

Schifffahrt - online

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik



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 



Schifffahrt-online

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Abonnement Printausgabe

Bestellung per Fax ++49 (0) 211/383684

Telefon ++49 (0) 211/383683 E-Mail: bestellung@schifffahrt-online.de www.schifffahrt-online.de
Jetzt ausfüllen und direkt bestellen: F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstr. 6, 40239 Düsseldorf

Jahresabo *Schifffahrt online* zum Vorzugspreis von € 36,- (Ausland € 54,-)

Ja, ich möchte *Schifffahrt online* als Printausgabe im Jahresabonnement 9 x jährlich zum Vorzugspreis von € 36,- inkl. MwSt. und Versand (Ausland € 54,-inkl. Versand) beziehen. (Mindestbezugszeitraum ist ein Jahr. Kündigungen sind schriftlich möglich zum Ende eines Berechnungszeitraumes mit einer Frist von 6 Wochen.)

2 Printausgaben *Schifffahrt online* kostenfrei testen - und erst dann entscheiden

Ich möchte *Schifffahrt online* erst die nächsten zwei Ausgaben kostenfrei testen. Wenn ich *Schifffahrt online* danach nicht weiter beziehen möchte, teile ich dies innerhalb von 10 Tagen nach Erhalt der zweiten Ausgabe dem F. Barg Verlag UG, Scheidtstr. 6, 40239 Düsseldorf, mit. Andernfalls wünsche ich die regelmäßige Zustellung im Jahresabonnement (9 x jährlich) zum Jahresvorzugspreis von € 36,- inkl. MwSt. und Versand, (Ausland € 54,-inkl. Versand).

Firma Privat

Name _____ Vorname _____

Firma (bitte nur bei Firmenanschrift angeben) _____

Beruf/Funktion/Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

Telefon _____ Fax _____ Mobil _____

E-Mail _____

Geburtsdatum _____

Datum, 1. Unterschrift _____

Vertrauensgarantie: Mir ist bekannt, dass ich diese Bestellung innerhalb von zwei Wochen ohne die Angabe von Gründen bei dem F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstr. 6, 40239 Düsseldorf, schriftlich widerrufen kann. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung. Dies bestätige ich mit meiner 2. Unterschrift.

Datum, 2. Unterschrift _____

Zahlungsweise

Hiermit ermächtige ich Sie zum Einzug der Abogebühren von meinem Konto

Konto-Nr. _____ BLZ _____

Kreditinstitut, Ort _____ **Diese Einzugsermächtigung kann ich jederzeit schriftlich widerrufen.**

Datum, Unterschrift des Kontoinhabers _____

Ich zahle gegen Rechnung

Rechnungsanschrift (falls abweichend von Lieferanschrift)

Name _____ Vorname _____

Firma _____

Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

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



Friedbert Barg
Herausgeber und Chefredakteur

In eigener Sache

Schifffahrt online gibt es ab 12. Mai 2009 auch als Printausgabe im Abonnement

Die bisherigen Rückmeldungen von Lesern und Anzeigenkunden sowie die sehr hohen Zugriffszahlen im Internet bestärken die Annahme, dass die Zeitschrift *Schifffahrt online* mit ihren bisherigen Ausgaben auf Interesse und Akzeptanz in der Binnenschifffahrt stößt.

Das ermutigt, die bisher ausschließlich im Internet erscheinende Fachzeitschrift künftig zusätzlich auch als Printausgabe erscheinen zu lassen.

Die erste gedruckte Ausgabe der *Schifffahrt online* erscheint deshalb am 12.5.2009, dem ersten Tag der Fachmesse transport logistic 2009 in München.

Beide Zeitschriften, die virtuelle und die gedruckte, werden parallel erscheinen. Die online-Ausgabe kann weiterhin kostenlos heruntergeladen und ausgedruckt werden, die Printausgabe wird im Abonnement zum Preis von € 4,- je Ausgabe vertrieben. Bei jährlich 9 Ausgaben ergibt das einen Jahresabonnementspreis von € 36,- inklusive Versand und Mehrwertsteuer (Ausland 54,- Euro).

Für die restlichen Ausgaben des laufenden Jahres 2009 - ab Mai - ergibt das einen Abonnementspreis von 24,- Euro für den Bezug innerhalb Deutschlands und 36,- Euro für die Lieferung in andere europäische Staaten, selbstverständlich auch hier inklusive Versand.

Schifffahrt online soll zu einer Fachzeitschrift werden, die alle Bereiche der deutschen und europäischen Binnenschifffahrt anspricht und in der sich die Unternehmen und Fachverbände der Binnenschifffahrt, der Binnenhäfen, des Wasserstraßenbaus und der Schiffstechnik in fachlich

hochwertiger Berichterstattung und in Gestalt qualifizierter Fachbeiträge wiederfinden.

Weil die damit verbundenen Aufgaben und Aktivitäten auch eine Erhöhung der Mitarbeiterzahl und den Aufbau einer Vertriebsabteilung erfordern, werden wir neue Büroräume beziehen.

Und was könnte einer Fachzeitschrift für die Binnenschifffahrt besser zu Gesicht stehen als eine Anschrift in einem Binnenhafen? Unser neues Domizil wird sich deshalb ab dem 1. Juni 2009 in der Hamburger Straße 43 im Hafen Düsseldorf befinden.

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



Mitarbeitern und Besuchern bietet sich nach wenigen Schritten aus dem Verlags- und Redaktionsgebäude heraus bei einem Blick nach rechts der grandiose Ausblick auf die berühmten Gehry-Bauten und den Düsseldorfer Rheinturm



Der Hafen Magdeburg positioniert sich als Drehscheibe 30



Neue Marke, neues Logo. Rheinhafen Krefeld 31



Die Wirtschaftskrise hat auch die Binnenschifffahrt erreicht 10

Nachrichten

InBiLo-Veranstaltung in München	
Verkehrssystem Wasserstraße	6
Das Storck-Traditionswerk erscheint jetzt in der Hüthig Jehle Rehm Verlagsgruppe	
Wie erreiche ich wen in allen deutschen Häfen 2009 ist da	6
Arbeitsgruppe gegründet	
See- und Binnenhäfen vernetzen	7
STG-Sprechtag in Bremerhaven	
Schifffahrt - eine saubere Zukunft	7
Zahl der Auszubildenden nimmt zu	
477 junge Menschen erlernten 2008 den Beruf des Binnenschiffers	7
Vom 18. bis 20. Mai 2009	
19. Gefahrgut-Tage in München	8
Wegen Rückzahlungsforderungen im Zusammenhang mit Fördermaßnahmen für den Kombinierten Verkehr	
Klagewelle gegen die WSD West in Münster?	9

Binnenschifffahrt

Die Prognosen für den Gütertransport per Binnenschiff sehen nicht sehr gut aus. Besonders beim Containerverkehr ist ein rapider Rückgang zu verzeichnen	
Die Krise in der Wirtschaft wirkt sich auch auf die Binnenschifffahrt aus	10
Bundesregierung will Güterverkehrsanteil der Binnenschifffahrt steigern	
BDB stimmt Nationalem Hafenkonzept zu	11
Die logistische Gesamtkonzeption darf nicht „verwässert“ werden	
BÖB grundsätzlich für Nationales Hafenkonzept	11
Die Situation erfordert jetzt eine deutliche Kapazitätsanpassung	
Überkapazität regt Diskussion um neue Abwrackaktion an	12
FDP-Anfrage zum Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen	
Neue Studie soll 33 Mio. Euro kosten	14
Für Hans-Michael Goldmann sind die Antworten auf eine Kleine Anfrage der FDP ein schlechter Scherz	
„Bundesregierung spielt mit falschen Karten“	15

Für den neuen NRW-Verkehrsminister sind die Betuwe-Linie und der Eiserne Rhein lebenswichtig für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen

Titelbild: Autotransport mit dem Spezialschiff MS „Barco“
Foto: Ford-Werke

Lutz Lienenkämper folgt in Düsseldorf auf Oliver Wittke	16
transport logistic 2009	
Trotz Krise mehr Aussteller	17
Dr. Gunther Jaegers in einem Beitrag über die Situation der Tankschifffahrt falsch interpretiert	
Selbstverpflichtung der Verloader gefordert	17
Für den Transport auf dem Wasserweg sprechen auch die günstigen Kosten	
Der Henkel-Konzern setzt bei vielen Transporten auf das Binnenschiff	18
Gespräch mit einem Zeitzeugen ...	
Geschichten aus der Schifffahrt (III)	19

Schiffstechnik

Decksbeläge müssen Brandschutzvorschriften entsprechen, trittfest und wetterbeständig sein	
Decksbelag: Innovative Technik vom Bodensee 2	2
Gemeinsame Service-Landschaft für die Caterpillar-Dieselmotoren in Deutschland, den Niederlanden und Österreich	
Zeppelin mit länderübergreifendem Service für die Binnenschiffsmotoren	23
Messumformer mit Typenzulassung für Dampfbehälter	
Magnetrol Eclipse 705	25
Ein Jahrhundert für Antrieb und Energie. Der geniale Konstrukteur Karl Maybach legte den Grundstein für eine Erfolgsgeschichte	
MTU: Neue Herausforderungen für die Motoren der Zukunft	26

Wasserstraßen und Binnenhäfen

Neue Industrieansiedlungen im Hansehafen und eine funktionierende Partnerschaft mit der Eurogate-Gruppe	
Magdeburg positioniert sich als Drehscheibe	30
Neue Marke, neues Logo. Durch den Hafen Krefeld ist ein Ruck gegangen	
Die Ziele trotz Wirtschaftskrise erreicht	31
Umschlagsvolumen der Häfen von Mulhouse-Rhin hat sich auf hohem Niveau stabilisiert	
Immer die Gleichen, nie das Gleiche	32
Rheinhäfen Basel, Mulhouse-Rhin und Weil am Rhein treten künftig gemeinsam auf	
Mit den „RheinPorts“ in die Zukunft	32

Inserentenverzeichnis

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

esa Schiffs- und Yachtversicherungen	Titelseite
Carl Rehder GmbH Assekuranz	19
F. Barg Verlag UG	2. Umschlagseite
Magnetrol	2 3
RAFA Schiffsfenster	30
Riwa Boating International	20
RMT Rhein Mosel Transport GmbH	7
Schiffswerft Karcher GmbH	18
Zeppelin Powersystems 2	25
Wittig GmbH	9

Die aktuellen **Schifffahrt online** Mediadaten - Formate, Preise, Themenplanung - finden Sie auf den Seiten 33-38 dieser Ausgabe..



Mehr Auszubildende in der Binnenschifffahrt 7

Rubriken

Editorial	3
Impressum	6
Mediadaten	33-38

Schifffahrt online

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Ab 12.5.2009 auch als
Printausgabe im Abonnement erhältlich!

So erreichen Sie uns:
Tel. +49-(0)211-383683 Fax +49-(0)211-383684
E-Mail: vertrieb@schifffahrt-online.de

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

Impressum

Schifffahrt online

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

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
Vertrieb: Bianca Cambuzzi
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
Köln/Bonn:	Jennifer Held
Mittelrhein:	Karl Gerhard
Duisburg/ Westdt. Kanalgebiet	Sabine Schumacher
Niedersachsen:	Jan Kruse
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

**Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland
Baden-Württemberg, Bayern, Schweiz**

Christel Katharina Thorenz
Frauensteige 23/1, 89075 Ulm
Tel. ++49-(0)731-9270805, ++49 (0)3212-2587751
ckt@verlag-wortfluss.de

**Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein, Niedersachsen
Nordrhein-Westfalen, Berlin, Mecklenburg-Vorpommern
Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Sachsen**

Günter Achenbach
Brackeler Hellweg 165, 44309 Dortmund
Tel. ++49-(0)231-7761992, ++49 (0)231-9508862
mail@achenbach-media.de

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

Österreich, Slowakei und Ungarn

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

Anzeigenpreisliste Nr. 2/09 vom 6.4.2009

InBiLo-Veranstaltung in München

Verkehrssystem Wasserstraße

Unter dem Titel „Das Verkehrssystem Wasserstraße – Die Rettung vor dem Verkehrskollaps?!“, veranstaltet die Initiative Binnenschifffahrt und Logistik am 14. Mai 2009 im Rahmen der Messe Transport Logistic 2009 ein Diskussionsforum. Die Veranstaltung findet von 14:30-16:00 Uhr im Konferenzraum A41/42 der Messe München statt. Auch wenn angesichts der derzeitigen Wirtschaftskrise niemand weiß, wann der Konjunkturmotor wieder anspringt, sind sich die Experten einig, dass die Probleme, die ein Anwachsen der Güterverkehrsmenge mit sich bringen wird, nur aufgeschoben sind. Die endlichen Grenzen der

Kapazitäten bei Umschlag, Lagerung und Transport erfordern innovative, logistische Konzepte und ein konzertiertes Handeln aller am Verkehrssystem Beteiligten. Der Wasserstraße als einzigem Verkehrsträger mit Kapazitätsreserven kommt bei der Lösung dieser Herausforderung eine besondere Rolle zu. Die Veranstaltung soll über die neuesten verkehrswissenschaftlichen Erkenntnisse informieren und einige ausgewählte Best-Practices aus dem Bereich des Wasserstraßenverkehrs präsentieren.

Weitere Informationen bei der InBiLo-Organisation des VBW unter Tel. 0203-8000627

Das Storck-Traditionswerk erscheint jetzt in der Hühlig Jehle Rehm Verlagsgruppe

Wie erreiche ich wen in allen deutschen Häfen 2009 ist da

Traditionell erscheint jeweils im Frühling Wie erreiche ich wen in allen deutschen Häfen? Das Branchenbuch enthält die Anschriften der in den 135 deutschen See- und Binnenhäfen ansässigen Reedereien, Schiffsmakler, Hafenbetriebe, Terminals, Werften sowie Hafenbehörden. An die 4.000 Adressen mit den wichtigsten Ansprechpartnern und deren Funktionen sowie geschäftlichen und privaten Kommunikationsverbindungen, inklusive eMail- und

Ein zusätzliches Firmenregister mit Hinweis auf den jeweiligen Standort erleichtert die Orientierung.



Die 840 Seiten umfassende 51. Neuauflage 2009 kostet € 18,- inkl. MwSt., zzgl. Versandkosten. Eine Alternative bietet die CD-ROM Version mit identischem Inhalt. Vielfältige Such- und Selektionsmöglichkeiten und der Export der Adressen für Mailings sind die Pluspunkte dieser Version. Sie kostet € 118,40 inkl. MwSt. und Versandkosten.

Storck Verlag Hamburg, Verlagsgruppe Hühlig Jehle Rehm GmbH, Hultschiner Str. 8, D-81677 München. Tel. +49-89/21 83-7928, Fax +49-89/21 83-7620. E-Mail: kundenbetreuung@hjr-verlag.de. Nonstop-Bestellservice (Online-Shop): www.storck-verlag.de

Arbeitsgruppe gegründet **See- und Binnen- häfen vernetzen**

Initiiert vom Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe ZDS und dem Bundesverband der Öffentlichen Binnenhäfen BÖB wird eine Arbeitsgruppe „Konzeptionelle Vernetzung von See- und Binnenhäfen“ ins Leben gerufen.

Die Arbeitsgruppe soll das Potenzial für eine noch stärkere Vernetzung am Beispiel von Container- und Automobillogistik ausloten. Auch die Binnenschiffahrtsunternehmen im Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt (BDB) und der Arbeitskreis Automobillogistik im DSLV sowie Vertreter des Bundesverkehrsministeriums wurden zur Mitarbeit eingeladen.

STG-Sprechtage in Bremerhaven **Schiffahrt - eine saubere Zukunft**

Bevorstehende Preissteigerungen beim Schiffskraftstoff und Emissionsbegrenzungen verlangen nach umweltfreundlichen technischen Lösungen. Dabei können effiziente Energieerzeugung, alternative maritime Kraftstoffe und moderne Bauweisen erheblich zu einer Reduzierung der Emissionen beitragen.

Neueste Entwicklungen zu diesem Thema werden beim Reederei-Sprechtage der Schiffbautechnischen Gesellschaft e.V. (STG) am 16. April 2009 von 09:00 Uhr - 17:00 Uhr in Bremerhaven vorgestellt. Der Sprechtag findet in Kooperation mit dem Deutschen Schiffahrtsmuseum statt. In sieben Beiträgen zum Thema „Schiffahrt - eine saubere Zukunft“ werden Emissionsminderungsmaßnahmen durch alternative Kraftstoffe und technische Innovationen am Schiff aufgezeigt. Dabei wird auch beschrieben, in welcher Höhe CO₂-Emissionen durch diese Maßnahmen vermieden werden können.

Termin: 16. April 2009
Uhrzeit: 09:00 Uhr - 17:00 Uhr
Ort: Deutsches Schiffahrtsmuseum, Vortragsaal, Hans-Scharoun-Platz 1, 27568 Bremerhaven
Anmeldungen bis zum 10. April 2009 unter www.stg-online.de.

Zahl der Auszubildenden nimmt zu **477 junge Menschen erlernten 2008 den Beruf des Binnenschiffers**

Der positive Ausbildungstrend in der deutschen Binnenschiffahrt hat sich auch im Jahr 2008 fortgesetzt: Nach 400 Auszubildenden im Jahr 2007 meldet der Deutsche Industrie- und Handelskammertag für das abgelaufene Jahr bundesweit 477 Auszubildende.

Im Jahr 2008 wurden 195 neue Auszubildende in Binnenschiffahrt begründet. Dabei wurden allein 57 Auszubildende in Nordrhein-Westfalen, 31 Schiffsjungen und -mädchen in Bayern, 21 Leichtmatrosen in Niedersachsen, gefolgt von 16 Lehrlingen in Rheinland-Pfalz sowie 10 jeweils in Baden-Württemberg und Sachsen-Anhalt registriert. Der Einsatz von Auszubildenden, die in der Binnenschiffahrt Schiffsjungen und -mädchen heißen, ist nach den Besatzungsregeln als sog. Leichtmatrosen vorgesehen.

„Eine Steigerung der Ausbildungsquote um knapp 20 Prozent demonstriert das große Interesse des deutschen Binnenschiffahrtsgewerbes an einer Sicherung gut qualifizierten Personals“, meint Volker Seefeldt, Präsident des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschiffahrt e.V. (AdB). „Die Ausbildungsbeihilfe der Bundesregierung in Höhe von 2,5 Mio. Euro ist ein nicht wegzudenkender Erfolgsfaktor bei der Entwicklung dieser Zahlen“, so Seefeldt weiter. Die am Duisburger Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ unterrichteten Auszubildenden werden während

des dreimonatigen Blockunterrichts an Bord der vom AdB getragenen Aus- und Weiterbildungseinrichtung „Schulschiff Rhein“ im Homberger Stadthafen untergebracht, gepflegt und betreut. „Der Beruf des Binnenschiffers ist für junge Menschen in Deutschland zunehmend attraktiv. Damit das nicht nur in Deutschland so bleibt, engagieren wir uns im Rah-

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

RMT
RHEIN - MOSEL - TRANSPORT GMBH

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

RHEIN MOSEL TRANSPORT GMBH

men des PLATINA-Projektes im Bereich „Jobs and Skills“ gemeinsam mit dem AdB europaweit, um Strategien für eine Harmonisierung der Ausbildung und zur weiteren Steigerung der Attraktivität des Berufes zu entwickeln“, erklärt Dr. Gunther Jaegers, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. PLATINA ist die Abkürzung für „Platform for the Implementation of NAIADES“ und wird als Teil des 7. Forschungsrahmenprogramms der EU durchgeführt.



Das Schulschiff „Rhein“ im Duisburg-Homberger Stadthafen

MS „Jenny“ unter Brückentrümmern?

