

# Schifffahrt-online

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

## Kooperation: NDH und HGK

Logistische Angebote mit  
Bahn und Binnenschiffen

Seite 10

## BDS-Krisengipfel in Datteln

„Wer für 1,50 €/t fährt, handelt  
nicht mehr unternehmerisch“

Seite 16



## esa EuroShip: Das Kompetenzzentrum der Allianz für Schiffsversicherungen.

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

Ein Unternehmen der **Allianz** 



# Schifffahrt-online

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

## Abonnement Printausgabe

### Bestellung per Fax +49 (0)211-59872019

Telefon +49 (0)211-59872018 E-Mail: b.cambruzzi@schifffahrt-online.de www.schifffahrt-online.de  
Jetzt ausfüllen und direkt bestellen: F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Hamburger Str. 43, 40221 Düsseldorf (Hafen)

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, Hamburger Str. 43, 40221 Düsseldorf (Hafen), 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

Firma/Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Beruf/Funktion/Abteilung \_\_\_\_\_ Geburtsdatum \_\_\_\_\_

Straße, Nr./Postfach \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_ Land \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ Fax \_\_\_\_\_ Mobil \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_

Diese Bestellung kann innerhalb von zwei Wochen ohne Angabe von Gründen bei dem F. Barg Verlag UG (haftungsbeschränkt), Hamburger Str. 43, 40221 Düsseldorf (Hafen), schriftlich widerrufen werden. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung.

#### Rechnungsanschrift (falls abweichend von Lieferanschrift)

Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

Abteilung \_\_\_\_\_

Straße, Nr./Postfach \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_ Land \_\_\_\_\_

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

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

Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_ Geb.datum \_\_\_\_\_

Straße, Nr./Postfach \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_ Land \_\_\_\_\_

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

Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_



Friedbert Barg  
Herausgeber, Chefredakteur

**Die Häfen und Güterverkehr Köln AG und die Neuss Düsseldorf Häfen wollen kooperieren - und dabei mit Bahn und Binnenschiffen neue Märkte akquirieren**

## Die Binnenschifffahrt als starker Partner für eine neue Kooperation

Was die Neuss Düsseldorf Häfen und die Häfen und Güterverkehr Köln AG aktuell planen, nämlich eine engere Kooperation oder in der Zukunft vielleicht sogar einen Zusammenschluss ihrer Unternehmen, kann eigentlich nur uneingeschränkte Zustimmung bei ihren Gesellschaftern, bei allen politischen Gremien, bei den Verladern und bei den beteiligten Verkehrsträgern Bahn und Binnenschiff finden.

Bei der Vorstellung des Vorhabens im Zonser Hotel „Schloß Friedestrom“ fiel angenehm auf, dass die beteiligten Vorstände und Geschäftsführer ausdrücklich die Binnenschifffahrt als eines der Produkte hervorhoben, mit denen sie in die Akquisition um neue Kunden und Märkte ziehen wollen.

Das mag selbstverständlich sein, ist es aber nicht. Es ist gerade erst ein paar Jahre her, da hieß es in Teilen der deutschen Hafengewirtschaft, die Binnenschifffahrt sei zwar wichtig und man müsse sie auch berücksichtigen, aber eine viel größere Aufmerksamkeit verdienten doch die beiden anderen Verkehrsträger, die Bahn und der Lkw. Mit denen sei schließlich Umschlag und Geld zu machen ...

Dass das so war, hatte sich das Binnenschifffahrtsgewerbe aufgrund einer zu der Zeit - sagen wir mal - nicht gerade optimal verlaufenden Verbandspolitik zu einem großen Teil selber zuzuschreiben, denn über das Gewerbe wurde verkündet, dass es ihm nach der Aufhebung des Frachttarifs Binnenschifffahrt im Jahre 1994 und verschiedenen Liberalisierungsmaßnahmen extrem schlecht ginge. Über Jahre hinweg gab es danach kaum eine - auch von der Binnenschifffahrt initiierte - Veranstaltung landauf und landab, in der nicht vor Politikern, in Zeitungen, Diskussionsrunden und Vortragsveranstaltungen lauthals das Elend der Binnenschifffahrt verkündet wurde.

Das war ja auch so. In der Tat hatten viele Partikuliere Probleme und sogar Reedereien trennten sich von Schiffen und Schubbooten, indem sie sie an ihre bisherigen Besatzungen verkauften oder vermieteten, um aus den drückenden Kosten herauszukommen. Das Jammern darüber wurde aber so weit getrieben, dass sich die Verlager - und wahrscheinlich auch viele Binnenhäfen - schließlich

logischerweise die Frage stellen mussten, ob es wirklich sinnvoll ist, sich intensiver mit einem Verkehrsträger einzulassen, der nach eigenem Bekunden kurz vor dem Kollaps steht.

Eine veränderte Verbands- und später auch Verkehrspolitik ermunterte das Gewerbe der Binnenschifffahrt schließlich, den Kopf endlich wieder oben auf der Schulter zu tragen, da wo er hingehört, an Deck - und nicht unten ins Herft.

Das wiedererwachte - und natürlich gerechtfertigte - Selbstbewusstsein der Binnenschifffahrt ist nach diesen dunklen Jahren nicht nur mental, sondern auch praktisch bei der verladenden Wirtschaft und bei den Binnenhäfen angekommen, denn dass Binnenhäfen und Binnenschifffahrt untrennbar zueinander gehören, liegt im wahrsten Sinne des Wortes in der Natur der Sache - und gerade deshalb ist es besonders wichtig, dass die HGK und die NDH die Binnenschifffahrt zu einem der Bausteine ihrer Kooperation machen.

Wichtig ist auch, dass die Idee zu einer Kooperation der beiden großen Häfen, die zusammen einen jährlichen Gesamtgüterumschlag von rund 45,7 Millionen Tonnen repräsentieren, nicht aus der Not der aktuellen weltweiten Wirtschaftskrise heraus entstanden ist.

Die Hafenchefs, so haben sie sehr glaubhaft berichtet, denken schon seit einigen Jahren über diese Möglichkeit nach. Bevor sie die auch im Hafengeschäft erfahrene Unternehmensberatung Droege International mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt haben, holten sie erste Meinungen derer ein, die später - vielleicht schon zum Ende dieses Jahres - endgültig über das Vorhaben entscheiden müssen: Anteilseigner, Aufsichtsräte und die Stadträte in Köln, Düsseldorf und Neuss.

Allein die Tatsache, dass sie es jetzt öffentlich verkündet haben, lässt vermuten, dass die Hafenchefs an ihr Projekt glauben und von ihm überzeugt sind.

