschifffahrtsländern: 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 Servicestationen, 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, Lagereibetriebe, Logistikunternehmen, Maschinisten, Ministerien, nationale und internationale Industrie- und Handelskammern, nationale und internationale Schifffahrtsverbände, Parlamentarier, Partikuliere, Reedereien, Schiffbauer, Schiffferschulen, Schiffsausrüster, Schiffsinspektoren, Schiffsmakler, Service-Unternehmen, Speditionen, Umschlagbetriebe, Unternehmen für den Innenausbau, Verloader, Versicherungen, Versuchsanstalten, Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen, Werften, Zulieferer.

Mit **Schifffahrt online** sind Sie immer auf dem neuesten Stand. **Schnell und ohne Schnörkel.**

Schifffahrt online
erscheint im

F. Barg Verlag
UG (haftungsbeschränkt)
Scheidtstraße 6
40239 Düsseldorf

Handelsregister
Amtsgericht Düsseldorf
HRB 60259

Geschäftsführer: Friedbert Barg

Telefon: 0211-383683
Fax: 0211-383684

f.barg@schifffahrt-online.de
www.schifffahrt-online.de