Zum Glück nur eine Täuschung



In den ersten Märztagen 2009 wurde zwischen Würzburg und Randersacker die Main-Autobahnbrücke (A3) gesprengt. Die Schifffahrt war während dieser Zeit gesperrt und das Ganze war ein Riesenspektakel. Karin und Albrecht Scheubner sind mit ihrer MS „Jenny“ kurz nach der Sprengung - nachdem die Schifffahrt wieder freigegeben worden war -, an dieser Stelle vorbei gefahren und ein Freund, der zufälligerweise am Ufer stand, hat Fotos gemacht. Auf den Bildern sieht es aus, als lägen Teile der gesprengten Brücke liegen auf der MS „Jenny“. Zum Glück handelt es sich nur um einoptische Täuschung. Foto: privat

Vom 18. bis 20. Mai 2009

19. Gefahrgut-Tage in München

Es ist schon Tradition, dass die Münchener Gefahrgut-Tage an den drei Tagen vor Christi-Himmelfahrt stattfinden. Dann, vom 18. bis 20. Mai, unterstreicht das Aufblühen Münchens die lebendige Atmosphäre des größten europäischen Gefahrgut-Kongresses.

Auch in diesem Jahr wird es wieder ein Programm für Gefahrgutpraktiker geben: es werden über 30 Referenten aus fünf Ländern referieren, erstmals auch ein Referent aus der Türkei.

Gespannt sein kann man auf den Vertrag von Alfred Grundner aus Österreich. Hat es doch gerade mit Österreich in den letzten Jahren immer wieder Meinungsverschiedenheiten über die Überwachung von Gefahrguttransporten in dem Alpenland gegeben.

Einleitend werden die Moderatoren Klaus Ridder und Jörg Holzhäuser je einen Vortrag halten: über „30 Jahre Castor - eine Erfolgsgeschichte“ sowie über „Neues aus der Rechtsentwicklung zur GGVSE/ADR/ RIO“. Am ersten Tag wird die Fachzeitschrift Gefahrgut den Deutschen Gefahrgut-Innovations-Preis verleihen. Man ist gespannt, wer ihn in diesem Jahr bekommen wird.

Die Münchener Gefahrgut-Tage sind so aufgeteilt, dass an den ersten eineinhalb Tagen sogenannte Plenarsitzungen stattfinden.

Am Dienstagnachmittag gibt es wieder Parallelprogramme. Dieses Jahr werden Vorführungen über Ladungssicherheit auf dem Vorplatz des Hotels durchgeführt. Zudem besteht die Möglichkeit, an einem interessanten Experimentalvortrag teilzunehmen, in welchem von der BG Chemie das Verhalten gefährlicher Güter/gefährlicher Stoffe durch Experimente gezeigt wird.

Am dritten Tag stehen vier Symposien (Workshops) zur Auswahl. Diese behandeln in diesem Jahr: Ladungssicherung; GHS und andere „Parallelvorschriften“; Umsetzung der GbV im Betrieb; Gefahrgutumschließungen.

Die 19. Münchner Gefahrgut-Tage finden von 18. bis 20. Mai 2009 im Hotel Holiday Inn Munich City Centre, Hochstraße 3, 0-81667 München statt.

Weitere Informationen:
mic - management information center GmbH . www.m-i-c.de

Wegen Rückzahlungsforderungen im Zusammenhang mit Fördermaßnahmen für den Kombinierten Verkehr Klagewelle gegen die WSD West in Münster?

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. bestätigt, dass in den letzten Wochen und Monaten eine Vielzahl von Fällen an den Verband heran getragen worden, in denen sich Mitglieder des Verbandes und der Partner aus Schifffahrt, Spedition und Logistik mit Rückzahlungsforderungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) West in Münster im Bereich von Fördermaßnahmen für den Kombinierten Verkehr konfrontiert sehen. „Jeder Fall für sich ist individuell, nach entsprechenden Anträgen an die Geschäftsführung können wir aber feststellen, dass sich die aus den Forderungen ableitbaren Rückstellungen in den Unternehmen bereits heute auf rund 25 Mio. € belaufen“.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion sieht sich dabei offensichtlich durch einen Bericht des Bundesrechnungshofes aufgefordert, ihr eigenes Verhalten und das der Antragsteller in der Vergangenheit einer Revision zu unterziehen, weil es einen Systemfehler bei der Vergabe von Fördermitteln gegeben habe.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion begründet die Rückzahlungsforderungen mit zum Teil schweren Vergaberechtsverstößen, die in Einzelverfahren gerichtlich geklärt werden müssen. „Das kann nicht die Strategie sein, schon gar nicht die des Verbandes, ist aber unter den Umständen für die Unternehmen unausweichlich“, betont der BÖB in der aktuellen Situation. Wobei der Verband bedauert, dass zu dieser Eskalation bei getragen hat, dass für eine politische Lösung kein Ansprechpartner gefunden werden konnte. Mangels Gesprächsbereitschaft bei der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion in Münster und der Politik in Berlin, ist der Klageweg nicht ausgeschlossen.

Das Verwaltungsgericht Düsseldorf hat in einem ersten Klageverfahren die Rückforderung der WSD West für rechtswidrig erklärt. Im Rahmen des Rechtsstreites ging es um die Frage eines schwerwiegenden Vergaberechtsverstößes durch die Ausschreibung der Containerverladebrücke im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens/der freihändigen Vergabe. Das Gericht hat sich dem Standpunkt des von den Rückforderungen betroffenen Unternehmens damit voll inhaltlich angeschlossen.

„Wir erwarten nunmehr aus den Erkenntnissen innerhalb der Mitgliedschaft eine Klagewelle der Betroffenen und können gleichzeitig nicht

abschätzen, ob die WSD-West eine Revision erwägt.“, betont der BÖB. Diese Unsicherheit belastet in erheblichem Maße das Vertrauen in die aktuelle und zukünftige KV-Förderpraxis und sorgt für Zurückhaltung bei Investitionsentscheidungen.

„Die Freigabe der Förderrichtlinie für den Kombinierten Verkehr für die Jahre 2009 und fort folgende, die Vereinfachungen in der allgemeinen Vergabep Praxis durch das Konjunkturpaket II und die Vorgaben des gerade vorgelegten Nationalen Hafenkonzpts sind wichtige strategische Meilensteine für die zukünftige Förderpraxis.“, lobt der BÖB das Engagement der Politik. „Deshalb ist es unbegreiflich, dass aufgrund offensichtlich mangelnder Durchführungsverordnungen hier Probleme bei der Umsetzung hingenommen werden.“, betont der BÖB. Nachdem zuvor das System Schiene von ähnlichen Rückforderungen betroffen war, wird durch das aktuelle Vorgehen das System Wasserstraße nachhaltig geschädigt.

Es ist abzusehen, dass Unternehmen, die den Rechtsweg wählen, derzeit von einer weiteren Förderung ausgeschlossen werden sollen – gerade deshalb können sie nicht auf eine juristische Klärung verzichten, wenn die Standpunkte der Parteien derzeit nicht angenähert werden können. „Noch fehlt hierzu leider jede Bereitschaft.“, wird vom Verband festgestellt.

Neuer Brand Manager

Andreas Rodefeld bei A-Rosa

Seit Anfang März verstärkt Andreas Rodefeld das Marketing-Team der A-Rosa Flussschiff GmbH.

Als neuer Brand Manager ist Rodefeld zuständig für den Bereich Markenstrategie und Mediaplanung der A-Rosa Flusskreuzfahrtschiffe auf Donau, Rhöne/Saône und Rhein. Der 36jährige stammt aus Osnabrück und begann seine berufliche Laufbahn dort mit einem Studium der Betriebswirtschaftslehre mit Schwerpunkt Marketing. Zwischen 1998 und 2008 folgten verschiedene Stationen als Marketing-Leiter bei einer Werbeagentur und Firmen im Bereich Computer/IT-Branche in Berlin, Hamburg und Neckarsulm, in denen er umfassende Berufserfahrung im Bereich Markenführung und Produktmanagement sammelte. Bei der A-Rosa Flussschiff GmbH ist Andreas Rodefeld im insgesamt dreiköpfigen Marketing-Team zuständig für alle Aktivitäten rund ums Brandmanagement.



Neuer Brand Manager bei der A-Rosa Flussschiffahrt: Andreas Rodefeld

Tankmanagement aus einer Hand....

...vom Tank bis ins Steuerhaus!

Vom Füllstand



über

Druck und Temperatur



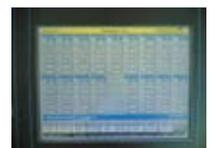
zur

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-tu.de
Internet: www.wi-tu.de



Die Prognosen für den Gütertransport per Binnenschiff sehen nicht sehr gut aus. Besonders beim Containerverkehr ist ein rapider Rückgang zu verzeichnen

Die Krise in der Wirtschaft wirkt sich auch auf die Binnenschifffahrt aus

Von Jennifer Held

Die Wirtschaftskrise ist auch in der Binnenschifffahrt angekommen. Vor allem im Bereich des Gütertransportes sind in den vergangenen Monaten starke Rückgänge zu beobachten.

Die bundesweit beförderte Gesamtgütermenge ist 2008 im Gegensatz zum Vorjahr 2007 um 1,4 Prozent von 249 Millionen Tonnen auf 245,6 Millionen Tonnen gesunken. „Diese Verluste sind erst im zweiten Halbjahr 2008 gemacht worden“, erläuterte Manfred Kamphaus vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB). Im November 2008 sei der Transport bundesweit um 7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr zurück gegangen, im Dezember sogar um 12,2 Prozent. Und dieser Trend setzt sich auch in diesem Jahr fort. So zeigen die Zahlen

aus dem Januar 2009 keine Anstieg, sondern wiederholt einen Rückgang um 27,5 Prozent der bundesweit transportierten Mengen. Besonders schlecht verläuft derzeit der Transport von chemischen Erzeugnissen, Schrott, sowie Erz- und Metalabfällen.

„Generell kann man sagen, dass die Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf unsere Häfen gleich ist mit denen auf die nahe liegende Industrie“, sagte der Sprecher der Häfen und Güterverkehr Köln AG Rolf Küppers. Da der Fiesta, der in den Kölner Ford-Werken hergestellt wird, derzeit eine besonders hohe Nachfrage hat, läuft der Transport des Kleinwagens auf den Binnenschifffahrtswegen im Augenblick sehr gut. „Der Fiesta verkauft sich auch Dank der Abwrackprämie im Augenblick wie geschnitten Brot“, meinte Küppers. Während dieser Bereich im so genannten Ölhafen von Niehl weiterhin

ein sicheres Einkommen für die Schiffer bedeutet, sieht es bei dem Transport von Schrott und Metallabfällen eindeutig anders aus. Denn der Schrottpreis ist derzeit so niedrig, dass die Nachfrage nach diesen Transporten zurück geht. Bei den chemischen Erzeugnissen ging der Umschlag um fast 8 Prozent in den Kölner Häfen zurück

Auch beim Gütertransport per Container sieht nicht besonders gut aus. „Die Krise wirkt sich auf das In- und Export-Geschäft mit China sehr stark aus“, erläuterte Küppers. Und die Waren aus China, wie etwa Textilien und Unterhaltungselektronik, werden nun mal per Container angeliefert. Hier verzeichneten die Kölner Häfen in den vergangenen Monaten einen Rückgang des Umschlags der Gütermenge um bis zu 30 Prozent.

Zwar ist der Rhein nach Angaben des BDB verkehrsreichsten Wasserstraße Europas, doch nicht nur in Köln, sondern auch an anderen rheinischen Häfen ist ein Rückgang des Container-Umschlags zu verzeichnen. In Düsseldorf ist

nach Angaben des statistischen Bundesamtes die Umschlagsmenge der TEU von 92.380 im Jahr 2007 auf 71.518 im Jahr 2008 gefallen. Auch im größten Binnenhafen der Welt Duisburg ging der Umschlag um etwa 10.500 TEU zurück.

„Es ist das erste Mal seit vielen Jahren, dass der Container-Transport einen solchen Rückgang erlebt“, sagte Kamphaus. Im November 2008 fiel die Anzahl der bundesweit transportierten Container um 11,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat, im Dezember ging es dann mit 22 Prozent Verlust noch weiter abwärts. Im Januar 2009 hat sich diese Zahl zwar wieder etwas erholt – es wurde ein Rückgang um 18,4 Prozent im Gegensatz zum Januar 2008 fest gestellt – doch der Abwärtstrend scheint sich erst einmal fortzusetzen.

Aber nicht jedes Minus in der Binnenschifffahrt hängt mit der Krise zusammen. Manche Gütermengen sind von der Saison abhängig, wie etwa die Kohle. Aufgrund des harten Winters in den vergangenen Monaten sind hier Nachfrage und Absatz gestiegen, sodass auch der Güterverkehr per Schiff zugenommen hat. In den nächsten Monaten ist hier wie gewohnt bis zum nächsten Winter ein Rückgang zu erwarten. Andere Umschlagseinbrüche sind anders zu erklären. So wird derzeit der Umschlagplatz für Mineralöl im Godorfer Hafen um- und ausgebaut. „Deshalb können hier nicht so viele Schiffe wie sonst abgefertigt werden“, meinte Küppers.

Trotzdem sehen die Prognosen für das gesamte Jahr 2009 nicht besonders gut aus. Nach statistischen Hochrechnungen soll das Güterverkehrsaufkommen insgesamt etwa 4,7 Prozent unter dem im Jahr 2008 liegen und somit noch weiter zurück gehen. Experten halten aber auch diese Schätzungen noch für mehr als optimistisch.

In diesem Jahr wird der Transportrückgang auch erstmals den Eisenbahn-, und den Straßengüterverkehr treffen. War hier im vergangenen Jahr 2008 sogar noch ein Zuwachs des bundesweiten Güterverkehrs um 2,3 Prozent (Straße) und 4,9 Prozent (Eisenbahn) zu verzeichnen, so sollen diese Zahlen im Jahr 2009 für den Straßenverkehr um 2,2 Prozent und für den Eisenbahngüterverkehr sogar um 5 Prozent sinken. „Wir können nur darauf hoffen, dass sich die allgemeine Wirtschaft bald wieder erholt“, sagte Kamphaus.



Auch im Duisburger Hafen sind die Auswirkungen der Wirtschaftskrise zu spüren. Foto: Marina Kaler, duisport

Bundesregierung will Güterverkehrsanteil der Binnenschifffahrt steigern BDB stimmt Nationalem Hafenkonzert zu

Als Teil des Masterplans Güterverkehr und Logistik hat die Bundesregierung am 10. März 2009 den Entwurf eines Nationalen Hafenkonzertes vorgelegt, mit dem die Ziele des Masterplans auf die See- und Binnenhä-



*BDB-Präsident
Dr. Gunther Jaegers*

fen übertragen werden sollen: Einzelne Verkehrsträger sollen besser miteinander verknüpft und die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems soll gestärkt werden. Zugleich soll das im Rahmen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung verfolgte Ziel – Erhöhung des Anteils der Binnenschifffahrt auf 14 % bis 2015 – erreicht werden. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) begrüßt die Absicht der Bundesregierung, die Bedeutung der deutschen Binnenschifffahrt als sicheren und umweltfreundlichen Verkehrsträger im Gesamtverkehrssystem deutlich zu steigern. Der Verband stimmt daher den Zielsetzungen und den genannten Umsetzungsschritten im Wesentlichen zu.

In einzelnen Maßnahmen und Formulierungen wird allerdings noch Nachbesserungsbedarf gesehen. So sollten etwa die im Jahr 2007 gewonnenen wissenschaftlichen Erkenntnisse zum überragenden verkehrswirtschaftlichen und ökologischen Nutzen der Binnenschifffahrt im

Vergleich zu den Verkehrsträgern Bahn und LKW (Planco-Gutachten, 2007) im Nationalen Hafenkonzert wiedergegeben und zur Leitlinie entwickelt werden. Auch die Aussagen zu möglichen Änderungen bei der zukünftigen Bewertung von Maßnahmen im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur bedürfen der Präzisierung. Konkretere Aussagen, etwa zum Aspekt der zukünftigen stärkeren Berücksichtigung des volkswirtschaftlichen Nutzens, sind erforderlich. Aussagen zu hinterlandrelevanten Flüssen und Kanälen, etwa der Elbe oder der Donau, sind unvollständig bzw. fehlen und sollten ergänzt werden, da das Hafenkonzert auch der besseren Vernetzung der Binnenhäfen untereinander und der Optimierung des Transitverkehrs dienen soll. Der derzeit gewählte norddeutsche Infrastrukturschwerpunkt erscheint daher nicht ausreichend.

Die angekündigte Verlängerung des Programms zur Förderung abgasarmer Motoren in der Binnenschifffahrt um weitere zwei Jahre wird begrüßt. Auch hier wären jedoch weitere Informationen wünschenswert. Auf die „überobligatorische Erfüllung von Umweltstandards“ sollte in dem Förderprogramm entweder ganz verzichtet oder eine gewerbefreundliche Reduzierung angestrebt werden, da sie ein Hindernis für die intensivere Inanspruchnahme der Maßnahme darstellt.

Der BDB hat die von der Bundesregierung geforderte Mitarbeit bei der weiteren Entwicklung der vorgeschlagenen Maßnahmen zugesichert. Die ausführliche Stellungnahme zum Entwurf des Nationalen Hafenkonzertes über die Verbandsgeschäftsstelle bezogen werden.

Die logistische Gesamtkonzeption darf nicht „verwässert“ werden BÖB grundsätzlich für Nationales Hafenkonzert

Mit grundsätzlicher Zustimmung reagiert der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen auf die Vorlage eines Nationalen Hafenkonzertes durch die Bundesregierung. „Erstmals wird der ernsthafte Versuch unternom-



*BÖB-Präsident
Rainer Schäfer*

men, See- und Binnenhäfen als wichtige Standortfaktoren für die deutsche Verkehrs- und Wirtschaftspolitik gleichermaßen darzustellen.“, formuliert BÖB-Präsident Rainer Schäfer die erste Bewertung. Es bedarf aber der Feinabstimmung und Konkretisierung der Vorschläge und des Zeitrahmens, um eine ökonomische und ökologische Effizienz der Maßnahmen sicherzustellen. Die Beteiligung des BÖB an der Erarbeitung des Konzeptes zahlt sich aus, wichtige Positionen wurden definiert: Binnenhäfen entwickeln und betreiben leistungsfähige Verkehrs- und Logistikinfrastruktur. Sie sind ideale Standorte für Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen. Das Angebot der Häfen reicht von der Bereitstellung hochwertiger Flächen und Immobilien über den Betrieb von Umschlaganlagen bis zur Organisation effizienter Logistikketten. „Die Häfen gehören damit zu den wichtigen Akteuren bei der Organisation logistischer Prozesse.“, so Schäfer. „Sie sind die multimodalen Plattformen zukünftiger

Optimierungspotenziale.“, sieht sich Schäfer in der Ausrichtung seines Verbandes bestätigt. Ein Standortkonzept, welches See- und Binnenhäfen gleichermaßen betrachtet, muss auf die Systemvorteile eines Netzwerks abzielen. Neben dem Erkenntnisgewinn über dessen volkswirtschaftlichen Nutzen für die Bewertung zusätzlicher Maßnahmen bedarf es eines Handlungs- und Zeitrahmens. „Dabei fehlen uns vor allem konkrete Aussagen zur Infrastruktur im System Wasserstraße sowie deren langfristiger Finanzierung.“, erläutert der BÖB-Präsident und fordert Nachhaltigkeit ein. Erhebliche Chancen sieht der Hafenverband bei der Vernetzung der Systeme, wenn auch eine übergreifende Potenzialbetrachtung der über die See- und Binnenhäfen entwickelten Schienenverkehrsleistungen erfolgt. „Neben dem Bundeseigenen Schienennetz steht mit der Öffnung privater Infrastrukturen ein System zur Verfügung, welches volkswirtschaftlich gar nicht bewertet wird. Gerade über dieses Netz kann in Zukunft Entlastung hoch belasteter Trassen ebenso erreicht werden, wie mehr Wettbewerb auf der Schiene durch „neutrale Bahnhöfe.“, so Schäfer. Hier unterstreicht der BÖB die Forderung nach einer adäquaten Instandhaltungsverpflichtung des Bundes für die gesamte öffentliche Schieneninfrastruktur. Die beiden Verbände BÖB und ZDS (Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe) sehen sich durch den Masterplan Güterverkehr und Logistik und das aktuell vorgelegte Nationale Hafenkonzert bestätigt, die Idee der stärkeren Vernetzung von See- und Binnenhäfen auch organisatorisch konsequent voranzutreiben.