Es bleibt, dem Vorhaben Glück zu wünschen - mit der Binnenschifffahrt als starkem Partner für eine neue Kooperation.





Das Flusskreuzfahrtschiff „Bellavista“ wird verkürzt 26



„Der Köln-Godorfer Hafen wird erweitert 38



Hamburg will mehr Containertransporte per Binnenschiff 45

## Binnenschifffahrt

- Wechsel bei Rheintank 6  
Jürgen Johann in Geschäftsführung
- Erfolgreiche Messe 6  
Rekord in Gorinchem
- Richtfest im Neusser Hafen 6  
Neues Maersk Terminal
- Konzepte für mehr Effektivität 7  
Initiative MIS-Cobiva wird aktiv
- Französische Gäste in der Duisburger IHK 7  
Konsortium will weiteren Ausbau der Wasserstraßen
- Donau-Shuttle zwischen Deggendorf und Giurgiu 8  
Eco-Danube bietet neuen Service mit zwei Barges
- Rückgang um 44,1 Prozent 8  
Deutsche Hüttenwerke haben weniger Rohstahl produziert
- Die Binnenschifffahrt braucht Hilfe in der Krise 8  
EBU fordert Unterstützung
- Neues Online-Forum soll Binnenschiffer vernetzen 9  
SO-Rheinfunk geht an den Start
- HGK und NDH wollen kooperieren 10  
Niemand muss um seinen Arbeitsplatz bangen
- DTSG stellt Einbußen bei Frachtmenge und Frachtpreis fest 11  
„Wir werden die geplanten Investitionen verschieben“
- ZKR-Kongress 12  
Rheinschifffahrt und die Folgen des Klimawandels
- BDS- Krisengipfel mit rund 40 Teilnehmern in Datteln 14  
„Wer für 1,50 Euro fährt, handelt nicht mehr unternehmerisch“
- Modernisierungsprogramm 17  
Zuschuss statt Staatsgarantie
- Serie: Geschichten aus der Schifffahrt (V) 18  
... ich werde Binnenschiffer, - wie Papa!
- Vorsichtiger Optimismus bei Häfen und 20  
Schifffahrt auf der transport logistic 2009
- Pfahlfauna als schiffreisende Helden 23  
Viertklässler gestalten Märchen mit Schiffen
- Schiffer-Berufskolleg in Duisburg-Homburg 24  
In 60 Jahren über 17.000 Binnenschiffer ausgebildet

*Titelbild: Polnisches Partikulierschiff in der Talfahrt auf dem Rhein bei Duisburg-Laar Foto: Friedbert Barg*

## Schiffstechnik

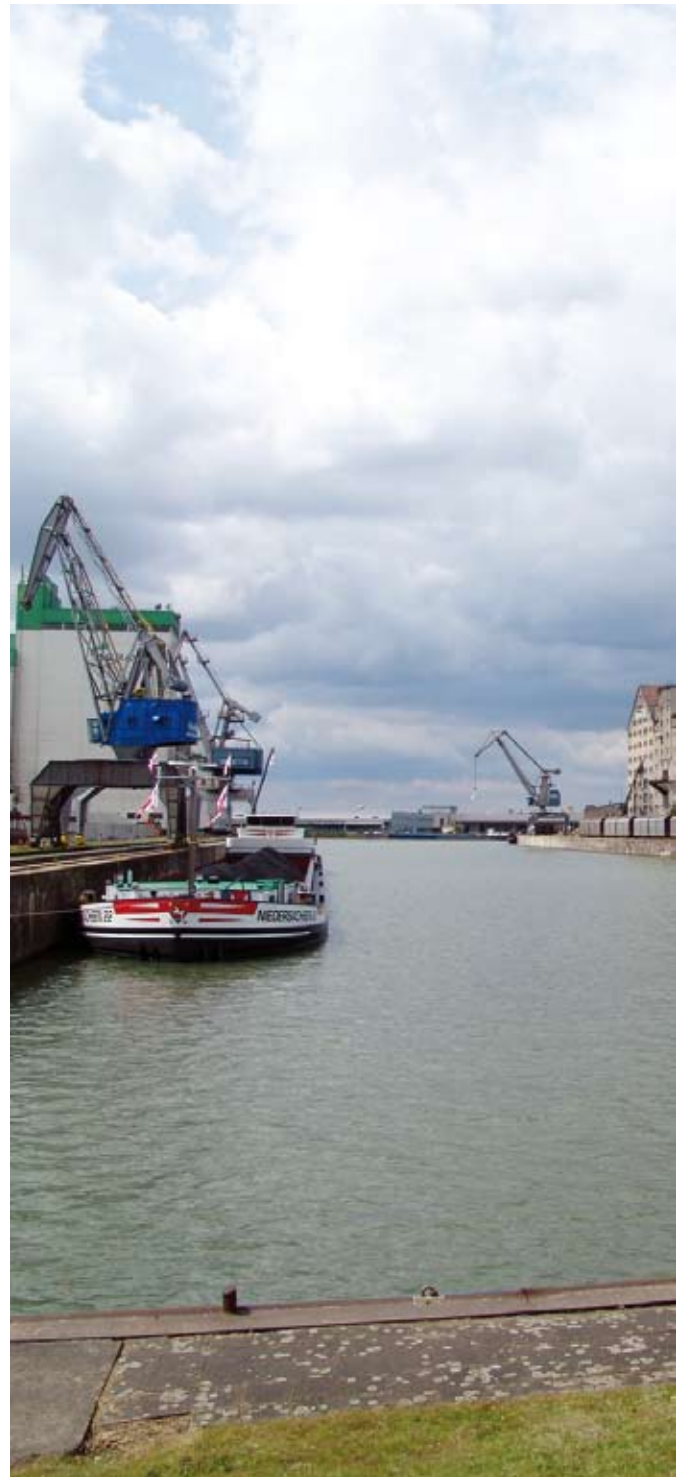
- Transocean Tours 26  
MS „Bellavista“ wird verkürzt
- Premicon erweitert Flusskreuzfahrt-Flotte um 6 Neubauten 27  
Auftrag an Stralsunder Volkswerft
- „Über Rhein und Donau mit 704 TEU“ 28  
*Schiffahrt-online* 4/2009  
Anmerkungen von Dipl.-Ing. Volker Renner
- Über 600 Schiffe auf europäischen Wasserstraßen 31  
sind mit Radarplot 720 ausgerüstet
- Dieburger Sauer & Sohn KG 32  
Schiffsmotoren von IVECO und Guascor im Lieferprogramm
- Kasko aus China, Ausbau in den Niederlanden 34  
MS „Sempachersee“ fährt Schweröl auf dem Oberrhein
- Damen Shipyards – Bodewes Binnenvaart BV 35  
TMS „Alie-Jan“ - Neubau der Damen River Tanker 950 C
- Neues 135-m Schiff 36  
Frachtschiff MS „MAREA“ in Dienst gestellt
- Stilllegung von Schiffen 37  
Wärtsilä: Mögliche Risiken von Störungen bei der  
Wiederinbetriebnahme minimieren

## Binnenhäfen + Binnenwasserstraßen

- Startschuss zur Hafenerweiterung 38  
Köln-Godorfer Hafen wird erweitert
- Vermietung und Verpachtung von Hafenflächen 40  
Teilweise werden Flächen zurückgegeben
- 75 Jahre Hafen Braunschweig 42  
Braunschweig war einmal Schutzmacht für Hamburg
- Die HHLA blickt optimistisch in die Zukunft 44  
Anteil der Binnenschifffahrt hat sich in Hamburg erhöht
- Binnenschiff ist Verkehrsmittel der Zukunft für den Modal Split 45  
Anzahl der Binnenschiffe soll vervierfacht werden
- Nur leichte Rückgänge um 0,5 Prozent 46  
Binnenschifffahrt in Frankreich hat sich in der  
Krise erstaunlich gut gehalten

## Rubriken

- Editorial 3
- Impressum 6



75 Jahre Hafen Braunschweig

42

## Schiffahrt-online

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Die Fachzeitschrift, die auch an Bord gelesen wird.

So erreichen Sie uns: Tel. +49-211-59872018 Fax +49-211-59872019  
E-Mail: [redaktion@schiffahrt-online.de](mailto:redaktion@schiffahrt-online.de)

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

## Wechsel bei Rheintank

# Jürgen Johann in Geschäftsführung

Mit Wirkung zum 1. Mai 2009 ist Jürgen Johann (Foto) in die Geschäftsführung der Rheintank GmbH berufen worden.

Zum gleichem Datum wurde Claudia Fliegel Prokura erteilt.



Jürgen Johann

jahr vollzogenen Übernahme des Endverbraucher-geschäftes der Deutschen BP und Castrol im Bereich Binnenschifffahrt mit den entsprechenden Bunkerbooten ein umfang-

reiches Liefernetz in Deutschland und Österreich zur Versorgung der Schifffahrt mit Treib- und Schmierstoffen sowie Schiffsmaterial an.

## Erfolgreiche Messe

# Rekord in Gorinchem

16.216 Fachbesucher waren nach Angaben der Messeleitung zur 5. Fachmesse „Constuction & shipping Industry“ nach Gorinchem gekommen, um sich bei den 500 Ausstellern zu informieren. Eine breite Palette aus dem gesamten Bereich der Schifffahrt war zu sehen. Die Messe bot ein breites

Spektrum aus den Fachbereichen Antriebsmotoren, Getrieben, Versicherungsunternehmen, Schiffsmaklern, Bunkerstationen und Werften. Die nächste Messe wird vom 27. April bis 29. April 2010 stattfinden.

Informationen dazu gibt es unter Telefon +31-(0)523- 289 898.



Feierstunde in einer künftigen Lagerhalle

Foto: F. Barg

## Richtfest im Neusser Hafen

# Neues Maersk Terminal

Die größte Containerschiffslinie der Welt, die dänische Maersk-Reederei, feierte Richtfest im Neusser Rheinhafen. Im Januar des vergangenen Jahres hatte das Unternehmen bekanntgegeben, sich mit einem großen Containerumschlagterminal im Hafenbecken 5 niederlassen zu wollen, - jetzt gehen die Arbeiten schon fast in die Endrunde. Anfang 2010 soll das neue Terminal mit einer Kapazität

von zunächst 45.000 TEU jährlich in Betrieb gehen. Derzeit sind für das Terminal 3,2 ha vorgesehen, die Fläche ist aber auf rund 8 Hektar erweiterbar. Die Investitionskosten liegen bei etwa 14 Millionen Euro. Im neuen Maersk-Terminal wird nach der Push-Pull-Methode gearbeitet, bei der Container in Binnenterminals verladen werden, anstatt sie auf dem Gelände eines Seehafens zu lagern.

## 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  
HRB 60259 AG Düsseldorf, Geschäftsführer: Friedbert Barg

Büroorganisation: Simone Kharrat (s.kharrat@schifffahrt-online.de)  
Vertrieb: Bianca Cambuzzi (b.cambuzzi@schifffahrt-online.de)  
Hamburger Str. 43, 40221 Düsseldorf (Hafen)  
Tel. +49 (0)211-59872018, Fax +49 (0)211-59872019

Redaktion  
Chefredakteur: Friedbert Barg (f.barg@schifffahrt-online.de)  
Redaktion: Ingrid Bresgen (i.bresgen@schifffahrt-online.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten  
John C. Albrecht, Dr. Hermann Blankmann, Andreas Fröning, Karl Gerhard, Petra Grünendahl, Sabine Homann, Jan Kruse, Josef Müller, Dipl.-Ing. Volker Renner

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, Fax +49 (0)3212-2587751 (ckt@verlag-wortfluss.de)

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

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

Anzeigenpreisliste Nr. 2/09 vom 21.4.2009

Druck

Druckerei Busch GmbH  
Raiffeisenring 31  
46395 Bocholt



## Konzepte für mehr Effektivität

### Initiative MIS-Cobiva wird aktiv

Moderne Sattellitenavigationstechnik im Einsatz gegen Congestion und unnötigen Treibstoffverbrauch: fünf namhafte Binnenschiffsoperateure haben sich in den Niederlanden zur Arbeitsgemeinschaft „MIS-Cobiva“ zusammengeschlossen, um Container-Transporte mit dem Binnenschiff wieder effektiver und damit attraktiver zu machen.

Der Name des Verbundes steht für „Management Informatie Systeem Containerbinnenvaart“. Die im niederländischen Zwijndrecht beheimatete Contargo B.V. ist Gründungsmitglied der Cooperative und setzt große Hoffnungen in das System, das derzeit zusammen mit dem Navigationsspezialisten TomTomWorks und dem Softwarehaus BPA entwickelt wird.

Ausgangspunkt für die Aktivitäten sind die Wartezeiten für Binnenschiffe in den Seehäfen. Dieser unsinnige Leerlauf hat die Verlader im letzten Jahr 30 Mio Euro an sogenannten „Congestion-Zulagen“ gekostet. Die Initiative will durch Einsatz modernster Technik dafür sorgen, dass das Binnenschiff auch in Zukunft eine attraktive Alternative zur Straße bleibt. MIS-Cobiva wird mit dem „Port Community System“, dem Netzwerk der „Rijkswaterstraat“ und den Planungssystemen der Containerterminals entlang des Rheins verbunden werden. Jedes Binnenschiff kann über eine Box an Bord jederzeit exakt geortet werden.