Die Situation erfordert jetzt eine deutliche Kapazitätsanpassung

Überkapazität regt Diskussion um neue Abwrackaktion an

Von Dr. Hermann Blankmann

Die Kapazitätsentwicklung in der westeuropäischen Binnenschifffahrt und die sich daraus ergebenden Folgen für den Verfall der Frachten bereiten dem Gewerbe große Sorgen. Es werden bereits erste Stimmen laut, die EU-Kommission möge den Krisenfall ausrufen, um dann den Krisenmechanismus auslösen zu können.

Seit Jahren haben sich die Kapazitäten in der Binnenschifffahrt in Westeuropa spürbar erhöht. Insbesondere in den Niederlanden, aber auch in Belgien gingen permanent große, leistungsfähige Neubauten in Fahrt. In der jüngsten Vergangenheit wurde diese Entwicklung durch die guten Frachten in den Jahren 2007 und 2008 noch forciert, schließlich neigt der westeuropäische Binnenschiffahrtsunternehmer, insbesondere der Partikulier, dazu, die jeweilige Entwicklung auf dem Markt zu extrapolieren, also fortzuschreiben, - und demnach ging es in dem Gewerbe bergauf.

Gewisse Impulse in Richtung Kapazitätserweiterung wird es – trotz oder gerade wegen der so genannten Finanzkrise – auch von deutscher Seite geben. Bekanntlich versucht die deutsche Bundesregierung mit Konjunkturpaketen, die sich unter anderem in auch für die Binnenschifffahrt interessanten Sonderprogrammen der KfW niederschlagen, und mit einem speziellen Modernisierungsprogramm für die deutsche Flotte, das aufgrund noch der fehlenden Förderrichtlinie (vgl. Beitrag in dieser Ausgabe) derzeit nicht genutzt werden kann, Investitionen zu initiieren und damit die negativen Folgen abzumildern.

Transportraumangebot reduzieren

Dem Aufwärtstrend bei den Kapazitäten steht auf der anderen Seite der aus der Wirtschaftskrise resultierende Abwärtstrend bei den Transportmengen gegenüber.

Die Überkapazität dürfte sich – je nach Berechnungsverfahren – derzeit in der Größenordnung von 15 bis 20 Prozent bewegen. Und da der Marktmechanismus hier voll funktioniert, bedeutet dies, dass die Frachten spürbar gesunken sind. Mit einem Absinken um rund 30

Prozent in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres haben sie ein deutliches Ausmaß angenommen.

Da die Nachfrage nach Transportraum von Seiten der Binnenschifffahrt nicht so ohne weiteres beeinflusst werden kann, muss das Angebot an Transportraum reduziert werden. Auf dem Gebiet des Angebotes sind in der Vergangenheit die großen Fehler gemacht worden. Es sind immer wieder neue Schiffe in Fahrt genommen worden, ohne das entsprechende Alttonnage aus dem Markt genommen wurde. Auch die deutschen Förderungsmaßnahmen im Rahmen der Konjunkturbelebung berücksichtigen diesen Aspekt nicht. Das „Schicksal“ der alten Schiffe, die durch einen Neubau oder durch ein jüngeres gebrauchtes Schiff ersetzt werden, bleibt unberücksichtigt. Bisher verbleiben die Schiffe im Markt.

Die Modernisierung der westeuropäischen und insbesondere der deutschen Flotte ist zwingend notwendig und seit Jahren überfällig. Allerdings muss diese Modernisierung kapazitätsneutral erfolgen. Da dies nicht in der jüngeren Vergangenheit geschehen ist, müssen diese Überkapazitäten nun beseitigt werden und bei weiteren möglichen Förderungsmaßnahmen im Vordergrund stehen.

Bei der Reduzierung der Kapazitäten würde als Nebeneffekt gleichsam ein weiteres Problem der westeuropäischen Binnenschifffahrt gelöst werden, nämlich das des Personals. Die Besatzungen der verschrotteten Schiffe werden dringend auf den verbleibenden Fahrzeugen benötigt. Damit könnte dann auch die angedachte „Ausbildung light“ für die Schiffsführung in Form der Verleihung des Rheinpatentes nach einem Jahr Ausbildung zu den Akten gelegt werden.

Automobilförderung als Vorbild

Vorbild für eine kapazitätsneutrale Förderung in der Binnenschifffahrt könnte die Förderung der Automobilindustrie sein. Hier war die Bundesregierung konsequent. Die – so die offizielle Bezeichnung - Umweltpremie in Höhe von 2.500 Euro - besser bekannt als Abwrackprämie - wird nur gezahlt, wenn das neun Jahre oder

ältere Altfahrzeug nachweislich verschrottet und ein neues Auto gekauft wurde. Sinnvoll wäre es für die Binnenschifffahrt, nicht den Neubau, die Verlängerung eines Fahrzeuges oder des Kaufes eines jüngeren Schiffes zu fördern, sondern die Verschrottung des zu ersetzenden Schiffes bzw. der entsprechenden Kapazitäten zu fordern. Dies hätte auch gleich im Rahmen der Konjunkturpakete erfolgen können.

Wenn man aus dem Konjunkturpaket II, das 50 Mrd. Euro umfasst, nur 0,5 Prozent für Abwrackungen zur Verfügung gestellt hätte, wären das „nur“ 250 Mio. Euro. Für die Abwrackaktion im Automobilbereich wurden anfangs immerhin 1,5 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt, und es sieht so aus, dass für die aktuell bis zum Jahresende verlängerte Aktion noch mehr Gelder benötigt werden. Wenn man mit 250 Mio. Euro die Abwrackung von 500.000 Tonnen Schiffsraum gefördert hätte, wären pro Schiffstonne 500 Euro bezahlt worden. Für ein 1.000-t-Schiff hätte eine Abwrackprämie von 500.000 Euro, für das 2.000-t-Schiff eine Mio. Euro gezahlt werden können.

Aus Sicht der Binnenschifffahrt wäre das nicht uninteressant gewesen, die Politik hätte sich die Modernisierungsmaßnahmen erspart und wäre – wie bei der Automobilförderung – in die Vollen gegangen und hätte, wenn investiert worden wäre, eine Abwrackprämie geleistet. Unter den oben genannten Bedingungen hätte jeder Investor seine Eigenkapitalbasis deutlich verbessert, so dass die Banken problemloser Kredite vergeben hätten. Und gleichzeitig wären die Investitionen für die deutsche Flotte kapazitätsneutral geblieben. Das wäre das effektivste Modernisierungsprogramm für die deutsche Binnenschifffahrt gewesen.

Aktion durch das Gewerbe

Da nicht zu erwarten ist, dass die Bundesregierung die beschlossenen Maßnahmen abändert oder neue Programme für die Binnenschifffahrt zur Kapazitätsregulierung auflegt, muss das Gewerbe dafür Sorge tragen, dass die Kapazitäten entsprechend knapp gehalten werden. Letztlich werden die westeuropäischen Binnenschiffahrtsunternehmen nicht umhin kommen, eine wie auch immer geartete Abwrackaktion

zur Stabilisierung der Frachten in Eigenregie durchzuführen,

Die Sicherheit relativ stabiler Frachten ist für jedes Binnenschiffahrtsunternehmen aus nachvollziehbaren Gründen von großer Bedeutung. Ohne eine solche Sicherheit lässt sich zum Beispiel keine tragfähige Investitionsrechnung durchführen. Deshalb ist es auch im Interesse der finanzierenden Banken, dass beim Preis eine gewisse sichere Kalkulationsbasis besteht. Eine Abwrackaktion könnte sich im wesentlichen – aber keineswegs im Detail – an frühere Aktionen anlehnen und muss den westeuropäischen Raum einbeziehen. Angesichts zu erwartender Einwände öffentlicher Bedenken-träger bei der EU und im Berliner Verkehrsministerium sollte nicht auf eine öffentlich gestützte Aktion gesetzt werden.

Bis dieses Vorhaben alle Instanzen durchlaufen hat, ist es vielleicht schon zu spät – und die westeuropäische Binnenschiffahrt am Boden. Dabei ist es müßig zu diskutieren, dass die Öffentliche Hand ein gewisses Mitverschulden trifft, schließlich haben in Deutschland, den Niederlanden und Belgien die Regierungen unter Duldung der EU durch falsch konstruierte Fördermaßnahmen zum Kapazitätsüberhang beigetragen. Eine moralische Mitverantwortung gibt es, aber Moral und Politik passen bekanntlich nicht zusammen.

Zu Beitragszahlungen bereit

Daher muss die Abwrackaktion, die besser „Kapazitätsanpassungsaktion“ heißen sollte, weil der Begriff „Abwrackaktion“ negativ belastet ist, vom Gewerbe selbst organisiert werden. Eine solche privatwirtschaftlich organisierte Kapazitätsanpassungsaktion dürfte – im Vergleich zu früheren Zeiten – durchaus Erfolg haben, schließlich hat sich mittlerweile das kaufmännische Denken in der gesamten Binnenschiffahrt ausgebreitet. Jeder Unternehmer kann sich ausrechnen, was es ihm bringt, in eine Kapazitätsbeseitigungskasse einzuzahlen, wenn er auf der anderen Seite höhere Frachten erzielen kann.

Mittelständische Schiffahrtsunternehmer in Westeuropa sind durchaus bereit, freiwillig in einen Kapazitätsanpassungsfonds zu zahlen, wenn es dadurch gelingt, die Kapazitäten zu beeinflussen. Man wird jedoch nicht alle Schiffahrtsunternehmen dazu bewegen können, in den Fonds einzuzahlen. Das Problem der Trittbrettfahrer, die unentgeltlich davon profitieren, das andere sich engagieren, gibt es auch in anderen Bereichen. So sind nicht alle Binnenschiffahrtsunternehmen Mitglied in Verbänden und zahlen keine Mitgliedsbeiträge. Dennoch profitieren sie von den Ergebnissen, die diese

Verbänden in der Politik „herausschlagen“.

Es gibt aber auch Unternehmen – insbesondere die Eigentümer von modernem Schiffsraum –, die sich die Abwrackbeiträge ersparen möchten und auf eine so genannte kalte Sanierung setzen. Sie hoffen darauf, dass angesichts der verschärften Vorschriften für den Betrieb eines Schiffes in den nächsten Jahren etliche Schiffe aus der Flotte ausscheiden müssen, weil eine entsprechende Anpassung an die geforderte Technik wirtschaftlich oder technisch nicht möglich ist. Doch bis ein damit verbundener Kapazitätseffekt spürbar werden wird, kann es noch mehr als ein halbes Jahrzehnt dauern. Da ist es fraglich, ob die modernen Schiffe diese Durststrecke bei schlechten Frachten und einem relativ hohen Kapitaldienst durchhalten.

„Wasserdichte“ Konstruktion

In Bezug auf die Teilnahme bzw. Zahlung in den Kapazitätsanpassungsfonds wird es die Aufgabe aller Verbände in Westeuropa sein, an die gemeinsame Verantwortung und Solidarität aller Schiffahrtstreibenden zu appellieren. Als Basis dieser Überzeugungsarbeit dient dabei eine Kosten-Nutzen-Analyse. Auf der einen Seite stehen die freiwilligen Zahlungen in den Fonds, auf der anderen die positiven Effekte der Frachtenseite.

Bei einem solchen Vorhaben würden natürlich die Verlader und auch die Kartellämter hellhörig und alle Anstrengungen unternehmen, um hier zu intervenieren. Daher muss die Kapazitätsanpassungsaktion so konstruiert werden, dass sie nicht an Einsprüchen der Verlader oder irgendwelcher Behörden scheitern kann. Doch dafür gibt es eine Konstruktion, die durchaus „wasserdicht“ ist.

Die Themen „Abwrackaktion“, „Überkapazitäten“ und „Frachtenverfall“ werden im Gewerbe heftig diskutiert. Im Internet und in den einschlägigen Foren kursieren die unterschiedlichsten Vorschläge und Diskussionsbeiträge. Aber auch auf anderem Wege, so z.B. per E-Mails, nehmen Binnenschiffahrtsunternehmen Stellung zu den Problemen.

Einer der aktivsten Diskutanten ist der 61-jährige Mosel-Partikulier Hans-Peter Duhr, der seit mehr als 45 Jahren im Binnenschiffahrtsgeschäft tätig und mit allen Höhen und Tiefen des Gewerbes vertraut ist. Da auf der einen Seite die Transportmengen um 20 Prozent zurückgegangen sind und in absehbarer Zeit nicht das Niveau von 2007 und 2008 erreichen werden und auf der anderen Seiten die Kapazitäten weiter steigen, hält Duhr eine Kapazitätsanpassung für nötiger denn je und präsentiert auch gleich entsprechende, konkrete Vorschlä-

ge. In diesem Zusammenhang verweist er auf die generellen, übergeordneten Vorteile einer Abwrackaktion. Immerhin sei die letzte Aktion der Grundstein des für fast ein Jahrzehnt dauernden wirtschaftlichen Aufstiegs mit einer Modernisierung und Wertsteigerung der Flotte wie nie zuvor gewesen.

Die momentane schlechte Situation betrifft vor allem die größeren Schiffe, so der Ansatz von Duhr. In dieser Kategorie gibt es im Rheinstromgebiet etwa 6.000 Fahrzeuge mit einer durchschnittlichen Tragfähigkeit von 2.000 Tonnen. Bei der Annahme einer Überkapazität von 20 Prozent müssten 1.200 dieser Schiffe aus dem Markt ausscheiden. Duhr unterstellt, dass es gelingt, diesen Schiffsraum mit einem Durchschnittspreis von 300 Euro pro Eichtonnen aus dem Markt zu ziehen und zu verschrotten. Für die Beseitigung der 1.200 Schiffe sind somit 720 Mio. Euro notwendig.

30.000 Euro pro Jahr

Die im Markt verbleibenden 4.800 Schiffe müssen nach den Vorstellungen von Duhr diesen Beitrag finanzieren. Dem Mosel-Partikulier schwebt vor, dass diese Summe von der EU vorfinanziert wird und diese 720 Mio. Euro innerhalb von fünf Jahren von den verbliebenen Schiffen getilgt werden. Auf jedes Schiff käme damit eine Tilgungs- bzw. Beitragssumme von insgesamt 150.000 Euro bzw. 30.000 Euro jährlich zu. Dieser jährliche Beitrag sei keinesfalls als unrealistisch und überhöht anzusehen. Duhr: „Wir alle wissen, dass wir den Betrag von 30.000 Euro heute mit einem 3.000-Tonnen-Schiff allein in einem Monat verlieren“. Da durch die Abwrackung die Frachten steigen sei das Projekt ein Perpetuum Mobile, es trage sich nicht nur von allein, es bringe auch noch Gewinn.

Abwrackwürdige Schiffe sind nach Ansicht von Duhr ausreichend vorhanden. Jedes Fahrzeug, das in den nächsten Jahren eine neue Maschine oder einen neuen Boden benötigt oder in das man mehr als 30 Prozent des momentanen Wertes investieren muss, betrachtet er als abwrackwürdig. Sentimentalitäten dürften keinen Platz haben, wenn es um das Überleben eines ganzen Gewerbes geht.

Für das Personal, das auf diesen abwrackwürdigen Schiffen fährt, gebe es Bedarf auf den verbleibenden Schiffen. Für abwrackwillige Schiffahrtsunternehmer, die ihr Schiff schon weitgehend entschuldet haben, böte sich die Möglichkeit, bei einem verbleibenden Unternehmen einzusteigen, um so Steuerzahlungen wegen des Buchgewinns zu vermeiden. Bei den Unternehmen, in das der Partikulier einsteigt, würde sich die Eigenkapitalquote verbessern.

FDP-Anfrage zum Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen Neue Studie soll 33 Mio. Euro kosten

Unter der Federführung ihres Abgeordneten Hans-Michael Goldmann hat die FDP-Bundestagsfraktion eine Kleine Anfrage zum Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen an die Bundesregierung gerichtet. Wir veröffentlichen nachfolgend den Wortlaut der Kleinen Anfrage und auch die Antworten der Parlamentarischen Staatssekretärin Karin Roth. Den Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt haben die Antworten der Bundesregierung nicht im geringsten befriedigt und eine Stellungnahme des FDP-Abgeordneten Hans-Michael Goldmann veröffentlichen wir nebenstehend. fb

Am 20. Juli 2007 stellte der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bei der EU-Kommission einen Antrag auf Förderung eines variantenunabhängigen und variantenübergreifenden Arbeits- und Untersuchungsprogramms zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen. Der Antrag wurde u. a. damit begründet, dass es sich um notwendige Erhebungen und Ausarbeitungen handle, die für eine rechts- und verfahrenssichere politische Entscheidung über die Ausbauvariante benötigt würden. Mit dem Arbeitsprogramm sollten auch weitere Verzögerungen beim Donauausbau vermieden werden. Die EU-Kommission sagte mit Förderbescheid vom 20. November 2008 eine Förderung in Höhe von 50 Prozent, maximal 16,5 Mio. Euro zu. Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche neuen Erkenntnisse erhofft sich die Bundesregierung von der in Auftrag gegebenen Studie?

Antwort: Mit der Studie sollen die Grundlagen für die Entscheidung über die Ausführungsvarianten geschaffen und zugleich unverzichtbare Untersuchungen und Ausarbeitungen für das spätere Planfeststellungsverfahren erstellt werden.

2. An wen und aus welchem Grund wurde der Auftrag für die Koordination der Studie erteilt?

Antwort: Ein Auftrag für die Koordination der Studie wurde nicht erteilt.

3. Trifft es zu, dass mit den Arbeiten im Rahmen der EU-geförderten Studie noch nicht begonnen wurde und warum noch nicht?

7. Warum wurde zwischen Antragsstellung und Förderbescheid nicht wenigstens die Organisationsstruktur mit dem Freistaat Bayern abgestimmt?

Antwort: Die Fragen 3 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Arbeiten konnten noch nicht begonnen werden, da zunächst der Förderbescheid abgewartet wurde und die Verhandlungen mit dem Freistaat Bayern zur Umsetzung der Studie - trotz Intensivierung der Gespräche - noch nicht beendet worden sind.

4. Wann und in welcher Form wird die Bundesregierung den Bundestag über den Fortgang der Studie unterrichten?

Antwort: Die Bundesregierung wird den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu gegebener Zeit unterrichten.

5. Trifft es zu, dass alle im Antrag genannten Arbeiten unmittelbar nach Antragsstellung hätten begonnen werden können, ohne damit eine Förderung zu gefährden und warum wurde von dieser Möglichkeit kein Gebrauch gemacht?

6. Wie verträgt sich diese Verzögerung mit der Ankündigung (z. B. durch Frau Parl. Staatssekretärin Fr. Roth auf dem Parlamentarischen Abend Binnenschifffahrt am 26. November 2008), weitere Verzögerungen vermeiden zu wollen?

Antwort: Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Unmittelbar nach der Antragstellung war nicht sicher, ob der Zuschuss der EU gewährt werden würde und ob die begonnenen Arbeiten unter die Förderung fallen würden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

8. Wäre ein sofortiger Ausbau in der Variante A schnellstmöglich realisierbar, wenn sich der Freistaat Bayern mit der Ausbauvariante A einverstanden erklären würde, oder würde sich der Ausbaubeginn trotzdem bis zum Abschluss der Untersuchungen verzögern?

9. Sollte sofort mit der Variante A begonnen werden, mit welchen rechtlichen Konsequenzen ist angesichts des erlassenen EU-Förderbescheides zu rechnen und mit welchen Zuschüssen der EU wäre in diesem Fall zu rechnen, im Vergleich zur Variante C280?

Antwort: Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Der Freistaat Bayern hat am 9. Februar 2009 erklärt, zunächst die Ergebnisse der von der EU geforderten, variantenunabhängigen Studie abzuwarten.

10. Wann wird die Freigabe für Aufträge im Rahmen der Studie erteilt und wie teuer wird die Untersuchung insgesamt werden?