„MIS-Cobiva will dem Schiffsführer mehr Transparenz über die Zustände in dem Hafen, den er gerade ansteuert, verschaffen. Er kann nun seine Geschwindigkeit so anpassen, dass er ‚just-in-time‘ an der Verladestelle eintrifft. Durch die Anpassung der Geschwindigkeit werden große Mengen an Bunkeröl eingespart. Das spart Kosten und schont die Umwelt über verringerten CO<sub>2</sub>-Ausstoß,“ erklärt Cok Vinke, Geschäftsführer der Contargo B.V. Ursprünglich nur zur Entzerrung der Staus in den großen Seehäfen konzipiert, zeigt das System inzwischen, dass damit der ganze Hinterlandbereich bis hinauf in die Schweiz besser organisiert werden kann. Das System verschafft auch den anderen an der Transportkette Beteiligten große Vorteile: Die Verlader profitieren von einer größeren zeitlichen Verlässlichkeit, die niederländische Straßen- und Wasserbaubehörde ‚Rijkswaterstaat‘ bekommt präzise Infos zur Lage an Schleusen und Brücken, die Politik profitiert von genaueren Informationen bei Havarien, der Zoll schätzt die Rückverfolgbarkeit und die Hafenmeister können den Verkehr besser koordinieren. ■



Während ihres Besuchs in Duisburg bereisten die Mitglieder des französischen Konsortiums auch den Duisburger Hafen. Foto: Friedbert Barg

### Französische Gäste in der Duisburger IHK

## Konsortium will weiteren Ausbau der Wasserstraßen

**Das Konsortium für den Ausbau der Wasserstrassen im Osten und Süd-Osten Frankreichs hat seine diesjährige Generalversammlung (Hauptversammlung) am 10. Juni 2009 in den Räumlichkeiten der IHK Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg abgehalten.**

Seine Aufgabe sieht das Konsortium in der Förderung des weiteren Ausbaus von Rhein, Mosel, Rhône, Saône sowie Doubs. Von dieser Arbeit sollen in erster Linie die Häfen und Einzugsgebiete von Strasbourg, Marseille, Mulhouse-Rhin, Mâcon/Chalon-sur-Saône, Nancy, Colmar und Sète einen nachhaltigen Nutzen ziehen. Mit einer proaktiven Öffentlichkeitsarbeit soll die Verbreitung einer Kultur der Flussschifffahrt bekannt gemacht werden. Es muss dabei ein breites allgemeines Publikum erreicht werden, aber auch Fachgremien und Entscheidungsträger der Wirtschaft sind anzusprechen.

Die Zielsetzung des Konsortiums umfasst folgende fünf Punkte:

1. Förderung der Mittel und Ausrüstung zur Verbesserung der Wasserstrassen in seinem geographischen Zuständigkeitsbereich.
2. Unterstützung zur Weiterentwicklung eines wirtschaftlichen Gütertransportes und Angebot eines gehobenen Tourismus.
3. Entwicklung leistungsfähiger Wasserstraßen im Wirtschaftsgebiet der Meuse, der Mosel, des Rheins und der Rhône.

4. Begünstigung des Ausbaus der Wasserwege mit europakonformen Minimalabmessungen für Binnenschiffe der Klasse IV [110 m Länge, 11,40 Breite, 2,80 m Tiefgang und 2300 t Tragfähigkeit], wobei Güterschiffe der Klasse Va [110,0 x 11,4 x 3,5 m, Ladevermögen 2.800 Tonnen / 200 TEU] wohl noch Wunschtraum bleiben.

5. Aufwertung des Trupfs des intermodalen Verkehrs mit einer optimierten Integration der Wasserstraße im europäischen Verkehrsnetz wie auch der vorhandenen Logistikplattformen.

Die diesjährige Generalversammlung war mit einem Besuch des Hafens Duisburg und einer Führung durch das Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) verbunden. Das DST Duisburg steht der Schifffahrt, der Industrie und der Politik als Berater in allen technischen und wirtschaftlichen Fragen zur Verfügung.

Diese können die Entwicklung und Umsetzung marktgerechter Transportkonzepte unter Einbindung von Binnen- und Küstenschifffahrt betreffen.

Mit großem Interesse sind die Beteiligten den aufschlussreichen Ausführungen gefolgt und haben einen positiven Eindruck über die Anlagen des Hafens Duisburg nach Hause genommen. JCA ■

## Donau-Shuttle zwischen Deggendorf und Giurgiu

# Eco-Danube bietet neuen Service mit zwei Barges

Seit 12. Mai gibt es einen neuen Donau-Verkehr zwischen Deggendorf und dem Donauhafen Giurgiu/Rousse in Rumänien/Bulgarien. Hinter dem neuen Service steht das Unternehmen Eco Danube, das erst im März dieses Jahres von vier Firmen gegründet worden ist, teilt dessen Geschäftsführer Oskar Stelzhammer mit.

Hinter Eco-Danube stehen die vier Anteilseigner, nämlich P. Schwandner Transport & Logistik (Pfreimd), Connect Spedition (Wels), Euro Bevrachtung (Regensburg) und Hödlmayr (Schwertberg). Alle drei Wochen fährt ein Schubschiff mit zwei Barges die Route zwischen Deggendorf und Giurgiu/Rousse, wobei in Enns ein Stopp eingelegt wird; die Laufzeit liegt bei acht bis neun Tagen. Zum Transport akzeptiert wird jede Art von Bulk-Ladung, wie beispielsweise Schwergüter, Tieflader, Pkw, landwirtschaftliche Maschinen, Rotorblätter für Windkraftwerke und auch ganz "normale Lkw und Sattelaufleger". Auf dem Retourweg aus dem Süden werden Dacia-Pkw verladen

und nach Westeuropa gefahren.

Eco-Danube managt nicht nur den Donautransport, sondern kümmert sich auch um den Vor- und Nachlauf in Deutschland bzw. Österreich sowie in Südosteuropa. Bei der ersten Abfahrt waren Schiff und Leichter schon gut ausgelastet. „Wir denken daran, auch Konstanz in den Verkehr einzubinden“, kündigte Stelzhammer gegenüber *Schiffahrt-online* an. Ebenso denkt man daran, den regelmäßigen Liniendienst auch für den Containertransport ins Gespräch zu bringen.

Beim fahrenden Equipment handelt es sich um zwei Barges, die von Eco Danube in Bratislava gechartert worden sind. Gezogen werden die Barges vom Schubschiff „Talion“ des Carriers Bayerischer Lloyd. In einer Zeit der fallenden Margen und Volumina habe der Binnenschifftransport gute Chancen, sich preislichen Wettbewerb zu behaupten, ist Stelzhammer überzeugt: „Schwergüter mit dem Schiff zu transportieren kommt billiger.“ *Josef Müller* ■

## Rückgang um 44,1 Prozent

# Deutsche Hüttenwerke haben weniger Rohstahl produziert

Die deutschen Hüttenwerke haben im Mai 2009 1,18 Millionen Tonnen Roheisen und 2,17 Millionen Tonnen Rohstahl hergestellt. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilt, produzierten sie damit 54,8% weniger Roheisen und 47,8% weniger Rohstahl als im Mai 2008.

Gegenüber April 2009 nahm die Produktion im Mai 2009 bei Roheisen um 12,2% und bei Rohstahl um 15,7% zu. Bei der Rohstahlproduktion ergab sich kalender- und saison-

bereinigt (Berliner Verfahren 4.1 – BV 4.1) eine Zunahme um 5,0%. Trotz leichter Entspannung lässt sich daraus noch nicht auf eine Trendwende schließen.

In den ersten fünf Monaten des Jahres 2009 wurden bundesweit 6,71 Millionen Tonnen Roheisen und 11,32 Millionen Tonnen Rohstahl hergestellt. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum ist die Roheisenproduktion somit um 47,0% und die von Rohstahl um 44,1% zurückgegangen. ■

	April 2009	Mai 2009	Veränderung gegenüber	
			April 2008	Mai 2008
	Millionen Tonnen		%	

<sup>7</sup> Für April 2009 endgültige Ergebnisse, für Mai 2009 vorläufige Ergebnisse.

Deutschland				
Roheisen	1,06	1,18	- 57,1	- 54,8
Rohstahl	1,87	2,17	- 53,3	- 47,8
Warmgewalzte Stahlerzeugnisse	1,77	—	- 51,7	—

## Die Binnenschifffahrt braucht Hilfe in der Krise EBU fordert Unterstützung

Die europäischen Binnenschiffahrtsunternehmen suchen den Dialog mit der Europäischen Kommission, um Lösungen zur Bekämpfung der drastischen Folgen der Wirtschaftskrise zu finden. Durch den massiven Umschlagseinbruch sei dringender Handlungsbedarf gegeben, sagte EBU-Präsident Dr. Philippe Grulois während einer Pressekonferenz anlässlich der Vorstellung des Jahresberichts der Europäischen Binnenschiffahrts-Union (EBU) in Bonn. Dazu werde die EBU in Kürze mit EU-Verkehrskommissar Antonio Tajani und Matthias Ruete, Generaldirektor der Generaldirektion Energie und Verkehr, persönliche Gespräche führen, sagte Grulois. Der EBU gehören Schiffahrtsverbände aus insgesamt 8 europäischen Staaten an.

Angesichts der Wirtschaftskrise und ihrer Folgen für den Transport auf Binnenwasserstraßen fordert die EBU die Europäische Kommission und die EU-Mitgliedsstaaten auf, umgehend Maßnahmen zur Unterstützung der Binnenschifffahrt zu ergreifen. Der Handlungsbedarf sei dringend, da in den meisten Staaten, in denen Binnenschifffahrt betrieben wird, seit Anfang 2009 Ladungsrückgänge von bis zu 30 Prozent zu verzeichnen sind, sagte der EBU-Präsident. In einigen Marktsegmenten wie beispielsweise im Bereich der Erz- und Kohletransporte oder bei der Beförderung chemischer Güter sei der Rückgang sogar noch größer.

Die EBU weist in ihrem Jahresbericht darauf hin, dass die Zunahme an Laderaumkapazität in den vergangenen Jahren zu einer Überkapazität geführt hat, die in der momentanen Situation zu einem Fall der Frachten geführt hat. Um die Flottenkapazität zu wahren und zudem akzeptable Frachten zu garantieren hat die EBU vier Punkte festgelegt, bei denen Handlungsbedarf besteht: Investitionen in die Infrastruktur, Vermeidung und Abbau administrativer Lasten, Verringerung finanzieller Lasten wie beispielsweise Hafengelder und Steuern und Prüfung von Möglichkeiten wie die Binnenschifffahrt beispielweise mit Unterstützung der Europäischen Investitionsbank (EIB) aus der schwierigen Situation geholfen werden kann. *fb* ■



Neues Online-Forum soll Binnenschiffer vernetzen. Themen rund um die Binnenschiffahrt, Grußforen, Alltägliches und Lustiges lassen Gemeinschaft entstehen

## Für einen offenen Austausch: *SO-Rheinfunk* geht an den Start

Die Binnenschiffahrt steckt in der Krise. Manche Binnenschiffer sind schon voll betroffen, anderen geht es noch so gerade gut, und einige Glückliche spüren noch keine Auswirkungen. Aber alle schauen sorgenvoller als noch vor einem Jahr in die Zukunft. Darunter leidet oft die Kommunikation untereinander. Wer mag denn schon gerne sagen, dass es ihm schlecht geht? Und auf der anderen Seite: Sage ich es oder sage ich es besser nicht, dass meine Umsätze stabil sind? In schwierigen Zeiten werden viele schweigsamer.

Aber gerade in Zeiten der Krise ist es wichtig, sich auszutauschen. Zum einen, da nur der, der kommuniziert, wahrgenommen wird. Zum anderen, weil Gemeinschaft stark macht. Damit wir die Krise gemeinsam gut überstehen, haben wir uns in der Schiffahrt-online-Redaktion Gedanken gemacht, was wir mit unseren Mitteln dazu beitragen können. Ganz selbstverständlich erschien es uns, die Kommunikation zu fördern.

Mit unserem neuen Online-Forum „*SO-Rheinfunk*“ - wobei *SO* für *S*chiffahrt-*o*nline steht - wollen wir Ihnen die Möglichkeit bieten, sich offen und frei auszutauschen – vollkommen anonym. Sie denken sich bei Ihrer Anmeldung ein Pseudonym aus, ganz nach Ihren Vorlieben. Das Pseudonym kann etwas mit der Binnenschiffahrt zu tun haben, aber es kann auch einen ganz anderen Bezug haben: Kaptain Blaubart, Binnenschiffer007, Lotte oder Marienkäfer. Außerdem können Sie einen „Avatar“ hinzufügen, ein Logo, Foto, Bild oder Grafik. Das kann ein Poller, ein Schiffsruder, eine Porträtzeichnung der Loreley, eine Grafik mit Wellen oder ein Foto sein, auf dem ein Marienkäfer zu sehen ist. Ihrer Fantasie ist da keine Grenze gesetzt.