Antwort: Die Abstimmungen laufen derzeit noch. Die Kosten für die Studie sind mit 33 Mio. Euro veranschlagt.

11. Trifft es zu, dass sich durch die Verzögerung des Endtermins des Untersuchungsprogramms von 2010 (Antrag) auf 2011 (Bescheid), also um ein Jahr verschoben hat und wie deckt sich dies mit der Erklärung, Verzögerungen vermeiden zu wollen?



Ein 69-km-Engpass auf einer Gesamtlänge von rund 3.500 km zwischen Nordsee und Schwarzem Meer: die deutsche Donaustrecke zwischen Straubing und Vilshofen

12. Ist das Arbeits- und Untersuchungsprogramm in dem vom Förderbescheid festgelegten Zeitplan oder sind bereits erneut Verzögerungen eingetreten? Wenn ja, welche und führt dies zu einer weiteren Verschiebung des Endtermins?

Antwort: Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Sobald die Organisationsstruktur abgestimmt ist und die Gremien gebildet sind, wird die Studie mindestens 3 Jahre dauern. Der Zeitplan für das Arbeits- und Untersuchungsprogramm wird entsprechend fortzuschreiben sein. Zum Bestreben Verzögerungen zu vermeiden, wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

13. Welche Konsequenzen für den Ausbau hat aus der Sicht der Bundesregierung die neue Wasser- rahmenrichtlinien-Einstufung vom Wasserwirtschaftsamt Deggendorf für den Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen als nicht erheblich veränderter Wasserkörper – insbesondere unter Berücksichtigung des Verschlechterungsverbot der Wasserrahmenrichtlinie?

Antwort: Die Klärung dieser Frage erfolgt im Planfeststellungsverfahren.

14. Welcher volkswirtschaftlichen Schaden ist durch diese Verzögerung verursacht worden und wie rechtfertigt die Bundesregierung diesen Schaden?

Antwort: Der mit der Maßnahme angestrebte volkswirtschaftliche Nutzen wird sich erst mit ihrer Realisierung einstellen. Ein Schaden lässt sich daraus nicht ableiten.

15. Welche Ziele verfolgt die Bundesregierung mit der von ihr vorgeschlagenen sogenannten Monitoring-Gruppe?

16. Welche Aufgaben und Rechte hat diese Monitoring-Gruppe in der Organisationsstruktur?

17. Wer soll warum in der begleitenden Monitoring-Gruppe Mitglied werden und wer ernennt wann die Mitglieder?

Antwort: Die Fragen 15, 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Bei den Untersuchungen sollen die unterschiedlichen Interessengruppen (Schiffahrt, Wirtschaft, Fischerei, Naturschutz usw.) aktiv einbezogen werden. Zu diesem Zweck soll eine Monitoring-Gruppe gebildet werden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erwartet eine bessere Partizipation der Hauptbetroffenen, mehr Transparenz und im Ergebnis eine Lösung, die im Konsens erarbeitet ist.

Die Aufgaben der Monitoring-Gruppe sowie der teilnehmenden Personen sind Gegenstand der Verhandlungen mit dem Freistaat Bayern. Die Abstimmung mit den Beteiligten ist noch nicht abgeschlossen.

Für Hans-Michael Goldmann sind die Antworten auf eine Kleine Anfrage der FDP ein schlechter Scherz

„Bundesregierung spielt mit falschen Karten“

Anlässlich der Beantwortung der vom ihm initiierten Kleinen Anfrage zum Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen, erklärt der Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion für Schifffahrt und Häfen:

„Das Bundesverkehrsministerium spielt beim Donauausbau mit falschen Karten. Die Beantwortung der Kleinen Anfrage ist ein schlechter Scherz.“



Hans-Michael Goldmann, FDP

Abgesehen davon, dass die meisten Fragen der Kleinen Anfrage gar nicht beantwortet werden, widersprechen sich die wenigen Antworten dann auch noch. Einerseits behauptet das Verkehrsministerium, dass die Ergebnisse der Studie unverzichtbar seien, andererseits habe man aber noch nicht mit der Studie beginnen können, weil man auf den Förderbescheid gewartet habe. Dieser Förderbescheid liegt aber seit dem 20. No-

vember 2008 vor und nach 90 Tagen hätte das Verkehrsministerium einen Strategieplan vorlegen müssen zur Realisierung der Studie. Somit droht Deutschland sogar die Rücknahme des Förderbescheids der EU-Kommission.

Weiterhin behauptet die Bundesregierung, dass insbesondere das Land Bayern sich als Hindernis für eine zügige Abwicklung erwiesen hätte, doch nun würden die Verhandlungen intensiviert. Tatsächlich haben in den letzten Monaten gerade einmal zwei Sitzungen zwischen Bund und Land stattgefunden, das kann man nicht gerade eine Intensivierung nennen.

In der Antwort des Verkehrsministerium gibt es aber noch weitere Fehler, so wird behauptet, dass mögliche Probleme die sich aus der Wasserrahmenrichtlinie im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geprüft würden. Tatsächlich ist dies aber Gegenstand der geplanten Studie.

Erschreckend ist auch, dass die Studie nach Auftragserteilung mindestens 3 Jahre dauern wird, was bedeutet, dass auch während der gesamten nächsten Legislaturperiode sich in Sachen Donauausbau gar nichts tun wird; Stillstand allerorten. Bei öffentlichen Auftritten hatte die Parlamentarische Staatssekretärin Frau Roth sich noch für die enormen Fortschritte feiern lassen, die angeblich in Sachen Donauausbau erreicht worden wären, da kann man sich nur noch verhöhnt vorkommen.“

Schifffahrt online

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Ab 12.5.2009 auch als Printausgabe im Abonnement erhältlich!

So erreichen Sie uns:

Tel. +49-(0)211-383683 Fax +49-(0)211-383684 E-Mail: vertrieb@schifffahrt-online.de

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

Klar und ohne Schnörkel.

Für den neuen NRW-Verkehrsminister sind die Betuwe-Linie und der Eiserne Rhein lebenswichtig für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen

Lutz Lienenkämper folgt in Düsseldorf auf Oliver Wittke

Anfang März 2009 erhielt Lutz Lienenkämper als Nachfolger des über eine so genannte „Führerscheinaffäre“ zurück getretenen Oliver Wittke von NRW-Ministerpräsident Dr. Jürgen Rüttgers die Ernennungsurkunde als Minister für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Damit wurde er zugleich Vorsitzender der Bauministerkonferenz der Länder und des Bundes.

Und der 39-jährige aus Meerbusch machte auch gleich Nägel mit Köpfen: In einem Interview mit der Westdeutschen Zeitung (WZ) machte er deutlich: „Neue Straßen oder neue Eisenbahnlinien wie die Betuwe-Linie oder der Eiserne

Rhein sind lebenswichtig für den Wirtschaftsstandort NRW und locken Investoren an.“ Er gab dabei aber auch zu bedenken, dass es seine Aufgabe als Minister sei, auch die Interessen der Anwohner zu berücksichtigen um nicht zuletzt als Moderator Klagen vorzubeugen. Trotz solcher Herausforderungen ist der „Neue“ zuversichtlich: „Ich freue mich auf die neue Aufgabe und bin mir bewusst, dass eine große Herausforderung vor mir liegt, die ich mit aller Kraft und Kreativität angehen werde. Das Bau- und Verkehrsministerium ist für mich ein Schlüsselressort für die Erneuerung unseres Landes. Deshalb macht das neue Amt einen

besonderen Reiz aus. Die Anfangszeit werde ich zunächst zu intensiven Gesprächen mit den Fachleuten des Ministeriums nutzen und mich in die Themen einarbeiten. Meinem Vorgänger Oliver Wittke bin ich sehr dankbar, dass er mir ein hervorragend aufgestelltes Haus übergeben hat“, sagte Lienenkämper nach seiner Ernennung zum Minister.

Lienenkämper ist im Rheinland tief verwurzelt: Am 24. Mai 1969 wurde er in Köln geboren. Er ist evangelisch und ledig. Seine Kindheit und Jugend verbrachte er in Meerbusch. Dort machte er 1988 Abitur und dort lebt er auch heute. Nach der Schule absolvierte er seine Wehrpflicht bei der Luftwaffe in Essen und Köln. Danach studierte er Rechtswissenschaften in Bonn. Das 2. juristische Staatsexamen legte er im Dezember 1996 in Düsseldorf ab. Seit 1997 arbeitet er dort als Rechtsanwalt in einer wirtschaftlich ausgerichteten Sozietät.

Lienenkämper verfügt über langjährige kommunalpolitische Erfahrung: 1988 wurde er Mitglied der CDU, für die er 1993 in den Rat der Stadt Meerbusch einzog und deren Fraktion er von 2002 bis 2005 als Vorsitzender leitete.

Im Frühjahr 1999 wurde er zudem als Vorsitzender des CDU-Stadtverbandes Meerbusch gewählt, im Herbst 2002 als Mitglied im Vorstand des CDU-Bezirksverbandes Niederrhein. Seit 2004 ist er Mitglied im Kreistag des Rhein-Kreises Neuss und dort Vorsitzender der CDU-Fraktion.

Mit der Landtagswahl im Mai 2005 zog Lutz Lienenkämper in den Landtag des Landes Nordrhein-Westfalen ein. Dort vertritt er als direkt gewählter Abgeordneter die Interessen der Bürgerinnen und Bürger aus Meerbusch, Kaarst, Korschenbroich und Jüchen.

Geprägt von seinem Vater, der Architekt war, engagierte sich Lutz Lienenkämper als Mitglied im Rat der Stadt Meerbusch gerade auch beim Thema Stadtplanung. Ab 2004 brachte er sich mit Leidenschaft in die Arbeiten des Planungsausschuss ein, der für Stadtplanung, Stadtentwicklung und Liegenschaften zuständig ist. Mehrere Jahre lang leitete er den Ausschuss. Als Landtagsabgeordneter legte er seinen Schwerpunkt zudem auf die Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik und war seit 2006 wirtschaftspolitischer Sprecher der CDU-Landtagsfraktion.



Übergabe der Ernennungsurkunde für den neuen Minister für Bauen und Verkehr Lutz Lienenkämper in der Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen.

Foto: Staatskanzlei Nordrhein-Westfalen / Fotograf: Ralph Sondermann.

transport logistic 2009

Trotz Krise mehr Aussteller

Die transport logistic 2009 hat bereits die Gesamtzahl der Aussteller der vergangenen Veranstaltung 2007 übertroffen: Die Messe München erwartet in diesem Jahr vom 12. bis 15. Mai über 1.600 Unternehmen aus mehr als 55 Ländern. „Dieses Ergebnis sollte der Branche Mut machen. Es ist ein positives Signal, dass trotz konjunkturellen Abschwungs Unternehmen Flagge zeigen und ihre Geschäftstätigkeit auf der weltweit größten Messe für Transport und Logistik ankurbeln wollen“, sagt Eugen Egetenmeir, Mitglied der Geschäftsführung der Messe München.

Die transport logistic wird dieses Jahr auch ihren internationalen Anteil ausbauen. Die Globalisierung der Branche erfordert immer größere logistische Netzwerke. Weltweite just-in-time-Lieferungen sind nur für diejenigen möglich, die sich international verlässliche Partner suchen. So kommen mehr als 40 Prozent der angemeldeten Aussteller aus dem Ausland. Der Wert liegt damit mehr als zwei Prozentpunkte über dem der vorherigen Veranstaltung. Dabei zeigt sich ein deutlicher Trend: Immer mehr Länder, Regionen und Standorte setzen dabei auf Synergien und bündeln ihr Know-how auf Gemeinschaftsständen. Dies erleichtert dem Besucher zum einen die Navigation auf der Messe und zum anderen können Wirtschaftsstandorte so am besten die Bandbreite ihrer Kompetenz darstellen. So haben sich dieses Jahr erstmals Unternehmen der Handelsroute Europa-Asien, die sich von Zentralasien, Russland, Mittlerer Osten bis nach Südwest-Asien erstreckt, in einem Eurasia Pavillon zusammengeschlossen.

Zum ersten Mal wird sich auch Frankreich mit zwei Gemeinschaftsständen präsentieren, auf einem davon mit seinen Binnen- und Seehäfen. Ein weiteres Land, das zum ersten Mal gebündelt auf der transport logistic auftreten wird, ist Belarus. Auf Grund seiner geografischen Lage ist es ein wichtiges Transitland zwischen Mitteleuropa und Russland und unterhält selbst enge Handelsbeziehungen zu diesen Regionen.

Dr. Gunther Jaegers in einem Beitrag über die Situation der Tankschiffahrt falsch interpretiert

Selbstverpflichtung der Verloader gefordert

In unserer Februar-Ausgabe berichteten wir über die Situation der deutschen Binnentankschiffahrt und wiesen dabei auf die Gefahr hin, dass die Mineralölindustrie ab 2015 wegen fehlender Doppelhüllenschiffe auf andere Verkehrsträger umsteigen könnten.

Innerhalb des Beitrags - es handelte sich um die Wiedergabe eines Gesprächs mit Dr. Gunther Jaegers, geschäftsführender Gesellschafter der Duisburger Reederei Jaegers und Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt - und insbesondere in der Überschrift haben wir Dr. Jaegers dabei die Worte „Die Verloader müssen die Tankschiffahrt zur frühzeitigen Umstellung zwingen“ in den Mund gelegt. Wie sich im Nachhinein herausgestellt hat, handelte sich bei dieser Aussage um eine Fehlinterpretation.

Dr. Gunther Jaegers, der auch Vorsitzender der Tankschiffahrtskommission des Bundesverbandes Deutschen Binnenschiffahrt ist, schrieb uns speziell auf die Überschrift des Artikels bezogen:

„Das mag Ihr Schluss aus dem Gespräch mit mir sein, nicht aber eine Aussage von mir. Ich habe eine Selbstverpflichtung der Verloader gefordert, ihre Transporte schrittweise vorzeitig auf Doppelhülle umzustellen, um den notwendigen Markt für Investition und Finanzierung dieser Schiffe zu schaffen. Das ist meiner Meinung nach eine völlig andere Aussage.“

Und: „Weiter schreiben Sie, meine Sorge gilt weniger den Tankschiffern. Auch hier ist zwischen Ein- und Doppelhülleneignern innerhalb den Übergangsfristen zu unterscheiden. In der von mir angesprochenen außergewöhnlich guten Frachtlage, die übrigens inzwischen vorbei ist, bestand für den Einhüllenschiffer kurzfristig betrachtet keine Notwendigkeit um-

zubauen. Nach Ende der Übergangsfrist hat er allerdings ein erhebliches Problem, wenn er nicht in der Lage ist, das für den Bau eines Doppelhüllenschiffes notwendige Eigenkapital aufzubauen. Aber auch der Doppelhüllenschiffer hat in Zeiten schlechter Frachtlage ein erhebliches Problem, er muss dann zusammen mit den Einhüllenschiffen gegen die Überkapazität ankämpfen und das bei höheren Kosten. In unserem Gespräch hatte ich Sie auf beide Situationen hingewiesen.

Der Satz „Von der Idee, dass die Verloader schon heute auf gleichen Relationen für Doppelhüllenschiffe eine höhere Fracht bezahlen als für Einhüllenschiffe, hält Jaegers überhaupt nichts.“ ist für mich gänzlich inakzeptabel. Meine Aussage war, dass in der zum Zeitpunkt unseres Gesprächs außergewöhnlich guten Frachtsituation auf dem Spotmarkt eine noch höhere Fracht für Doppelhüllenschiffe nicht sinnvoll durchsetzbar wäre. Ich habe Sie allerdings auch deutlich darauf hingewiesen, dass kein Mensch sagen könne, wie lang diese Situation anhält. Im Bereich der Vertragsfrachten ohne Bezug zum Spotmarkt, wie Sie z.B. für den Transport chemischer Produkte oder für bestimmte Fahrgebiete üblich ist, ist selbstverständlich eine den höheren Kosten des Doppelhüllenschiffes angemessene Fracht zu zahlen. Diese muss sich allerdings durch Angebot und Nachfrage bilden. Gerade deshalb ist die Selbstverpflichtung der Verloader zum schrittweisen vorzeitigen Einsatz von Doppelhüllenschiffen so wichtig. Damit kann wenigstens für diese Schiffe ein Marktpreis erzielt werden, der die Investition und Finanzierung erlaubt.“

Wir bedauern die Fehlinterpretation und hoffen, dass sie nicht zu schädlichen Missverständnissen innerhalb des Tankschiffahrtsgewerbes und den Verladern der Mineralölindustrie geführt hat.

Friedbert Barg

Für den Transport auf dem Wasserweg sprechen auch die günstigen Kosten

Der Henkel-Konzern setzt bei vielen Transporten auf das Binnenschiff

Es war nicht zuletzt der Umzug seines im Jahre 1876 in Aachen gegründeten Unternehmens zur Herstellung von Pulver-Waschmitteln in den Düsseldorfer Süden, mit dem der Kaufmann Fritz Henkel im Jahre 1899 den Grundstein für den Erfolg der nach ihm benannten Firma legte. Denn im damals eher ländlich geprägten Stadtteil Holthausen fand er nicht nur eine beinahe 55.000 Quadratmeter große Freifläche. Auch die Verkehrsmöglichkeiten waren ideal: Ein Bahnanschluss bestand bereits und zwei Jahre nach der weitsichtigen Entscheidung begannen die Arbeiten für den Henkel-Hafen im nahen Stadtteil Reisholz.

1982 übernahm die Stadt die Anlagen, über die zu dem Zeitpunkt rund 550.000 Tonnen pro Jahr bewegt wurden. Rohstoffe für die Produktion ebenso wie fertige Waren für die

Kunden, die damals schon in der ganzen Welt warteten. Heute gehören die Anlagen zu den Neuss-Düsseldorfer Häfen.

Auch wenn die Verantwortung für die Umschlagstelle inzwischen abgegeben wurde, ist der global agierende Markenartikelhersteller nicht nur an seinem Standort im Düsseldorfer Süden darauf angewiesen, Transporte schnell, sicher, zuverlässig und kostengünstig zu organisieren. Zuständig sind dafür eigene Fachleute, wie Rüdiger Verheyen-Maassen, Logistics Purchasing Manager für das Unternehmen, erklärt.

Seit mehr als 13 Jahren kauft er logistische Dienstleistungen für die Bereiche See-, Luft-, Kurier-, Express- und Paketdienste sowie Paletten ein. „Ein Schwerpunkt liegt dabei ganz eindeutig auf dem Seefrachtbereich.“ Und um die Waren an die Küste zu bekommen, versuchen

die Mitarbeiter im Exportbereich, in Containern verpackte Fracht über Binnenschiffe auf den Wasserstraßen abzuwickeln. Für den Transport auf dem Wasserweg sprechen verschiedene Faktoren: „Die Vorteile sind für uns zunächst die vergleichsweise günstigen Kosten.“ Da darüber hinaus nachhaltiges und gesellschaftlich verantwortliches Wirtschaften zu den Unternehmenswerten gehören, richtet Henkel einen besonderen Fokus auch auf umweltverträgliche Prozesse. Bemühungen, die im Unternehmen nicht nur eine lange Tradition haben, sondern auch Aufsehen erregen: Im Rahmen des ersten deutschen Nachhaltigkeitstages ist Henkel als nachhaltigste Marke ausgezeichnet worden. „Eine Verpflichtung, die natürlich auch für alle Transporte gilt.“ Und da ist es Verheyen-Maassen besonders wichtig, immer wieder darauf hinzuweisen, wenn möglich, das umweltverträgliche und sichere Verkehrsmittel Binnenschiff zu nehmen.

Allerdings nicht immer: Gerade wegen der Nachhaltigkeit setzt der Fachmann auf einen vernünftigen Mix aus den unterschiedlichen Verkehrsträgern, die jeweils dort eingesetzt werden, wo sie ihre Stärken am besten ausspielen können. So legt das Supply Chain Management, das die Produktionsabläufe kontrolliert und steuert, einen eindeutigen Fokus auf den Faktor Zeit: Produkte wie Rohstoffe müssen nicht nur so schnell wie möglich, sondern vor allem pünktlich dort sein, wo sie gerade benötigt werden.