### Pseudonym mit Avatar

Unter Ihrem Pseudonym, das mit Ihrem Avatar gezeigt wird, veröffentlichen Sie Ihre Beiträge. Auf der linken Seite des Forums wird Ihr Pseudonym und Ihr Avatar gezeigt, darunter Ihr Anmeldedatum und die Anzahl Ihrer Beiträge. Mehr nicht. Nur die Forums-Moderatoren aus der Redaktion wissen, wer sich hinter „Moby Dick“, „Herkules“ oder „Meerjungfrau“ versteckt. Wir nehmen unsere Verschwiegenheitspflicht

selbstverständlich sehr ernst und werden weder Namen veröffentlichen oder preisgeben noch vertrauliche Informationen weitergeben oder verwerten.

### Mittendrin in der Diskussion

Wenn Sie auf der Forumsseite sind, suchen Sie sich das Thema aus, das Sie interessiert - und einen Mausclick weiter sind Sie schon mitten in der Diskussion.

Thema muss dabei ja nicht unbedingt die aktuelle finanzielle persönliche Lage sein. Im Gegenteil, oft ist es ja hilfreicher sich ganz einfache Tipps zu geben, etwa kann „Neptun“ seinen Schifferkollegen auf der Donau einen aktuellen Navigationshinweis geben: „Passt auf, im Hafen N. liegt ihr neuerdings am besten ganz hinten auf Steuerbordseit“. Auch aktuelle Tagesfragen aus der Binnenschiffahrt wie „Hast du gehört, dass die Frachtraten für Kohle wieder steigen?“ sollen im „*SO-Rheinfunk*“ besprochen werden. Ein weiteres Diskussionsforum wird für die Verkehrspolitik bestimmt sein. Hier können Schiffer sich beispielsweise über den Schiffsverkehr auf dem Rhein unterhalten. Vielleicht entfacht ja „Aphrodites, die III.“ eine Diskussion mit ihrer Frage „Habt ihr gehört, dass wir langsam immer weniger werden? Die Schiffe

werden immer weniger!“. Auch Verabredungen zum abendlichen Festmachen werden ebenso möglich sein, wie Grüße zu veröffentlichen, ob zum Geburtstag, zu einer Hochzeiten, zu Feiertagen oder zu allen anderen Anlässen. Und natürlich finden Sie auch Foren für fröhliche Geschichten wie „Wisst Ihr, was mir passiert ist, als wir in den Hafen B. eingelaufen sind? ...“ Im Diskussionsforum „Seemannsgarn“ können Sie so richtig schön dichten, was das Garn so aushält. Und unter der Rubrik „Alltag auf See“ können Sie Kochrezepte, Tipps zum Schrubben des Oberdecks oder Verhandlungstaktiken bei der Frachtpreisbestimmung austauschen. Und falls Sie etwas veröffentlichen möchten, zu dem es womöglich nicht das passende Forum gibt, reicht eine kure E-Mail an den Moderator – und wir eröffnen das Gewünschte.

Ein Besuch lohnt sich allemal und wir freuen uns schon auf einen regen Gedankenaustausch, von heiter bis ernst, wie es bei einem Funkverkehr eben so üblich ist.

### [www.schiffahrt-online.de/so-rheinfunk](http://www.schiffahrt-online.de/so-rheinfunk)

Zum *SO-Rheinfunk* geht es über unsere Internetseite [www.schiffahrt-online.de](http://www.schiffahrt-online.de) oder direkt unter [www.schiffahrt-online.de/so-rheinfunk](http://www.schiffahrt-online.de/so-rheinfunk).

Ingrid Bresgen ■

### Tankmanagement aus einer Hand.... ...vom Tank bis ins Steuerhaus!

Vom Füllstand



Druck und Temperatur



Überwachung



Auswertung



über → zur → und →

**Drei starke Partner für ein gemeinsames Ziel**

<p>FS Schiffstechnik GmbH &amp; Co. KG Werftstraße 25 47053 Duisburg</p>	<p>++49-203/60367-0 ++49-203/60967-16 E-Mail: <a href="mailto:fs-schiffstechnik@t-online.de">fs-schiffstechnik@t-online.de</a> Internet: <a href="http://www.fs-schiffstechnik.de">www.fs-schiffstechnik.de</a></p>	<p>Wittig GmbH Max-Peters-Straße 13 47059 Duisburg</p>	<p>Tel.: ++49-203/93273-0 Fax: ++49-203/93273-66 E-Mail: <a href="mailto:info@wi-du.de">info@wi-du.de</a> Internet: <a href="http://www.wi-du.de">www.wi-du.de</a></p>
--	---	--	--



In einer Kooperation planen die Häfen Köln, Neuss, Düsseldorf und Krefeld hochwertige logistische Dienstleistungen im Verbund von Eisenbahn und Binnenschiff

## „Selbst bei einer Fusion müsste sich niemand Sorgen um seinen Arbeitsplatz machen!“

Zu einer Pressekonferenz mit einer schon historisch zu nennenden Ankündigung hatten die Vorstände und Geschäftsführer der Häfen und Güterverkehr Köln AG und die Neuss Düsseldorfer Häfen ins Hotel „Schloß Friedestrom“ in Dormagen-Zons - sozusagen auf halber Rheinstrecke zwischen den beiden Häfen - eingeladen: Beide Häfen planen eine engere Kooperation und schließen sogar eine spätere Fusion nicht aus.

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und die Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH) unterzeichneten am 30. Juni 2009 einen Letter of Intent, um Kooperationsmöglichkeiten im Eisenbahnverkehr und Hafenumschlag zu untersuchen. Ziel ist es, Synergieeffekte zu identifizieren und die Rentabilität durch gemeinsame Entwicklung neuer innovativer und strategischer Ansätze zu steigern. Die Vorstandsmitglieder der HGK, Dr. Ralf Bender und Horst Leonhardt, sowie die Geschäftsführer der NDH, Ulrich Gross und Rainer Schäfer, waren sich darin einig, dass die Untersuchung

alle operativen Felder der Unternehmen erfassen und die zukünftige Ausgestaltung der geplanten Kooperation bis hin zur Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft unter einheitlicher Leitung zwischen HGK und NDH gehen könne.

In der Pressekonferenz unterstrich Pr. Rolf Bender seine Erwartung, dass mit der Kooperation Synergien aus der Zusammenlegung von gleichartigen Tätigkeiten entstehen und durch eine optimierte Flächenbewirtschaftung die Wettbewerbsposition gegenüber anderen Hafenstandorten verbessert wird. Rainer Schäfer hob die Bedeutung des industriellen Ballungsraums und der neun Millionen Menschen hervor, die im Umkreis von 50 Kilometern der Hafen Köln, Neuss, Düsseldorf und Krefeld leben. Mit der koordinierten Nutzung Ihrer Häfen und Eisenbahnen seien die Kooperationspartner hervorragend gerüstet, ihren Kunden qualitativ hochwertige und preiswerte logistische Dienstleistungen - besonders im Verbund von Eisenbahn und Binnenschiff anzu-

boten. Die geografische Lage mit ausgezeichneten Verkehrsverbindungen zu den Seehäfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam, aber auch mit einer guten Erreichbarkeit der deutschen Nordseehäfen prädestiniert die Partner umso mehr, die Leistungsfähig-

keit ihrer Binnenhäfen unter Beweis zu stellen. NDH-Geschäftsführer Ulrich betonte, dass die Mitarbeiter der Häfen auch im Falle einer engeren Kooperation oder gar eines Zusammenschlusses nicht um ihre Arbeitsplätze fürchten müssten. Volker Elders von Droege International, den HGK und NDH als Berater gewählt hatten, erläuterte, wie das Untersuchungsprojekt von der Analyse des Synergiepotenzials bis zur Erarbeitung einer Entscheidungsvorlage für die unternehmerischen und politischen Gremien abläuft. Die Beteiligten gehen zunächst von einem Zeitraum von zwei Monaten aus, innerhalb dessen erste Ergebnisse vorliegen. Für die Konzeption und Bewertung des Kooperationsvorhabens sind weitere vier Monate geplant.

Bis zum Jahresende dürfte also mit einem konkreten Ergebnis gerechnet werden.

Schon am Nachmittag der Pressekonferenz erklärte NRW-Verkehrsminister Lutz Lienenkämper zur geplanten Zusammenarbeit der Häfen: „Ein Spitzenstandort in der Logistik wie das Rheinland braucht professionelle Strukturen, die international wahrgenommen werden. Die Häfen im Rheinland miteinander zu vernetzen ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung und folgt den Grundgedanken des Hafenkonzepts der Landesregierung. Mit zunehmender Größe können sich die Häfen der Rheinschiene auf dem globalen Zukunftsmarkt Logistik noch besser positionieren.“ **Friedbert Barg** ■



**Wir sind die Spezialisten**

**VEREINIGTE SCHIFFS-VERSICHERUNG V.a.G.®**  
Versicherungsschutz seit 1856

**Deutschlands ältester  
und größter spezieller  
Versicherer der gewerblichen  
Binnenschifffahrt**

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

Internet: [www.vsv.de](http://www.vsv.de) - E-Mail: [vsv@vsv.de](mailto:vsv@vsv.de)

**Hohe Beitragsrückerstattung für 2008  
und für Eisliegezeiten im Winter 2009**



Prüfen zusammen mit Gutachter Volker Elders (rechts stehend) die Möglichkeiten einer Kooperation ihrer Häfen (v.l.): Horst Leonhardt (HGK), Ulrich Gross (NDH), Dr. Rolf Bender (HGK) und Rainer Schäfer (NDH). Foto: F. Barg

**Die auf die Tankschiffahrt spezialisierte Wiener DTSG stellt Einbußen bei Frachtmenge und Frachtpreis fest**

## „Wir werden die geplanten Investitionen verschieben“

**Das österreichische Binnenschiffahrtsunternehmen DTSG war 2008 gut unterwegs, bekommt seit Anfang 2009 aber die sinkende Transportnachfrage zu spüren und muss Investitionen verschieben.**

Braucht der österreichische Stahlproduzent voestalpine in Linz weniger Rohstoffe für die Befeuerung seiner Hochöfen, bekommen das die Binnenschiffer gleich kräftig zu spüren. In diesem Fall konkret die zur deutschen Jaegers-Gruppe gehörige Donautankschiffahrtsgesellschaft (DTSG) mit Sitz in Wien. Weil die voestalpine Heizöl aus ihren Vorratslagern verbraucht und bis Jahresende keinen Bedarf an Zulieferungen hat, verliert die DTSG in diesem Jahr 240.000 Tonnen Fracht Heizöl nach Linz. Auch sonst wird das geringere Volumen spürbar, wobei sich vor allem die sinkende Nachfrage in den letzten Monaten des Vorjahres sichtlich bemerkbar machte. Das ausschließlich auf Tankschiffahrt spezialisierte Unternehmen hat im Vorjahr zwar insgesamt 1,2 Millionen beförderten Tonnen Cargo auf die Schiffe gebracht, doch es hätte mehr sein können, wäre das Geschäft nicht gegen Jahresende eingebrochen, berichtet Geschäftsführer Rudolf Hye.

### Statt Investition Verkauf von Barge

Die Konsequenz aus der aktuellen Entwicklung: „Wir werden unsere geplanten Investitionen verschieben und vier Barge verkaufen“, erklärt Hye. Bis 2015 will die DTSG dennoch 15 Millionen Euro in die Aufrüstung der 22 fahrenden Einheiten umfassende Flotte investieren. Vor allem geht es um die Ausstattung der Schiffe und Barge mit Doppelhülle. Denn in drei Schritten - ab 2013, 2015 und 2018 - werden Doppelhüllen-Fahrzeuge zum verbindlichen Standard für den Transport von gefährlichen Stoffen wie Heizöl, Benzin und Diesel.

Wer so viel Geld in die eigene Flotte steckt, will seine Kapazitäten auch langfristig verkaufen. Daher sind länger laufende Transportaufträge mit den Kunden aus der Mineralölindustrie das Ziel der DTSG. Hye glaubt, dass es durch die

Umrüstungspflicht in den nächsten Jahren zu einer Marktberreinigung kommen wird. Kleine Akteure müssten erst mal die Finanzkraft aufbringen, um diese notwendigen Investments umsetzen zu können. Die Jaegers-Gruppe gehört zu den großen Playern in der europäischen Tankschiffahrt und verfügt über 190 fahrende Einheiten, von denen aktuell 35 Prozent mit Doppelhülle ausgestattet sind.