Deshalb kann es günstiger sein, über kurze Distanzen kleinere Mengen per Lkw in einen nahen Seehafen zu fahren, wo ein Binnenschiff bei Kapazitätsengpässen länger warten müsste. Verheyen-Maassen: „In Bremen oder Hamburg gibt es zudem Probleme mit der Erreichbarkeit, weil der Kanal für bestimmte Binnenschiffe eher nicht geeignet ist.“ In solchen Fällen kann zum Beispiel die Bahn eine Alternative sein. Zudem verfügen auch nicht alle Henkel-Standorte in der Bundesrepublik über einen Anschluss an eine Wasserstraße.

Durch die Nähe zu Europas belebtester Wasserstraße, die zudem eine direkte Anbindung an die großen Nordseehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen bietet, nimmt das Schiff am Standort Düsseldorf einen vergleichsweise großen Anteil ein. Die Fracht wird dann zumeist im Neusser oder Düsseldorfer Containerterminal umgeschlagen und die letzte Strecke per Lkw bewältigt.



Viele Artikel mit dem weltberühmten Henkel Logo werden per Binnenschiff transportiert

Geschichten aus der Schifffahrt (III)

Gespräch mit einem Zeitzeugen ...

In einer *Schifffahrt online* Serie erzählt der frühere 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.

In dieser Folge gibt der Autor ein Gespräch wieder, dass er mit seinem Onkel Günther, ebenfalls einem altgedienten Binnenschiffer, über die alten Zeiten geführt hat.

Karl Gerhard: Onkel Günther, du bist Jahrgang 1925 – also zur Zeit im 84'sten Lebensjahr, und wenn ich es richtig beurteile, geht's dir gut !?"

Onkel Günther: Ja, so ist es, - ich will mal meinem Arzt Glauben schenken, der mir erst heute Morgen versichert hat, er habe an meiner körperlichen und geistigen Verfassung nichts auszusetzen.

Karl Gerhard: Das freut mich zu hören. Erzähl doch mal, wie hat das mit dir und deiner Zeit in der Binnenschifffahrt angefangen und wie lange warst du berufstätig?

Onkel Günther: Ich bin im Jahr 1940, vier Tage vor dem offiziellen Ende meiner Schulzeit, in Spay (also vor der Haustür) an Bord gegangen und zwar an Bord des Schleppkahnens „Carnap“, (Haniel 74) „dem Schiff meines Vaters, - deines Großvaters.

In dieser Zeit nahm man auf die Belange der Schifferfamilien und ihrer Kinder noch eine gewisse Rücksicht und passte die Schul- und

Ferienzeiten, bei mir war es in diesem Fall die Schulentlasszeit ein wenig, soweit es möglich war, den Bedingungen des Schifferlebens an. Deshalb durfte ich vier Tage vorher, zu meiner nicht gerade geringen Freude, hinaus in die Schifferwelt, eben weil just zu diesem Zeitpunkt der Opa mit seinem Schleppkahn in Spay vorbeifuhr, bzw. vor Anker ging.

Von nun begann eine Zeit, die (mit Unterbrechung durch die Kriegsdienstzeit) 45 Jahre meines Lebens bestimmen sollte.

An Bord befanden sich außer dem Opa, soweit ich mich erinnern kann, noch meine Brüder Erich, dein Vater also und der Älteste, der Joseph (Onkel Jupp). Es kann aber auch sein, dass der Joseph zu diesem Zeitpunkt schon als Ablöser auf anderen Schiffen der Reederei Haniel unterwegs war. Ich glaube, meine Mutter, deine Oma und unsere Elisabeth (Tante Elli) waren auch an Bord gewesen. Ich muss dazu sagen, es war ja bereits schon Kriegszeit und es wurde für alle nicht gerade leichter und für mich jetzt im Nachhinein (nach über 60 Jahren) nicht gerade übersichtlicher.

Karl Gerhard: Ich glaube, das kann man sich gut vorstellen. Wenn ich jetzt richtig gerechnet habe, was deine Zeit in der Schifffahrt betrifft, bist du im Jahr 1985 also mit 60 Jahren in den Ruhestand gegangen und mittlerweile seit fast 25 Jahren ein mehr oder weniger interessierter Beobachter des Geschehens in der Binnen- bzw. Rheinschifffahrt, - was meinst du, könntest du dir vorstellen, angenommen deine körperliche Verfassung ließe dies zu, nochmals als Kapitän zu fahren unter den heutigen Bedingungen?

Onkel Günther: Nein! Unter diesen Bedingungen nicht. Ich will dir dies mal erläutern. Fakt ist, die Haniel Reederei existiert gar nicht mehr, - schließlich hatte ich mich, wie du sicher auch, durch die langjährige Zugehörigkeit zu dieser Reederei ein wenig als Teil der Firma, als kleines Rädchen im großen Getriebe angesehen. Ich habe mich, wie die meisten meiner Kollegen auch, mit ihr in gewisser Weise auch als Schifffahrtstreibender identifiziert. Nun ist diese Identität weg, aus und vorbei. Und wenn ich mir die heutigen Verhältnisse in der Binnenschifffahrt und



CARL REHDER GMBH
Assekuranz- und Schiffsmakler

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.



So oder so ähnlich hat auch der „Haniel 74“ Carnap ausgesehen (Foto: eig. Sammlung)



„Franz Haniel XVII“ an der Loreley zu Berg (etwa 1956)

Foto: eigene Sammlung

die Bedingungen für die Beschäftigten, (soweit sie mir bekannt sind) ansehe, kommt es mir vor, als wären sie alle „Getriebene“. Getriebene einer hektischen Zeit, in der das gesamte berufliche Dasein scheinbar von Terminen, vom Wahn des immer schnelleren, immer größeren und mit immer mehr Aufwand zu bewältigenden Alltags bestimmt wird. Natürlich konnte man diese Entwicklung schon bereits vor 25 Jahren erkennen. Du kannst dich sicher auch noch an die immer enger werdenden Zeitvorgaben durch die Reederei erinnern, an dieses elende Vorrechnen wann man wo welche Brückenzeit zu erreichen hat, wie lange Kuppelzeiten zu sein haben, auch dann wenn immer weniger Personal zur Verfügung stand, usw. Der Opa verstand schon in den 60'er Jahren die Binnenschiffahrtswelt nicht mehr, wenn wir ihm erzählten, dass wir mit unseren Schleppzügen in 2 Tagen von „der Ruhr“ bis „auf die Schottel“ fuhren und in 3 – 4 Tagen sogar bis Mannheim oder Karlsruhe. Zu seiner Zeit benötigte man dafür noch eine Woche oder mehr.“

Karl Gerhard: Ja, das stimmt ich kann mich noch an sein ungläubiges Gesicht erinnern und an den Ausspruch dazu, - demnächst erzählt ihr mir noch, dass der Rhein andersrum fließt, weil ihr das so hingekriegt habt, damit ihr in Bergfahrt schneller seid - .

Onkel Günther: Was ich selbstverständlich mit Interesse verfolgt habe, soweit mir das möglich war und ist, ist die technische Entwicklung in der Binnenschiffahrt. Diese hat, nach meiner Auffassung, enorme Fortschritte im Hinblick auf beherrschbare Sicherheit und Leichtigkeit des Transportes, also der Fahrerei ganz allgemein, gemacht und damit sicher für jüngere Leute, ich denke auch für dich noch, an Attraktivität gewonnen. Nur für unsereinen ist das nix mehr.

Wir Älteren waren froh, dass wir die auch schon zu unserer Zeit, der 60'er, 70'er und 80'er Jahre, sich rasant weiter entwickelnde Technik beherrschen lernten. Ich frag' mich manchmal, ob man in der Binnenschiffahrt von verantwortlicher Seite denn nicht erkennt, dass man aus einem Rhein keinen Mississippi machen kann. Irgendwo sind doch zumindest der Größe von Rheinschiffen und Verbänden Grenzen gesetzt, - bei aller Technik-Gläubigkeit.

Karl Gerhard: Kommen wir mal wieder auf deinen schiffischen Werdegang zurück. Nach deiner Kriegsdienstzeit, die dich, soweit mir bekannt, zur Kriegsmarine und hier u.a. auch auf die „Wilhelm Gustloff“ geführt hat, kehrtest du 1948 aus englischer Kriegsgefangenschaft zurück und fingst auch relativ schnell wieder in der Binnenschiffahrt an.

Onkel Günther: Ich musterte (wie dein Vater) allerdings nur für 1 Jahr bei Steenkohle, das war zu dieser Zeit übrigens die Reederei Neska / Rotterdam als Matrose an. Aber das hast du ja bereits beschrieben. Übrigens hast du mich zu früh befördert. Erst nach meinem Wechsel 1949 zur Reederei Franz Haniel & Cie wurde ich Rudergänger. Ansonsten stimme ich deinen Schilderungen zu dem Räderboot „Ragnar“ und der Umschreibung der Verhältnisse an Bord uneingeschränkt zu, - das ist so korrekt - das war damals so.

Karl Gerhard: Trotzdem noch mal die Frage: Was war eigentlich so besonders an dieser Räderboot?

Onkel Günther: Nun, - sie war wohl die einzige Räderboot im Schleppbetrieb mit fast 50 Schaufelradumdrehungen/Min, sehr stark (mit ca. 1600 PS), ein großer Energiefresser, mehr als 60 Zentner/Std. Von der Bauweise für al-

le Besatzungsmitglieder eine der schönsten und (soweit man das sagen konnte) komfortabelsten Räderboot. (an der Wortwahl meines Onkels – einmal Räderboot und ein anderes Mal Radboot – kann man feststellen, dass es wohl unterschiedliche Bezeichnungen für diese Seitenrad-Dampfschlepper gab)

Soweit ich mich erinnern kann fuhren wir als Besatzung an Bord: 1. „Den Alten“ den Franze-Fritz, 2. den Steuermann, (deinen Vater) 3. den Rudergänger, 4. vier Matrosen, (ob wir Schmelzer, heute Azubis, an Bord hatten weiß ich gar nicht) 5. den Maschinisten, 6. den Untermaschinisten, 6 Heizer (auch Stocher genannt) und last but not least den Menagemann (also den Koch) und jetzt weiß ich's wieder, auch 2 Schmelzer, die mussten nämlich nicht selten Kartoffel schälen.

Karl Gerhard: Soviel zum „Ragnar“. Wenn da noch Bedarf nach Detail-Infos besteht, komme ich nochmals auf dich zu. Du bist dann im Jahr 1949 zur Reederei „Franz Haniel & Cie“ gegangen?“

Onkel Günther: Richtig – und zwar als Rudergänger (wer von der „Ragnar“ kam, musste wohl was können, war für höhere Aufgaben qualifiziert) auf die Räderboot „Franz Haniel XVII“ und später dann auf den „Franz Haniel VI“, wurde dann Steuermann auf „Franz Haniel XII“, und dann auch auf dem Dieselschlepper „Franz Haniel XXVI“.

Karl Gerhard: Ach ja – da war mein Vater, also dein Bruder Erich, doch auch an Bord und sogar ich als ca. 2 oder 3 Jahre alter Knirps, zusammen mit Mutter - als zeitweilige Gäste.

Onkel Günther: Das stimmt, dein Vater war Ablöser* an Bord vom "Franz Haniel XXVI". Da gibt es wohl auch eine Geschichte von dir. Du schließt im Vorunter*, direkt hinter dem Schott vom vorderen Kettenkasten. Jedes Mal wenn abends vor Anker gegangen wurde, und du bereits schon in deinem Bettchen lagst, bekam deine Mutter Angstzustände, wenn die Kette rausrasselte und sie das vorher nicht mitbekommen hatte. Sie sauste dann ins Vorunter um dich, vermutlich laut schreiend, in ihren Armen trösten zu können – aber du schließt einfach weiter und ließest dich auch durch diesen Höllenlärm nicht stören.

Der Übergang vom Dampf- zum Dieselschiff vollzog sich bei mir übrigens nicht abrupt, von heute auf morgen sondern über einen längeren Zeitraum, auch in meiner Zeit als Ablöser*, Anfang bis Mitte der 50'er Jahre. Immer wieder musste ich mal unter Dampf und dann auch wieder Dieselboote fahren. In meiner Ablöserzeit kam ich dann auch an Bord des "Franz Haniel XXVIII", des zu dieser Zeit stärksten Dieselschleppers auf dem Rhein. Der "Franz Haniel XXVIII" hatte (nach seinem Umbau) 2 MAN U-

Boot Dieselmotoren mit je 1500 PS an Bord. Nicht selten fuhren wir mit 6 oder 8 Anhängen von Rotterdam aus zu Berg. Kannst du dir das Geworschtel (das Gewirr) mit den Schleppsträngen vorstellen. Beim Aufpacken* musste man höllisch aufpassen, dass die Stränge nicht verkehrt ausgegeben wurden – den letzten immer unter den vorhergehenden. Du kannst dir sicher vorstellen, was im umgekehrten Fall passiert wäre. Wenn wir in Ijsselmonde aufpackten waren wir mit „der Boot“ schon nahezu in Kinderdijk als der letzte Anhang seine Anker gelichtet hatte und wir Vollhand machen konnten. Es gab weder Funk- geschweige denn Telefonverbindung an Bord der Schiffe im Schleppzug, es wurde alles über Flaggen- bzw. sonstige Sichtsignale geregelt. Und dann gab's da ja auch noch die akustischen, die Glockensignale. Für mich vorne auf dem Schlepper bedeutete dies u.a.: Erst wenn der auf Nr.1 befindliche Anhang seine Reedereiflagge, also die Topp- auch Fahrflagge ganz hoch zog, konnte ich davon ausgehen, dass im gesamten 600 – 1000 m langen Schleppzug alles in Ordnung war und die Reise, bzw. die Bergfahrt nach Duisburg und weiter beginnen konnte. Dieses Flaggensignal, manchmal auch begleitend mit Glockensignal wurde von ganz hinten, z.B. dem Anhang Nr. 8 bis nach vorne durchgegeben. So ein Aufpacken* dauerte oft länger als eine Stunde. Du musst bedenken, dass ja auch von den vorderen Anhängen noch die Stränge gefischt und in den Briddelhaken gelegt werden mussten eine nicht ganz einfach zu bewältigende Arbeit. Also den letzten Anhang bekam ich während einer solchen Reise über weite Strecken gar nicht in Sicht. Ich weiß welche Frage du mir noch stellen möchtest. Den längsten Schleppzug hatten wir einmal von Rotterdam bergwärts, allerdings nicht die gesamte Strecke bis Mannheim, (ich glaube da waren's nur noch 4) mit sage und schreibe



1951 an der Loreley zu Berg - noch ohne gelben Schleppzylinder, der erst Mitte der 50'er Jahre Vorschiff wurde, (Foto: eig. Sammlung)

10 Schiffen. Der Schleppzug war knapp über 1300 m lang. So viele Schleppstränge hatten wir gar nicht an Bord, die letzten beiden mussten eigene Schleppdrähte ausbringen.

Karl Gerhard: Das war Schleppschiffahrt wohl in ihrer extremsten Form?!

Onkel Günther: Kann man so sagen, aber Spaß gemacht hat eine solche Herausforderung schon. Vor allem, wenn so eine Reise problemlos verlief. So manches Mal jedoch ging irgendetwas schief. Z. B. einer der Anhänge lief, wegen schlechten Ruderwerks aus demselben, riss ab und kam fest. Wenn keine andere Lösung in Sicht war, hieß das für uns, Schleppzug loswerfen und den Havaristen losturnen und ggf. wieder alles aufpacken. Um Opas Spruch nochmals zu bemühen; es gab zwar keine hölzernen Schiffe mehr – aber eiserne Matrosen gab's immer noch.

Karl Gerhard: Ich möchte, auch wenn's vielleicht nervt, noch mal auf die Dampfschiffahrt zu sprechen kommen. Ich hab' nie so richtig be-

griffen, wie das mit dem Nieder- Mittel- und Hochdruckprinzip funktionierte??

Onkel Günther: Na ja, ich war zwar kein „Dampfannes“* aber das Prinzip kann ich dir erklären. Im Gegensatz zu Dampflokomotiven, die vielfach im Hochdruckbereich arbeiteten, leistete man sich an Bord der Dampfschiffe, bzw. der Räderboote i.d.R. 3 Druckkessel mit den entsprechenden Antriebssystemen. Hochdruck, Mitteldruck und Niederdruck. Das Ganze funktioniert in etwa so: Auf die Antriebswelle der Seitenräder wirkten drei unterschiedliche Kraftsysteme, übertragen durch die Pleuelstangen des Hoch- Mittel- und Niederruckzylinders. Dabei wurde der in den Kesseln erzeugte Dampf durch Rohrleitungen über Ventile und Schieber so gesteuert, dass er dem jeweilig gerade am oberen oder unteren Totpunkt stehenden Zylinder zugeführt wurde, (jedenfalls bei den doppelt wirkenden Dampfmaschinen).

Es gab Volldruck- und Expansionsdampfmaschinen. Frag' mich nicht, warum bei den einen das volle Zylindervolumen und bei den anderen nur eine teilweise Füllung des Dampfzylinders erfolgte. Ich weiß nur, dass bei Erreichen des Reisezieles oder des Etappenzieles, - also vor dem „Vorankergehen“ erst der Hoch- dann der Mittel- und zuletzt der Niederdruck genutzt wurde. Übrigens, die Feuer wurden auf so einer Reise nie ganz herunter gefahren, dennoch mussten die Heizer oder auch Stocher genannt am Morgen wesentlich früher raus aus den Federn bzw. herunter von den Strohsäcken, als z.B. die Matrosen.

(Teil 2 des Gesprächs folgt in der nächsten Ausgabe)

Erklärung einschlägiger bzw. traditionsgebundener Ausdrücke und Zeichnungen in der Binnenschiffahrt

Carnap: Schleppkahn, Bauwerft Gute Hoffnungs-Hütte (GHH) Walsum, gehörte in den 1930'er Jahren zu einer neu aufgelegten Serie von Kahnern durch die Reederei Franz Haniel & Cie

anmustern: Antritt eines Arbeitsverhältnisses an Bord

Ablöser: Vertreter des Stammkapitäns wäh-

rend Urlaubs- und Krankheitszeiten

Vorunter: Der vordere Bereich eines Schiffes (Bootes) unter Deck

aufpacken: Aufnahme des Schleppzuges, ausgeben der Schleppstränge

Dampfannes: (rheinisch) scherzhaft für den Maschinisten auf einem Dampfschiff

Vollhand: Volle Kraft

Decksbeläge müssen Brandschutzvorschriften entsprechen, trittfest und wetterbeständig sein

Decksbelag: Innovative Technik vom Bodensee

Von Dipl.-Ing. Volker Renner

Am 18. September 2008 wurde das neue Galerieschiff der Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH (BSB), die „Sonnenkönigin“, der Öffentlichkeit vorgestellt (siehe ausführlichen Artikel in Schifffahrt online Nr. 1/2009). Entworfen und gebaut wurde dieses Ta- gungs- und Veranstaltungsschiff für bis zu 1000 Gäste. Besonders auffallend ist sein futuristisches Aussehen in Verbindung mit der vielfältigen Verwendung von Glas und Chrom.

Eine große Herausforderung für die Bodanwerfer und ihre Zulieferfirmen war die Vorgabe, den Tiefgang von 1,95 Metern und das Gewicht von 950 Tonnen nicht zu überschreiten. Somit galt es, nicht nur bei der Konstruktion des Schiffes, sondern auch bei der Ein- und Ausrüstung Gewicht einzusparen. Dies traf in besonderem Maße auch für die Firma BSR-Schiffsbeschichtungen von Christoph Rettich aus Bodman am Bodensee zu, die alle Deckbeläge - je ca. 1000 m² Außen- und Innenfläche - anzufertigen hatte. „Die Anforderungen waren gewaltig hoch“, so

Christoph Rettich. „Zum einen ist es bei Decksunebenheiten und Gefälle äußerst schwierig, eine ebene Estrichverteilung zu erreichen, wobei dieser Estrich gleichzeitig so stabil und leicht wie möglich sein soll“. Darüber hinaus müssen die Decksbeläge den heutigen Brandschutzvorschriften

entsprechen und außen nicht nur trittfest, sondern auch wetterbeständig sein. Die Arbeit konnte vom Team der BSR-Schiffsbeschichtungen in einer kurzen Zeitspanne, nicht zuletzt durch viele Nacht- und Wochenendschichten, rechtzeitig fertig gestellt werden.

„Die Vorarbeiten waren reine Experimentalphysik“, sagt der Experte Christoph Rettich, der den neuen Deckbelag für die „Sonnenkönigin“ in Form von Musterplatten zahllosen Versuchen und Labortests unterzog, um mit verschiedenen Mischungsverhältnissen Druck- und Zugbelastung, die Dichtigkeit und vor allem das Gewicht optimal herauszuarbeiten.

Für den Estrich, der in einer pastösen Masse aufgetragen wird, konnte Rettich in den Laborversuchen den ursprünglichen Materialbedarf von 27 Tonnen auf 16 Tonnen, d. h. auf ca. 60 %, reduzieren, was zur endgültigen Auftragserteilung führte. Weitere Details will er aus verständlichen Gründen nicht verraten.

Bei der Auftragung der schalldämmenden Masse auf die Stahldecks galt es, Gefälle und Unebenheiten auszugleichen und Wasser- rinnen, Treppenaufgänge, Luken, Lüftungen sowie Ecken und Kanten zu berücksichtigen. Der Außenbereich erhielt anschließend einen Endbelag aus einer Polyurethan-Beschichtung von SIKA, der sehr robust und natürlich witterungsbeständig ist, während der Boden im Innenbereich mit einer zusätzlichen Schall- und Wärmedämmung sowie einem speziellen Bodenbelag ausgestattet wurde.

In den zwei Monaten für den Innenbereich und den vier Monaten für die Außendecks war eine ständige Abstimmung mit anderen Gewerken erforderlich. Häufige Planungsänderungen und aktuelle Ereignisse erforderten eine flexible Einstellung auf die jeweilige Situation vor Ort. Die Erleichterung war daher groß, als das Schiff zu seiner Jungfernfahrt startete. Mit der Schiffstaufe der „Sonnenkönigin“ konnte die BSR-Schiffsbeschichtungen die Premiere einer neuen erfolgreichen Technik für Schiffsbeläge feiern. Nach dem derzeitigen Interesse daran wird sie sicher noch bei anderen neuen oder modernisierten Schiffen auf dem Bodensee, aber auch in anderen Gewässern zum Einsatz kommen.

„Natürlich wird mein neu entwickeltes Produkt keinen solch glanzvollen Namen tragen wie dieses Schiff, aber es freut mich schon, dass gerade dieses hochmoderne große Bodenseeschiff tagtäglich die hohe Qualität dieser Entwicklung beweist“ freut sich Christoph Rettich.



Aufbringung des Estrichs im Außenbereich ...



... und im Innenbereich

Fotos: BSR

Gemeinsame Service-Landschaft für die Caterpillar-Dieselmotoren in Deutschland, den Niederlanden und Österreich

Zeppelin mit länderübergreifendem Service für die Binnenschiffsmotoren

Aufgrund der hohen Marktakzeptanz für Caterpillar Schiffsmotoren und der damit einhergehenden ständigen Erhöhung der Motorenpopulation von Caterpillar Motoren in der Binnenschifffahrt sowohl auf niederländischer und deutscher Seite haben die Zeppelin Power Systems und Pon Power Systems beschlossen, ihre grenzübergreifende Servicezusammenarbeit weiter zu vertiefen.

Zeppelin bietet nun rund um die Uhr Serviceleistungen an Caterpillar-Motoren an den Standorten Bremen, Dorfprozelten, Duisburg, Freiburg, Hamburg, Lauenburg, Linz, Ludwigshafen und Wien.

Die hervorragende Lage dieser Service-Standorte, die sich alle direkt an oder neben den Wasserstraßen befinden, führt zu einer en-

ormen Verkürzung der Anfahrtswege für die Binnenschifffahrts-Unternehmer. Zeppelin Power Systems konnte einige Standorte bei namhaften Partnern wie M+E, MSG oder die Hitzler Werft aufbauen, so dass potentielle Kunden parallel zu den durch Zeppelin Power Systems angebotenen Dienstleistungen weitere Wartungs- bzw. Instandsetzungsarbeiten bei diesen Werften einplanen können.

Die Werkstätten der Zeppelin Power Systems sind mit den für Caterpillar-Motoren notwendigen Spezialwerkzeugen ausgerüstet. Bei dem Personal handelt es sich um hochqualifizierte, eigens für diesen Service ausgebildete Servicetechniker.

Dieses neue Konzept schafft viele Vorteile. Neben den hohen gebotenen Qualitätsstandards im Bereich Service, Personal, Werkzeug und

Material, verringert sich für die Binnenschifffahrts-Unternehmer die Liegezeit und somit die dadurch entstehenden Kosten. Um einen 24x7-Stunden Service an allen Standorten anbieten zu können, hält Zeppelin Power Systems alle gängigen Ersatzteile auf Lager und nicht-gängige Ersatzteile werden, wie bei Zeppelin üblich, innerhalb von 24 Stunden oder sogar über Nacht geliefert.

An den Standorten der Partner von Zeppelin Power Systems stehen zudem Werkstätten und bei Bedarf auch das qualifizierte Personal der Partner zur Verfügung.

Zeppelin Power Systems liefert Caterpillar- und MaK-Schiffsmotoren mit einer Leistung von 187 kW bis 7200 kW und Diesel-Generatorsets von 10 kVA bis 6500 kVA und bietet nun kompetente und schnelle Hilfe an zusätzlichen Servicestandorten.



Halle 10.2 –
Stand B36/D38



ECLIPSE® 705

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



Sicherheit liegt in unserer Natur












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

Forschungsprojekt

Wärtsilä und MAN haben Zulassung für HERCULES

Die Europäische Kommission hat den Vorschlag zum Forschungsprojekt HERCULES-Beta zugelassen. HERCULES-Beta verkörpert eine bedeutende, internationale, kooperative Bemühung, den Kraftstoffverbrauch kombiniert mit ultra-niedrigen Emissionen zu senken und die künftigen Generationen der besonders effizienten und sauberen Schiffsdieselmotoren zu entwickeln. Absicht des HERCULES-Beta Projekts ist es, die gegenwärtigen, von der IMO gesetzten Grenzen zu überwinden und dabei die ökologische Leistung des Transports auf dem Wasser grundlegend zu verbessern.

HERCULES-Beta begann am 1. September 2008 mit einem Budget von 25 Millionen Euro und wird plangemäß 36 Monate laufen. Das Projektkonsortium besteht aus 32 Teilnehmern einschließlich Lieferanten von Motorenkomponenten, Zulieferern, Universitäten, Forschungsstellen und Reedereien aus 10 europäischen Ländern. HERCULES-Beta ist die zweite Phase eines Programms, das 2002 als ein langfristiger, strategischer Forschungs- und Entwicklungsplan konzipiert wurde. Das Projekt wurde von zwei der größten Hersteller von Dieselmotoren – Wärtsilä Corporation und MAN Diesel – initiiert. Heute werden 99% der Weltflotte mit Energie von Dieselantriebssystemen versorgt. Das wesentliche Ziel des Projekts ist, den Kraftstoffverbrauch der Schiffsdieselmotoren um 10% zu senken und die Schiffsdieseltriebssysteme auf mehr als 60% zu optimieren. Dies wird eine erhebliche Senkung der CO₂-Emissionen zur Folge haben. Ein weiteres Ziel des Projekts ist, sich bis Ende 2020 auf die Reduktion der ultra-niedrigen Abgasemission durch die Beseitigung von 70% von NO_x und 50% der von Schiffsmotoren stammenden Partikel zu konzentrieren.

HERCULES-Beta umfasst 54 Teilprojekte und wird durch das 7. Rahmenprogramm der Europäischen Kommission (FP7, Thema Transport) finanziert. Im Jahr 2007 stellte eine Gruppe von mehr als 40 europäischen Unternehmen, Universitäten und Forschungsstellen unter der Leitung von MAN Diesel und der Wärtsilä Corporation ein großes, 43-monatiges, kooperatives Projekt fertig.



„Der Fliegende Holländer“ wird für die Reederei Vereinte Ostdeutsche Compagnie fahren

Neubau der Schiffswerft Kiebitzberg

FGS im Stil eines Wassercabrio

Am 27.03.2009 fand in Berlin die feierliche Taufe eines neuen Fahrgastschiffes im Stil eines Wassercabrio statt. Die Taufe des Neubaus der Kiebitzberg Schiffswerft auf den Namen „Der fliegende Holländer“ wurde von Sarah van Wulfften Palthe-Fouls, Gattin des Botschafters des Königreiches der Niederlande, vorgenommen. Nach erfolgreicher Namensgebung des Schiffes lösten die Eigner mit einem großen Präsentkorb den Glücksscent bei den Schiffbauern aus, so dass damit der erfolgreiche Neubau des Fahrgastschiffes abgeschlossen und gedankt wurde. Nach der offiziellen feierlichen Zeremonie versammelten sich die geladenen Gäste auf dem Schiff zur Jungfernfahrt auf der Spree. Die Rundfahrt nahm ihren Höhepunkt, als das zweiteilige, gläserne Schiebedach zu-

rückgefahren wurde und eine Vielzahl roter, blauer, weißer und orangefarbener Luftballone, den niederländischen Nationalfarben, in den Himmel entließ.

Das 27,31 m lange und 5,08 m breite Schiff wurde von Hans-Ulrich Förster konstruiert, das Interieur entwickelte Andreas Lewerken. Angetrieben wird das Schiff, das 100 Fahrgäste aufnehmen kann, von einem IVEVO-Motor.

Die durchdachten Details und die moderne, hochwertig ausgeführte Innenausstattung geben dem Schiff einen eigenen, speziellen Charme – ein neues Gesicht auf den Wasserstraßen zwischen der O2 World & Schloß Bellevue. Eigentümerin des neuen Fahrgastschiffes ist die Vereinte Ostdeutsche Compagnie (VOC GmbH) in Berlin.



Übernahmen mit Kapitän Becker (Mitte) in Berlin ihr neues Schiff: VOC-Geschäftsführer Ben Wolters (l.) und Koen Mathot (r.)

Messumformer mit Typenzulassung für Dampfbehälter Magnetrol Eclipse 705

Die zweite Generation des Eclipse 705 von Magnetrol, eines elektronischen Guided-Wave-Radar-Messumformers in 2-Leiter-Technologie, verfügt über eine Typenzulassung gemäß den neuesten europäischen Normen für Dampfbehälter, EN 12952-11 (Wasserröhrenkessel) und EN 12953-9 (Rauchrohrkessel) als „primäre Sicherheitseinrichtung“ und „sekundäre Sicherheitseinrichtung“. Diese Normen ergänzen die Konstruktionsrichtlinien PED um für den Einsatz von Dampfbehältern typische funktionelle Vorgaben. Der Eclipse 705 hat seitens der niederländischen Abnahme-gesellschaft Stoomwezen bereits 2002 eine Zulassung für den Einsatz als sekundäre Sicherheitseinrichtung an ampfbehältern erhalten. Als sekundäre Sicherheitseinrichtung erfüllt der Eclipse allgemeine Steuerungsfunktionen am jeweiligen Dampfbehälter, wie etwa die Steuerung der Heißwasserzuleitung zum Boiler. Bei einer Nutzung als „primäre Sicherheitseinrichtung“ arbeitet der Eclipse als Schutzschalter und schaltete den Boiler zuverlässig und sicher ab, wenn ein Notfall bzw. eine Gefahrensituation eintreten sollte. Die Anzahl an primären und sekundären Sicherheitseinrichtungen an einem

Dampfbehälter hängt ab vom Boilertyp, von der personellen Besetzung des Boilers (laufend besetzt, teilweise besetzt oder unbesetzt), vom Prozessdruck, von der Kapazität usw. Der Eclipse 705 bietet gegenüber herkömmlichen Messumformern eine Kombination von zwei maßgeblichen Vorteilen: hohe Zuverlässigkeit/Wiederholbarkeit und effiziente Prozessdichtung. Der Eclipse beruht auf GWR-Technologie (Guided Wave Radar). Dieses Messprinzip misst unabhängig von Prozessparametern wie Dichte, Leitfähigkeit, Epsilon-wert, pH usw. Die starken Druck- und Temperaturänderungen im Inneren eines Boilers haben erhebliche Auswirkungen auf die Genauigkeit und Zuverlässigkeit von herkömmlichen Messumformern (Differenzialdruck, Verdränger oder RF-kapazitiv). Die Prozessdichtung an der Sonde 7MS wurde speziell für Satttdampf konzipiert. Die Dynamik dieser Dichtung berücksichtigt die plötzlichen, und sich sehr stark ändernden Prozessdrücke und Temperaturen. Der Eclipse 705 mit Sonde 7MS hält bei Satttdampfanwendungen einem Prozessdruck von 155 bar bei einer maximalen Temperatur von +345°C stand. Bei Nicht-Dampfanwendungen kann der Eclipse unter Prozessbedingungen von

-196°C bis zu +430°C / Vollvakuum bis zu 430 bar eingesetzt werden. Der Eclipse 705 Messumformer kann sowohl zur Ermittlung von Füllständen als auch von Trennschichten zwischen Flüssigkeiten konfiguriert werden. Der Eclipse 705 ist auch in einer SIL2-Ausführung erhältlich. Dank der zusätzlichen Diagnosefunktion kann der Anwender dieses Gerät in äußerst anspruchsvollen Sicherheitsmessketten einsetzen. Mit einer Safe Failure Fraction (SFF) von 91% ist der Eclipse der einzige TDR-Messumformer auf dem Markt mit einer solch hohen Sicherheitsbewertung. Der Eclipse 705 (mit erweiterter SIL-Elektronik) eignet sich für SIL2-Messketten nach dem 1001-Prinzip („one out of one“) und weist eine Hardware-Fehlertoleranz von 0 gemäß FMEDA-Analyse durch Exidia nach IEC 61508 auf. Der Eclipse 705 ermöglicht Fieldbus, AMS, Hart und FDT/PACTware-Kommunikation.



24h Service in der Binnenschifffahrt.

Zeppelin Power Systems: Ihr zuverlässiger Partner im Bereich der Binnenschifffahrt. Ein umfangreiches Vertriebs- und Servicenetz, Standorte direkt an oder neben den Wasserstraßen, qualifizierte Servicetechniker und Original Cat-Ersatzteile auf Lager zeichnen uns als leistungsstarkes Team an Ihrer Seite aus. Besuchen Sie uns auf unserer Web Site www.zeppelin-powersystems.com und informieren Sie sich über unser Produkt- und Leistungsangebot.

Ihre Servicenummern: ☎ +49 (0) 203 4496-098 und 📞 +49 (0) 203 4496-393.

ZEPPELIN
Power Systems



MAK

Ein Jahrhundert für Antrieb und Energie. Der geniale Konstrukteur Karl Maybach legte den Grundstein für eine Erfolgsgeschichte

MTU: Neue Herausforderungen für die Motoren der Zukunft

Die drei Buchstaben M T U stehen weltweit für Dieselmotoren, Antriebssysteme und Energieanlagen auf höchstem Niveau. Im Jahr 2009 feiert das Unternehmen, das als Luftfahrzeug-Motorenbau GmbH gegründet wurde, sein 100-jähriges Bestehen.

Schon damals stand für den Mitgründer Karl Maybach im Vordergrund, was MTU-Systeme bis heute auszeichnet: Beste Leistung und überragende Zuverlässigkeit. Heute setzen Yachtbesitzer, Schnellfähren-Reedereien, Minenbetreiber, Krankenhäuser, Sicherheitsbehörden, Atomkraftwerkbetreiber, Stromversorger, Flughäfen und viele andere, die mehr wollen als nur einen Motor von der Stange, auf die kundenspezifischen Produkte von MTU und ihrer neuen Schwestermarke MTU Onsite Energy. Sie sind die beiden Kernmarken der heu-

tigen Tognum-Gruppe. Das Know-how für die Schlüsseltechnologien Aufladung, Einspritzung, Elektronik und Abgasnachbehandlung wird im eigenen Haus permanent weiterentwickelt und stellt eine der wesentlichen Grundlagen für den Erfolg als Lieferant von Hochleistungsdieselmotoren dar.



- **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

Der Beginn

Wenn Graf Ferdinand von Zeppelin im Jahr 1908 gewusst hätte, welche positiven Folgen das Unglück seines Zeppelins LZ 4 haben würde – vielleicht wäre seine Trauer nicht so groß gewesen. Denn als das mit Wasserstoff gefüllte Luftschiff am 5. August 1908 wegen Motorproblemen in Echterdingen bei Stuttgart notlanden musste und später von einer Sturmböe in eine Obstbaumplantage geschleudert wurde und völlig ausbrannte, war das sozusagen der Beginn einer 100-jährigen Erfolgsgeschichte im Motorenbau. Wilhelm Maybach, der den Luftschiff-Grafen noch aus seiner Zeit als Chefentwickler der Daimler-Motoren-Gesellschaft kannte, sah, dass die Luftschiffahrt betriebssicherere, stärkere und für den Dauerbetrieb geeignetere Motoren brauchte. Als eine gigantische Volksspende den Weiterbau der Zeppeline sicherte, empfahl er



Auch das niederländische Tankschiff „Victoria“ ist mit einem MTU-Schiffsdiesel ausgestattet.



Gründete mit seinem Vater Karl die LuftfahrzeugMotorenbau GmbH: Wilhelm Maybach



MTU-Mitbegründer Karl Maybach setzte schon bei der Unternehmensgründung im Jahre 1809 auf beste Leistung und überragende Zuverlässigkeit

Graf Zeppelin einen von seinem Sohn Karl konstruierten Motor. Graf Zeppelin erkannte die Chance und ließ am 23. März 1909 zusammen mit Vater und Sohn Maybach die Luftfahrzeug-Motorenbau GmbH in Bissingen gründen, die im Jahr 1912 nach Friedrichshafen in die Nähe der Zeppelin-Werke umzog.

Motor für Flugzeuge

Der Motor von Karl Maybach war für Dauerleistungen ausgelegt, leichter, sehr steif konstruiert und Dank eines neuartigen Vergasers ohne Schwimmer auch für den Betrieb in Schräglage wie sie bei Luftschiffen vorkommt besser geeignet als jeder andere seiner Zeit. Der Sechszylinder-Otto-Reihenmotor leistete 145 PS (107 kW) und hatte ein für damalige Verhältnisse außerordentlich gutes Leistungsgewicht von 2,36 Kilogramm pro PS. Der erste komplett mit Maybach-Motoren ausgestattete Zeppelin war LZ 10 „Schwaben“. Bis Ende der 1920er-Jahre trieben Maybach-Motoren sämtliche Zeppelin-Luftschiffe an.

Beste Leistung sogar in höchsten Höhen lieferten Maybach-Motoren auch für Militärflugzeuge, die im Ersten Weltkrieg oft statt der leicht verwundbaren Luftschiffe eingesetzt wurden. Maschinen von Gotha, Dornier und Rumpler und andere wurden vom 250 PS (184 kW) starken, überverdichteten Maybach-Flugmotor angetrieben, der auch weiter über der Erde seine Leistung beibehielt. Die Serienproduktion dieses Mb IVa ließ die Belegschaft des Unternehmens auf 3.600 Mitarbeiter ansteigen.

Die Maybach-Automobile

Nach dem Ersten Weltkrieg – die Firma war im Jahr 1918 in Maybach-Motorenbau GmbH umbenannt worden – war Deutschland die

Herstellung von Fluggeräten aller Art verboten. Maybach reagierte und entwickelte nun Motoren für die Automobilindustrie. Damit trat er in die Fußstapfen seines berühmten Vaters Wilhelm Maybach, dem „König der Konstrukteure“, der maßgeblichen Anteil an der Entwicklung der ersten Mercedes-Automobile hatte. Der erste Maybach-Automobilmotor war der 70 PS (51,5 kW) starke W 2. Da Maybach jedoch für diesen Motor nur einen Abnehmer fand – die bald bankrotte holländische Firma Spyker – entschloss er sich, auch die Autos selbst zu bauen. Mit überlegener Technik und herausragendem Komfort gehörten sie zum Besten, was deutsche Automobilfirmen zu bieten hatten. Maybach lieferte die Fahrgestelle samt Motor, Getriebe und Lenkung. Die Karosserien wurden von Spezialfirmen nach den Wünschen der Kunden aufgebaut. Doch der hohe Entwicklungsaufwand und die geringen Stückzahlen – nur etwa 1.800 Exemplare wurden gebaut – ließen den Maybachschen Automobilbau nicht zum wirtschaftlichen Erfolg werden, wenngleich die Automobile zu Maybachs Weltruf wesentlich beitrugen.

Als die Züge fliegen lernten

Parallel arbeitete Maybach an der Entwicklung des ersten schnellaufenden Großdieselmotors, den er 1924 auf der internationalen Eisenbahnausstellung in Seddin präsentierte. Der 150 PS (110 kW) starke G 4a war in einem Triebwagen eingebaut, den Maybach zusammen mit der Eisenbahn-Verkehrsmittel AG Wismar entwickelt hatte. Bis dahin arbeiteten große Dieselmotoren nur mit 600 Umdrehungen pro Minute. Maybach verdoppelte auf 1.300 Umdrehungen. Als sich die Bahn in den 1930er-Jahren entschloss, auf Hauptstrecken Dieselmotoren einzusetzen,

wurden weiterentwickelte Motoren zu Verkaufsschlagern. Unvergessen bleibt die Rekordfahrt des „Fliegenden Hamburger“ im Jahr 1933. In nur zwei Stunden und 18 Minuten „flog“ dieser von Berlin nach Hamburg – eine Sensation. Die treibende Kraft waren zwei Maybach-Motoren, Typ GO 5, jeder mit 410 PS (302 kW). Doch Maybach entwickelte nicht nur den Motor, seine Ingenieure kümmerten sich auch um die Motorperipherie wie zum Beispiel die Lagerung, die Luft- und Kraftstoffzufuhr, die Abgasführung, die Kühlung und das Getriebe. Sogar die heute übliche, damals revolutionäre, aerodynamische Form des Triebkopfs war Maybachs Idee. Die Mitentwicklung der Stromlinienform im Windkanal der Luftschiffbau Zeppelin GmbH wurde zum Vorbild für viele andere Hersteller. Diese Systemkompetenz, die Maybach schon damals zeigte, zieht sich bis heute wie ein roter Faden durch die Unternehmensgeschichte.

Der Neuanfang

Im Zweiten Weltkrieg kamen die starken Automotoren Maybachs in Ketten- und Halbkettenfahrzeugen des Heeres zum Einsatz. Das Unternehmen produzierte Tausende davon. Weil der Maybach-Motorenbau deshalb als kriegswichtig galt, wurden mit der Zeit auch Zwangsarbeiter eingesetzt. Von 1939 bis 1945 waren bei Maybach 4.819 ausländische Arbeitskräfte tätig, darunter 589 Kriegsgefangene. Luftangriffe der Alliierten auf das Werk beeinträchtigten die Produktion ab dem Jahr 1943. Am Ende des Kriegs war es durch Luftangriffe weitgehend zerstört. Es bestand im Jahr 1945 zunächst kaum noch Aussicht, die Produktion wieder aufzunehmen.

Doch Karl Maybach rettete sein Unternehmen, indem er sich im Jahr 1946 verpflichtete, für

Frankreich einen Diesel- und Benzinmotor zu bauen, wenn das Werk in Friedrichshafen nicht weiter demontiert würde. Gleichzeitig griff er auch die Arbeit an seinem Dieselmotor wieder auf und entwickelte für die Deutsche Bahn den Motor MD 650, der Anfang der 1950er-Jahre in Serie ging. Anfangs gab es den MD-Motor nur in der 12-Zylinder-Variante mit 1.200 PS (880 kW) bei 1.500 Umdrehungen. Ihm folgten über die Jahre eine ganze Reihe von 4- bis 20-Zylinder in Reihen- oder V-Bauweise. Alle hatten den gleichen Hub und die gleiche Bohrung und viele gleiche Bauteile: Die Maybach-Motorenbau GmbH verfügte über ihren ersten Baukastenmotor, der schnell und kostengünstig produziert werden konnte. Neu war beim MD auch die gemeinsam mit der L'Orange GmbH entwickelte Pumpe-Düse-Einspritzung – ein zukunftsweisendes Einspritzsystem. Eigentlich war die MD-Baureihe vor allem für die Schiene konzipiert, eingesetzt in Schnelltriebwagen und so legendären Lokomotiven wie der V 100 und der V 200. Doch die hohe Leistungsdichte machte die Baureihe auch zum konkurrenzlosen Antrieb schneller Marine- und Behördenboote. Die MD-Motoren waren nicht nur in Deutschland, sondern auch im Ausland höchst erfolgreich – ein erster Schritt in Richtung Internationalisierung des Unternehmens.

Trotz dieser Erfolge erkannte Jean Raebel, damaliger Vorsitzender der Geschäftsführung, Anfang der 1950er-Jahre, dass das Unternehmen einen Partner brauchte, um langfristig erfolgreich bestehen zu können. Der Großindustrielle Friedrich Flick übernahm unter anderem die Anteile der Zeppelin-Stiftung und des Luftschiffbaus. Flick, gleichzeitig Aktionär der Daimler-Benz AG, brachte Maybach und den Großmotorenbau von Daimler-Benz zusammen. Die 1960er-Jahre standen deshalb im Zeichen dieses Zusammenschlusses. Daimler war mit seinem Großmotorenbau zwischenzeitlich von Stuttgart nach Friedrichshafen-Manzell auf ein dort erworbenes Gelände gezogen. 1969 kam der nächste Schritt: Maybach, Daimler-Benz und MAN legten ihre Großmotoren und Flugzeugturbinen-Sparten zusammen. Sie verschmolzen zur Motoren- und Turbinen-Uni-

on – die Geburtsstunde des Namens MTU. MTU in Friedrichshafen erhielt die Dieselmotoren, MTU in München die Flugzeugturbinen. Das Dieselmotorenprogramm der drei Unternehmen sollte vereinheitlicht und bis 10.000 PS weiterentwickelt werden. Dies waren im Kern die Baureihen 331/396, 538 und 956/1163. Im unteren Leistungsbereich von rund 500 bis 1.500 Kilowatt hatte die Baureihe 331 ein für die Weiterentwicklung geeignetes Verbrennungsverfahren. Später wurde die Langhubversion – Baureihe 396 genannt – als Basismotor für die Ablösung der Baureihen 331 und 493 bestimmt, die 1988 mit der Serieneinführung der Baureihe 396 TB94-Schiffsmotoren abgeschlossen wurde. Im mittleren Leistungsbereich von rund 1.500

Im Jahr 1987 übernahm MTU die komplette Vertriebsverantwortung für Mercedes-Benz-Industriemotoren. So konnte MTU auch Dieselmotoren im Leistungsbereich von 35 bis 735 Kilowatt anbieten.

Mit Ende des Kalten Krieges und zunehmender Internationalisierung des Unternehmens gewannen die kommerziellen Märkte stark an Bedeutung. Hierfür musste nicht nur das Motorenprogramm überarbeitet, sondern auch die Produktion reorganisiert werden. Ein wichtiger Schritt dazu war 1994 der Kooperationsvertrag mit der US-amerikanischen Detroit Diesel Corporation (DDC). Gemeinsam wurden kommerzielle Märkte, insbesondere in Nordamerika, stärker erschlossen und die zwei

neuen Motorbaureihen 2000 und 4000 entwickelt. Zudem erweiterten DDC-Motoren das Lieferprogramm von MTU.

Die Baureihen 2000 und 4000, vorgestellt im Jahr 1996, sind bis heute zwei wesentliche Eckpfeiler des MTU-Motorenprogramms mit einem breiten Einsatzspektrum von der Stromerzeugung über Schiffe, Yachten, Schwerfahrzeuge und Bahn. Als erster Hochleistungsdieselmotor der Welt verfügt die Baureihe 4000 serienmäßig über das Common-Rail-Einspritzsystem,

bei dem Einspritzbeginn, -menge und -druck frei geregelt werden können. Dies ermöglicht eine wesentlich bessere Verbrennungsabstimmung, gerade auch im Hinblick auf die Optimierung von Verbrauch und Abgasemission.

Im Jahr 2000 folgte die Vorstellung des größten schnelllaufenden Dieselmotors der Welt, der Baureihe 8000 mit einem Gewicht von rund 45 Tonnen und einer Leistung bis 9.100 Kilowatt (12.376 PS). Er treibt die größten Schnellfähren der Welt zu Höchstgeschwindigkeiten.

2001 verkürzte MTU die offizielle Firmierung auf MTU Friedrichshafen GmbH und entwickelte ein neues Corporate Design. Ab nun schmückte sich MTU mit einer stilisierten blauen und roten Flamme. Zusammen mit dem Off-Highway-Bereich der Detroit Diesel Corporation und dem Mercedes-Benz-Industriemotorengeschäft bildete MTU Friedrichshafen von 2002 bis 2005 den Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway.



Für den Einsatz in der Binnenschifffahrt kommen hauptsächlich die Motoren der 4000er Baureihe in Betracht. Hier ein Bild von der Montage eines Motors dieser Baureihe.

bis 3.000 Kilowatt wurde 1969 die Weiterentwicklung der Baureihe 538 beschlossen, die besonders in Schnellbooten eingesetzt wurde. Im oberen Leistungsbereich entwickelte MTU die Doppelbaureihe 956/1163. Die Langhubversion 1163 erreichte in ihrer 20-Zylinder-Variante mit zweistufiger Aufladung das Leistungsziel 7.400 Kilowatt (10.000 PS).

Die Vorgängergesellschaften der MTU hatten in den 1950er- und 1960er-Jahren bereits Erfolge im Export von Großmotoren. Das Kerngeschäft wurde jedoch in Deutschland gemacht. Um weiter zu wachsen, musste der Exportanteil erhöht werden. 1974 wurde die erste Auslandsgesellschaft gegründet: MTU Singapur als Vorgängerin der heutigen MTU Asia. Danach folgen zwischen Ende der 1970er-Jahre und Mitte der 1990er-Jahre Gründungen in Australien, Brasilien, Argentinien, Nordamerika, der Türkei und Italien.

Jahreshauptversammlung

Call for Papers der STG

Experten aus allen Gebieten der Schiffstechnik sind zur Einsendung von Beiträgen für die 104. Jahreshauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft (STG) aufgerufen. Interessierten Rednern bietet sich die Möglichkeit vor einem fachkundigen Publikum vorzutragen und eigene Ergebnisse zu präsentieren.

Im Mittelpunkt des technisch-wissenschaftlichen Programms steht der fachübergreifende Informationsaustausch.

Alle Experten der verschiedenen Bereiche sollten über den Wissensstand von Forschung und Technik im gesamten System verfügen, um effektiv zusammenarbeiten zu können.

Interessenten sind eingeladen, sich mit einer Kurzfassung ihres Themas zu bewerben.

Willkommen sind Vorträge zu den Bereichen:

- * Schiffsentwurf, Schiffssicherheit
- * Schiffshydrodynamik, Manövrieren
- * Wasserstraßen, Häfen
- * Schiffsmaschinen, Elektrotechnik, Automation, Informationstechnik
- * Konstruktion, Festigkeit und Kollision
- * Schwingungen, Akustik, Schock
- * Fertigung, Werkstoffe
- * Meerestechnik
- * Künftige Entwicklungen in der Schiffstechnik

Konferenzsprachen sind Deutsch und Englisch.

Referate können entweder über den themenbezogenen Fachausschuss der STG vorgeschlagen oder in Kurzfassung (ca. 500 Wörter, ohne Abbildungen) in einem gängigen Dateiformat direkt an office@stg-online.de geschickt werden.

Einsendeschluss ist der 14. April 2009.

Termin 104. Jahreshauptversammlung der STG: 18. - 20. November 2009

Ort: Holiday Inn Berlin City West, Rohrdamm 80, 13629 Berlin

Leicht, hoch belastbar und kostengünstig

Thermoplastische Composites auch für den Schiffbau

Die Leichtigkeit gerät nicht nur im Flugzeug- und Autobau zunehmend ins Visier der Entwickler. Gefragt sind Werkstoffe mit hoher Belastbarkeit, die Gewicht und schließlich Kosten reduzieren. Ticona kommt diesen beiden Anforderungen mit Celstran entgegen: Die thermoplastischen Composites sind leichter als Duroplaste und viele Leichtmetalle, sie zeichnen sich durch hervorragende chemische und mechanische Eigenschaften sowie kosteneffiziente Verarbeitung aus. Celstran ist das Material der Zukunft für anspruchsvolle Lösungen im Zug-, Schiff- und Brückenbau, in der Energiewirtschaft sowie für Rohrleitungssysteme.

Das richtige Material ist heute ein entscheidender Erfolgsfaktor. Nur die konsequente Entwicklung von neuen leichten Materialien macht es Konstrukteuren und Designern möglich, tragfähige Lösungen zu erarbeiten. Beim Bau von Flugzeugen und Pkws haben sich Verbundwerkstoffe auf der Basis faserverstärkter Thermoplaste bereits seit vielen Jahren bewährt. Mit Celstran Composites eröffnet Ticona in weiteren Märkten zahlreiche Möglichkeiten zum Beispiel bei Leichtbau und Formgebung.

Eine erfolgreich umgesetzte Anwendung kommt aus der Öl- und Gasindustrie: Rohrsysteme aus Celstran zeichnen sich durch eine längere Lebensdauer bei geringeren Wartungskosten im Vergleich zu Metall aus. Weitere Pluspunkte sammeln die thermoplastischen Composites mit ihrer Beständigkeit gegen hohe Drücke, aggressive Chemikalien, Öl und Gas sowie ihrer Korrosions- und Alterungsbeständigkeit. Die flexiblen Rohrleitungen lassen sich in unebenem Gelände oder in extremen klimatischen Bedingungen verlegen.

Mit Celstran bietet Ticona Werkstoffe für die Umsetzung sowohl von Leichtbau- als auch von hoch belastbaren Formteilen. Denn die Composites überzeugen neben ihrem geringen Gewicht vor allem durch ihre mechanischen Eigenschaften wie Steifigkeit und Zä-

higkeit, außerdem weisen sie eine gute Beständigkeit gegen Temperaturen, Chemikalien oder Medien wie Kraftstoffe und Frostschutz auf. Auf der Basis thermoplastischer Matrixmaterialien (PP, PBT, PPS, PA, POM, TPU etc.) sowie der Einbettung diverser Fasern (Glas, Karbon) und der Zugabe von Additiven werden die Composites den individuell geforderten Spezifikationen angepasst.

Die Herstellung der Celstran Composites erfolgt mittels optimierter Imprägniertechnik: Die Verstärkungsfasern werden unidirektional ausgerichtet und jedes Filament wird mit einer thermoplastischen Matrix umhüllt. Die so entstehenden Prepreg-Tapes haben ausgezeichnete mechanische Eigenschaften und eine gute Oberflächenqualität. Zurzeit hat Ticona verschiedene Tape-Breiten standardmäßig im Portfolio, weitere Lösungen sind je nach Kundenanforderung möglich.

Das endlosfaserverstärkte Celstran CFT (Continuous Fiber Reinforced Tapes in a Thermoplastic Matrix) lässt sich in Verfahren wie Wickeln oder Pressen verarbeiten und umformen. Besonders bei voll automatisierten Verarbeitungsverfahren kommen die Vorzüge dieser Halbzeuge voll zum Tragen: Celstran CFT erlaubt eine rationellste Produktion mit kurzen Zykluszeiten auch bei komplexen Produktsymmetrien. Die thermoplastische Matrix sorgt für ein kosteneffizientes Umformen bzw. Bearbeiten der Werkstoffe mit verschiedenen Verfahren. Ein weiterer Vorteil der thermoplastischen Matrix ist ihre Umweltverträglichkeit durch die emissionsarme Weiterverarbeitung und gute Rezyklierbarkeit.

Schiffswerft Karcher GmbH

Reparatur und Umbau
von Schiffen aller Art

*Hier steht unser
ganzes Team für Ihren
Erfolg zur Verfügung!*

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

Neue Industriensiedlungen im Hansehafen und eine funktionierende Partnerschaft mit der Eurogate-Gruppe

Magdeburg positioniert sich als Drehscheibe

Das Geschäftsjahr 2008 endete mit dem besten Ergebnis der Magdeburger Hafen GmbH (MHG) und der Schönebecker Hafen GmbH (SHG) seit Gründung dieses Unternehmensverbundes im Jahr 1992.

Mit einem Umsatz von rund 9,9 Mio. € (Zuwachsrate gegenüber 2007 von 30,5 %) und einem Ertrag vor Steuern von etwas über 1 Mio. € (Umsatzredite rund 10 %) wurde der seit Jahren verfolgte und intensiv vorangetriebene Wachstumskurs des größten und trimodal aufgestellten Mitteldeutschen Binnenhafens und der damit verbundenen Kompetenzführerschaft im Logistikbereich bestätigt.

Im strategischen Bereich konnte neben wichtigen Industriensiedlungen im neuen Hansehafen auch eine Partnerschaft mit dem größten europäischen Seehafen-Container-Terminal-Betreiber, der Eurogate-Gruppe, er-

folgreich verhandelt und eingegangen werden – eine weitere deutliche Positionierung des Magdeburger Hafens als Seehafen-Hinterland-Drehscheibe.

Die negativen Auswirkungen der Wirtschaftskrise, die auch mit Macht auf den Logistikbereich durchschlagen, haben sich für die MHG erst ab Mitte Dezember 2008 eingestellt und per Januar / Februar ihre deutliche Auswirkung entfaltet. Der strenge Frost und die damit verbundene Eissituation trugen ihr übriges dazu bei.

Durch die mittlerweile gut aufgestellte Hafenbahn konnten Teile des wetterbedingten Einbruchs im „nassen“ Bereich kompensiert werden. Es muss davon ausgegangen werden, dass das Rekordergebnis des Jahres 2008 im Jahr 2009 aufgrund der schwierigen internationalen wirtschaftlichen Entwicklung nicht wieder erreicht werden wird.



MHG/SHG-Geschäftsführer Karl-Heinz Ehrhardt

Die Geschäftsführung der MHG ist jedoch zuversichtlich, dass es ihr gelingen wird, trotz der zuvor aufgeführten negativen wirtschaftlichen Entwicklungen im Jahr 2009 ein ausgeglichenes Ergebnis zu erreichen. Entsprechende Maßnahmen wurden bereits Ende 2008 eingeleitet. Die MHG / SHG beschäftigt inklusive Auszubildende und befristete Beschäftigte 77 Mitarbeiter und betreibt in Magdeburg und Schönebeck 4 Hafenbetriebsteile und eine Hafenbahn.



Möglicherweise wird der Hafen Magdeburg das Rekordergebnis des Jahres 2008 im Jahr 2009 aufgrund der schwierigen internationalen wirtschaftlichen Entwicklung nicht wieder erreichen.

Fotos: Friedbert Barg

Neue Marke, neues Logo. Durch den Hafen Krefeld ist ein Ruck gegangen

Die Ziele trotz Wirtschaftskrise erreicht

Vor Betriebsamkeit strotzt derzeit der neue Rheinhafen Krefeld: An der Hafenspitze werden die letzten Arbeiten am neuen Containerterminal beendet, etwas weiter im Wendebecken das neue Stahl-Service-Center von ThyssenKrupp Steel vorbereitet. Die beiden Großprojekte sind nur zwei, besonders schwergewichtige Aktivitäten, die zeigen, dass sich der traditionsreiche Standort (schon die Römer machten hier halt!) nicht nur einen neuen Namen gegeben hat um Aktivität vorzugaukeln, sondern mit der Neuaufstellung tatsächlich ein Ruck durch den ganzen Hafen gegangen ist, der nun auch in Marke und Logo Ausdruck findet. Ein Ruck, den auch die Hafenfirmer nicht nur gespürt haben, sondern aktiv und mit Begeisterung mittragen. Das ist zum Beispiel auch an ihrer Beteiligung am Stand auf der „transport logistic“ in München abzulesen. Und ein Ruck, der sich trotz der allgemeinen wirtschaftlichen Lage auch in den Zahlen für das vergangene Jahr niederschlägt.

So konnte der Rheinhafen Krefeld das Ergebnis im Vergleich zu 2007 noch einmal steigern. Das Güteraufkommen im Schiffsgüterverkehr stieg auf rund 3,5 Millionen Tonnen – und übertrifft damit das Vorjahresniveau. Beim Eisenbahngüterverkehr lag das Gesamtvolumen bei über 570.000 Tonnen. Somit konnten bei einem Minus von 3,9 Prozent die Mengen des Jahres 2007 nicht ganz erreicht werden. Die Geschäftsführer Elisabeth Lehnen und Rainer Schäfer: „Die Entwicklung beim Schiffsumschlag folgte dem Trend in der Logistik. Nach einem zufriedenstellenden ersten Halbjahr verringerte sich die Umschlagtonnage zum Ende des Jahres kontinuierlich. Der Dezember fiel im Vergleich zum Vorjahr sogar um 33 Prozent schwächer aus.“ Anders die Entwicklung beim Eisenbahngüterverkehr. Nach einem schwachen Start ins Jahr 2008 konnten die Mengen im zweiten Halbjahr deutlich gesteigert werden.

Die Schwerpunkte im Umschlag lagen primär bei Chemieprodukten und den Güterarten Nahrungs- und Futtermittel, sowie Steine und Erden. Hier war eine Steigerung um 200 Prozent zu verzeichnen, durch die das sinkende Aufkommen im Chemiebereich abgedeckt werden konnte. Somit lag das Gesamtergebnis wieder auf Vorjahresniveau.

Schon erste Erfolge verzeichnete das im Oktober 2008 eröffnete Krefelder Container Terminal, dessen Mannschaft bis zum Jahresende bereits einen Umschlag von 1 500 TEU abwickelte. Das

Terminal ist eine von zwei großen Projekten, die derzeit im Hafen umgesetzt werden: Trotz des derzeit global rückläufigen Containeraufkommens investiert der Rheinhafen erheblich in den Ausbau der Anlage, „denn die Prognosen sagen trotz der momentan schlechten Rahmenbedingungen nach wie vor eine Verdopplung des Verkehrsaufkommens bis 2025 voraus“, wie Schäfer erklärt. Rund 4 Mio. Euro hat der Rheinhafen bislang in den Ausbau des Containerterminal gesteckt. Dafür wurde die bestehende Brücke grunderneuert, eine zweite angemietet und die erforderliche Infrastruktur ausgebaut. Voraussichtlich in diesem Frühjahr soll die Krefelder Container Terminal GmbH an den Betreiber vollständig übergeben werden. Dann beginnen ein paar Meter weiter, am großen Wendebecken die Wasser- und Gleisbauarbeiten. Hier errichtet die Hafengesellschaft einen teilüberdachten Schiffsanleger für das neue Stahl-Service-Center von ThyssenKrupp Steel. Für die Herrichtung des Grundstückes, die Verbesserung der Bodenqualität und die Verlegung von zwei Ladegleisen sind Investitionen von rund 6 Mio. Euro vorgesehen – für Lehnen auch ein Beitrag zur Stützung der lokalen und regionalen Unternehmen.

Die beiden Projekte sind Teil eines Kataloges durchaus ambitionierter Ziele, zu dem sich die Neuss Düsseldorf Häfen im Rahmen der Minderheitsbeteiligung vor einem Jahr verpflichtet

haben. „Derzeit liegen wir nicht zuletzt Dank des unermüdligen Einsatzes der Mitarbeiter im Plan beziehungsweise sind unseren Zielen sogar ein bisschen voraus.“

Jetzt müsse man sehen, was die beiden nächsten Jahre bringen, schaut Elisabeth Lehnen in die Zukunft. Sie setzt dabei zum einen auf die breite Aufstellung des Standortes an dem schon jetzt verschiedene Waren umgeschlagen werden. Zudem habe die Hafemannschaft in den vergangenen Monaten neue Geschäfte nicht nur schnell akquirieren, sondern auch umsetzen können. Unter anderem hat sich Krefeld durch seine günstige Lage am Strom aber auch die optimale Anbindung an das Hinterland sowie die Erfahrung der Mitarbeiter beziehungsweise die erfolgreiche Zusammenarbeit mit Fachfirmen über die Region hinaus einen Namen als Umschlagsplatz für größte und schwerste Ladungen gemacht. Und das nicht nur im kontinentalen, sondern auch im Short Sea-Verkehr: Da der Rhein bis Krefeld ausgebaggert ist, kann er auch von relativ weit abgeladenen Küstenmotorschiffen angelaufen werden.

Die erste Bilanz fällt auf jeden Fall sehr erfreulich und positiv aus: „Die gesteckten Ziele konnten trotz der sich abzeichnenden Finanz- und Wirtschaftskrise erreicht werden“, bilanzieren die beiden Geschäftsführer: „Wir sind auf dem richtigen Weg.“



An der Hafenspitze in Krefeld werden die letzten Arbeiten am neuen Containerterminal beendet.

Umschlagsvolumen der Häfen von Mulhouse-Rhin hat sich auf hohem Niveau stabilisiert

Immer die Gleichen, nie das Gleiche

Mit „Immer die Gleichen, aber nie das Gleiche!“ könnte der Einsatzbefehl und das Tätigkeitsfeld der Häfen von Mulhouse-Rhin umschrieben werden. Dennoch, wenn das Herz ihres Betriebes immer der Güterumschlag gewesen ist und auch bleiben wird, sind die Häfen von Mulhouse-Rhin seither mit dieser Aufgabe weitergegangen.

Heute sind sie Anbieter von multimodalen Logistiklösungen. Den Anforderung ständig anspruchsvolleren Kundenwünschen zu entsprechen sowie mit der Anwendung einer im Umbruch befindlichen Transportentwicklung zurecht zu kommen, haben die Häfen von Mulhouse-Rhin dazu veranlasst, auch als Anbieter von Hafendienstleistungen aufzutreten. Heute bieten sie eine weit gefächerte Vielfaltigkeit von Transport- und Logistikleistungen an. Dies verlangt nach einer Fähigkeit der Anpassung, welche diese Geschäftsentwicklung voraussetzt. Zur Verbesserung des bestehenden

Angebots wird heute eine Verbesserung der Qualitätsleistung, der Wettbewerbsfähigkeit und der Sichtbarkeit des erbrachten Mehrwerts an Dienstleistungen angestrebt.

Mit einem Volumen von 5'700 TEU hat sich der Erfolg des bahnbetriebenen Ottmarsheim Flandern Express, welcher im April 2008 eingeweiht worden ist bestätigt. 96 % dieses Verkehrs sind beladene Container mit einem diversifizierten Ladegut von Maiskonserven bis Ananas, Senfsamen, Elektroden, Kopiergeräteersatzteile und Motoren. Ungefähr wie im Vorjahr sind im Bahnverkehr 1'028'500 Tonnen umgeschlagen worden.

Das Umschlagsvolumen des Hafens Mulhouse-Rhin hat sich im vergangenen Jahr mit 5'561'300 Tonnen auf hohem Niveau stabilisiert. Im 2. Semester hat sich jedoch eine Verlangsamung des Verkehrs um 42'800 Tonnen bemerkbar gemacht. In Ottmarsheim konnte der Verkehr im 2008 mit 3'449'500 Tonnen (2007 - 3'612'000 t)

auf dem Vorjahresniveau gehalten werden. Auf der Ile Napoléon steigerte sich der Verkehr um 4,2 % auf 1'429'000 Tonnen (2007 - 1'371'000 t); in Hüningen auf 683'000 Tonnen, eine Verbesserung um 6,1 % (2007 - 39,500 t). Rund 5'000 Schiffe haben in den Anlagen von Mulhouse-Rhin angelegt, ein Durchschnitt von etwa 100 Schiffen pro Woche. Mit einem Containerumschlag von 51'981 TEU ist das Vorjahresvolumen um knappe 812 TEU verfehlt worden, liegt aber dennoch auf etwa der gleichen Höhe wie 2007. Der Verkehr wird wie seit jeher durch 40 Fuss Container dominiert. Auch im vergangenen Jahr hatten die 40 Füsser einen hohen Anteil von 74 %. Einkommendes und ausgehendes Volumen ist mit 24'968 TEU im Import und 28'013 TEU im Export ungefähr ausgeglichen gewesen, wobei die Ausfuhr zu überwältigenden 89 % aus beladenen Containern bestand. Im Import sind es umgekehrte Zahlen gewesen, denn lediglich 18 % waren beladen. JCA

Rheinhäfen Basel, Mulhouse-Rhin und Weil am Rhein treten künftig gemeinsam auf

Mit den „RheinPorts“ in die Zukunft

Von John C. Albrecht

Ihre Position stärken wollen die Rheinhäfen am Dreiländereck Deutschland/Frankreich/Schweiz. Vorhandene Synergien der drei Binnenhäfen in Basel, Mulhouse und Weil am Rhein sollen zukünftig unter dem gemeinsamen Namen „RheinPorts“ genutzt werden. Das Team der drei Oberrheinhäfen wird in Zukunft gemeinsam auf dem internationalen Markt auftreten.

Als erste Marketingaktion ist ein Auftritt an der weltweit grössten Transport- und Logistikmesse Mitte Mai in München auf dem Gemeinschaftsstand des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) angesagt. Rund 1.600 Aussteller aus 53 Ländern sind vom 12. bis zum 15. Mai 2009 dort vertreten. Am 14. Mai wird mit einer publikumswirksamen „Taufe“ der RheinPorts der symbolische Grundstein für die intensivierte Zusammenarbeit gelegt.

Kapazitätsgrenzen am südlichen Ende des Rheins sind unvermeidlich, eine tri-nationale Kooperation ist deshalb gefordert um die nationalen Grenzen erfolgreich zu überwinden und die anstehenden Herausforderungen gemeinsam zu meistern. Wird der letztjährige (2008) wasserseitige Güterumschlag der drei Häfen summiert, ergibt sich ein Verkehrsvolumen

von 13,3 Mio. Tonnen. „Dies ist nach Duisburg und Mannheim/Ludwigshafen der drittgrößte aller Häfen längs des Rheins“, meldet Jacky Scheidecker, Direktor der elsässischen Häfen Mulhouse-Rhin. Im Containerverkehr waren es 2008 164.400 TEU (Ankunft: 78.300 TEU - 52 % / Abgang: 86.100 TEU - 48 %), das zweitbeste Resultat hinter Duisburg mit 370.000 TEU und vor Wörth mit 149.500 TEU sowie Germersheim mit 144.200 TEU.

„Ein Drittel des Umschlagvolumens besteht aus Erdölprodukten. Rotterdam bestimmt das Tempo für die Inlandhäfen“, erläutert Hans-Peter Hadorn, Direktor der Swiss Rhine Ports, Basel. Er sagt: „Es ist Aufgabe des Hinterlandhubs für konsolidierte Bündelung, Handling von Containern mit Annahme, Auslieferung, Lagerung und Wartung zu sorgen. Hier am Oberrhein befindet sich in mitten der europäischen Nord-Süd-Warenströme die trimodale Schnittstelle mit Verkehrsträgerübergang.“ Die „RheinPorts“ als südlichste Güterverkehrsdrehscheibe am Rhein, verbindet mit Rotterdam ein starkes gemeinsames Interesse für die Verkehrsumlagerung auf die Wasserstraße. „Im immer härter gewordenen Wettbewerb der Standorte innerhalb Europas sollen unsere Häfen im Vergleich zu Duisburg oder Köln auch wettbewerbsfähig sein“, erklärt dazu Hans-Peter Mösch, Direktor

der Rheinhafengesellschaft Weil. „Unsere Häfen befinden sich in einer bedeutenden Metropolregion mit über 2 Millionen Einwohnern und vielen international aktiven Unternehmen. Durch uns hat die Wirtschaft einen direkten Zugang zu den globalen Märkten sowohl Richtung Nordsee als auch in den Mittelmeerraum“, ergänzt Hans-Peter Hadorn. „Als grenzüberschreitende Umschlags-, Logistik- und Transportplattform bilden die RheinPorts die südlichste Containerdrehscheibe am schiffbaren Rhein“ betont Jacky Scheidecker. Modernste Umschlagsanlagen für Massengüter aller Art bieten den Kunden eine schnelle Be- und Entladung sowie den zügigen Vor- und Nachlauf auf Straße oder Schiene.

Gründe zur Zusammenarbeit der drei Häfen sind die Position im Standortwettbewerb zu stärken, Bedeutung und Angebot in der Zusammenarbeit mit den Seehäfen aufzuzeigen, vor allem Landesgrenzen zu überwinden, wie auch die Potenziale des gemeinsamen Wirtschaftsraum zu nutzen.

Nicht weniger wichtig ist die Prüfung der Arealentwicklung in einem Umfeld veränderter Anforderungen der regionalen Wirtschaft. Betriebliche und organisatorische Synergien in einem sich ändernden Marktumfeld müssen genutzt werden.

Schifffahrt - online

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Erscheinungstermine • Anzeigenformate

Schifffahrt online

erscheint im Internet und als Printausgabe.

Zwei Werbeplattformen für einen Preis!



**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, 12.05.
Dienstag, 28.04.

| 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.
Dienstag, 16.06.

| 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.
Dienstag, 28.07.

| 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.
Dienstag, 08.09.

| Die Flusskreuzfahrtschiffe beenden ihre Saison. Überholungs- und Garantiarbeiten 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.
Dienstag, 20.10.

| 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.
Dienstag, 01.12..

| 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

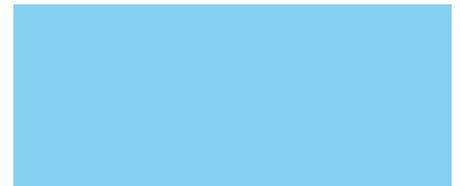
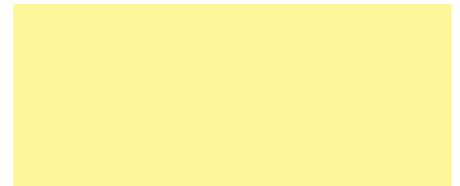
| Binnenwasserstraßen im Nordwesten. Engpässe und Bauvorhaben. Die Planungen der Wasser- und Schifffahrts-ämter

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

Sonderthemen



| transport logistc 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



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.

Schifffahrt online

erscheint im Internet und als Printausgabe. Zwei Werbeträger für einen Preis!

Den Link zur Internetausgabe von **Schifffahrt online** erhalten bei jedem Erscheinen über 5.100 Bezieher und Abonnenten (Stand April 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, Schifferschulen, Schiffsausrüster, Schiffsinspektoren, Schiffsmakler, Service-Unternehmen, Speditionen, Umschlagbetriebe, Unternehmen für den Innenausbau, Verlader, 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

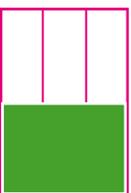
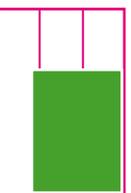
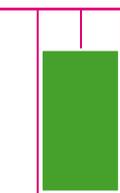
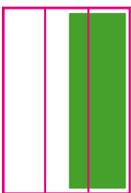
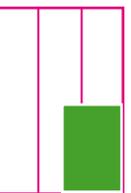
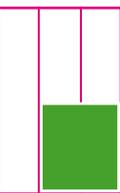
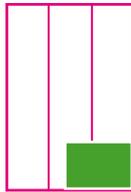
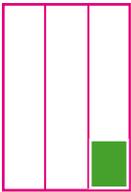
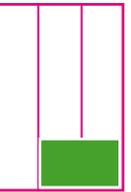
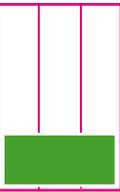
Telefon: 0211-383683
Fax: 0211-383684

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

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

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.

Anzeigen nach Wunsch s/w oder mehrfarbig. Farbzuschläge werden keine erhoben.
Alle Anzeigen erscheinen ohne Aufpreis sowohl in der online- als auch in der Printausgabe.

				
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

Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Baden-Württemberg, Bayern, Schweiz
 Christel Katharina Thorenz
 Frauensteige 23/1, 89075 Ulm
 Tel. ++49-(0)731-9270805, ++49 (0)3212-2587751
 ckt@verlag-wortfluss.de

Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Berlin, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Sachsen
 Günter Achenbach
 Brackeler Hellweg 165, 44309 Dortmund
 Tel. ++49-(0)231-7761992, ++49 (0)231-9508862
 mail@achenbach-media.de

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

Österreich, Slowakei und Ungarn
 Andreas Gorisek
 Kürschnergasse 13/24/36, A - 1210 Wien
 Tel. + 43-664-3832605 Fax + 43-1-2597492
 Andreas@Gorisek.at

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

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.

Formate

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.) 12.5.; 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.

Schifffahrt - online

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Abonnement Printausgabe

Bestellung per Fax ++49 (0) 211/383684

Telefon ++49 (0) 211/383683 E-Mail: bestellung@schifffahrt-online.de www.schifffahrt-online.de
Jetzt ausfüllen und direkt bestellen: F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstr. 6, 40239 Düsseldorf

Jahresabo **Schifffahrt online** zum Vorzugspreis von € 36,- (Ausland € 54,-)

Ja, ich möchte *Schifffahrt online* als Printausgabe im Jahresabonnement 9 x jährlich zum Vorzugspreis von € 36,- inkl. MwSt. und Versand (Ausland € 54,-inkl. Versand) beziehen. (Mindestbezugszeitraum ist ein Jahr. Kündigungen sind schriftlich möglich zum Ende eines Berechnungszeitraumes mit einer Frist von 6 Wochen.)

2 Printausgaben **Schifffahrt online** kostenfrei testen - und erst dann entscheiden

Ich möchte *Schifffahrt online* erst die nächsten zwei Ausgaben kostenfrei testen. Wenn ich *Schifffahrt online* danach nicht weiter beziehen möchte, teile ich dies innerhalb von 10 Tagen nach Erhalt der zweiten Ausgabe dem F. Barg Verlag UG, Scheidtstr. 6, 40239 Düsseldorf, mit. Andernfalls wünsche ich die regelmäßige Zustellung im Jahresabonnement (9 x jährlich) zum Jahresvorzugspreis von € 36,- inkl. MwSt. und Versand, (Ausland € 54,-inkl. Versand).

Firma Privat

Name _____ Vorname _____

Firma (bitte nur bei Firmenanschrift angeben) _____

Beruf/Funktion/Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

Telefon _____ Fax _____ Mobil _____

E-Mail _____

Geburtsdatum _____

Datum, 1. Unterschrift _____

Vertrauensgarantie: Mir ist bekannt, dass ich diese Bestellung innerhalb von zwei Wochen ohne die Angabe von Gründen bei dem F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Scheidtstr. 6, 40239 Düsseldorf, schriftlich widerrufen kann. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung. Dies bestätige ich mit meiner 2. Unterschrift.

Datum, 2. Unterschrift _____

Zahlungsweise

Hiermit ermächtige ich Sie zum Einzug der Abgebühren von meinem Konto

Konto-Nr. _____ BLZ _____

Kreditinstitut, Ort _____ **Diese Einzugsermächtigung kann ich jederzeit schriftlich widerrufen.**

Datum, Unterschrift des Kontoinhabers _____

Ich zahle gegen Rechnung

Rechnungsanschrift (falls abweichend von Lieferanschrift)

Name _____ Vorname _____

Firma _____

Abteilung _____

Straße, Nr./Postfach _____

PLZ _____ Ort _____ Land _____

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