### Bahn ist stärkste Konkurrenz

Auch wenn das Gros des Tanktransportgeschäfts nach wie vor auf Basis von länger laufenden Verträgen abgewickelt wird, bekommt die Tankerschiffahrt den Auswirkungen des Spotmarktgeschäfts zu spüren. Die Konkurrenz zum Schiff ist nicht der Lkw, sondern die Schiene. „Die Bahnen haben nicht genug Auslastung und sind daher zu Preiszugeständnissen bereit“, beobachtet Hye die Entwicklung. In den vergangenen Monaten haben die Transportpreise auf dem Spotmarkt Bahn und Binnenschiff um 30 Prozent nach unten nachgegeben.

Freilich ist das Spotgeschäft auf dem Rhein deutlich stärker ausgeprägt als auf der Donau, doch die Kapazitäten ähneln sich: Sowohl mit einem Ganzzug als auch mit einer voll beladenden Barge lassen sich 1.200 Tonnen transportieren. Ein Kostenfaktor in Österreich sind zudem die Hafenumschlagsgebühren, die es nur in den öffentlichen Donauhäfen gibt, nicht aber in Privathäfen entlang der österreichischen Donau. Die DTSG bezahlt pro Jahr rund 700.000 Euro an Hafengebühren, die Hye besser heute als morgen abgeschafft wissen möchte: „Wenn man in Österreich der Binnenschiffahrt ernsthaft unter die Arme

greifen will, dann sollte man die Hafengebühren als erstes abschaffen.“ Bei der DTSG vermutet man, dass sich die Hafentreiber die Höhe der Gebühren untereinander absprechen, zumal die Erhöhung meist zeitgleich erfolgt.

Was Hye gar nicht mehr hören kann, ist die angebliche Forderung der Binnenschiffer nach dem Donauausbau östlich von Wien. „Wenn immer behauptet und geschrieben wird, die Binnenschiffer fordern den Ausbau, so stimmt das einfach nicht“, wird der Manager deutlich. Beim flussbaulichen Gesamtprojekt östlich von Wien, wie es im Nationalen Aktionsplan Schiffahrt niedergeschrieben ist, seien laut Hye nur 20 Prozent für eigentliche Cargo-Schiffahrt relevant und daher als deren Forderung anzusehen. „

### Keine Förderung in Österreich

Alle anderen Forderungen kämen von Seiten des Nationalparks Donauauen und „haben mit unseren Forderungen nichts zu tun.“ Lob hat Hye für die Verbesserung der Schleusenzeiten in Österreich parat. „Das ist deutlich besser geworden, aber leider haben wir jetzt in der Slowakei bei Gabčíkovo ein Problem.“ Hier finden im Sommer Schleusenrevisionen statt, die sieben Monate dauern und den Schleusenverkehr auf nur eine offene Schleuse einschränken. „Die langen Wartezeiten vor der Schleuse kosten uns einen verlorenen Schiffsurlaub pro Monat“. Der Geschäftsführer bedauert zudem sehr, dass Österreichs Binnenschiffer bislang keinen einzigen Cent an Förderung für die Ausrüstung der Schiffe mit besseren Motoren und Doppelhülle bekommen haben. Im NAP sind solche Förderungen explizit vorgesehen, doch „wir haben gelernt, den Politikern nicht alles zu glauben“.

Josef Müller ■

## Schiffswerft Karcher GmbH

Reparatur und Umbau  
von Schiffen aller Art

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

77866 Rheinau-Freistett  
Werftstraße 1  
Telefon 078 44/1250 + 1251  
Telefax 078 44/44 98



Nach der Auswertung aller gehaltenen Vorträge wird die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) eine Zusammenfassung vorlegen und Empfehlungen erarbeiten

## ZKR-Kongress in Bonn: Rheinschifffahrt und die Folgen des Klimawandels



Detlef Lingemann, Präsident der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Ein Programm von insgesamt über 30 Vorträgen - einschließlich Anmoderationen und Zusammenfassungen - absolvierten die rund 200 Teilnehmer und Gäste des Kongresses, den die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zum Thema „Rheinschifffahrt und Klimawandel - Herausforderung und Chance“ am 24./25. Juni 2009 in Bonn im Hause des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veranstaltet hatte.

Aufgeteilt war das Mammutprogramm, das von ZKR-Präsident Detlef Lingemann zusammen mit Generalsekretär Jean-Marie Woehrling sowie Bernd Toerkel, Abteilungsleiter Wasserstraßen und Schifffahrt im Bundesverkehrsministerium und Mitarbeiterinnen wie Martine Gerolt und Eva Ackermann im Hause organisiert hatten, in drei Workshops.

Workshop 1 befasste sich unter der Moderation von PIANC-Präsident Eric van den Eede und mit WSD-Präsident Heinz Joeries als Berichterstatter, mit Infrastruktur, Betrieb und Schifffahrtsverhältnissen.

Mögliche Auswirkungen des Klimawandels auf die Schifffahrtsbedingungen auf den Oberrhein waren das Thema von Frédéric Doisy (VNF), bevor sich Michael Heinz von der WSD West mit der aktuellen Rheinkonzeption und der abflussbezogenen Nutzung befasste, Dr. Huub Cramer vom Rijkswaterstaat erkannte, dass die Zukunft keine Bedrohung ist und Prof. Dr. Bernhard Söhngen über mögliche Auswirkungen des Klimawandels auf die Schifffahrtsverhältnisse am Rhein referierte.

Um die speziellen Auswirkungen des Klimawandels auf die Hoch- und Niedrigwasserverhältnisse in Baden-Württemberg ging es in dem Vortrag von Vassilis Kolokotronis von

der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg.

Im letzten Teil dieses Workshops befasste sich Klaus Markgraf-Maué, Koordinationsstelle Rhein des NABU, mit dem Spannungsfeld Wasserstraße und Flusslebensraum.

Im parallel stattfindenden Workshop 2 ging es unter der Leitung Pieter Struijs, Präsident des Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CRB) um Schiffbau und Schiffstechnik. „Entwurf, Ausrüstung und Betrieb der Binnenschiffe werden entscheidend dazu beitragen, dass die Binnenschifffahrt einerseits auch bei längeren Niedrigwasserperioden wirtschaftliche arbeiten sowie andererseits ihren Kraftstoffverbrauch und damit ihre Treibhausgasemissionen redu-



Bernd Toerkel, BMVBS-Abteilungsleiter Schifffahrt und Wasserstraßen

zieren kann.“ - informierte das Programm zu diesem Themenbereich. Im Detail ging es dann in den Vorträgen beispielsweise um die Möglichkeiten der Anpassung der Binnenschiffsflotte an die sich ändernden Wasserabflüsse (Referent Henk Blaauw), um strömungstechnische und weitere Möglichkeiten zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Binnenschiffen (Referent Joachim Zöllner) oder Möglichkeiten zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Binnenschiffsmotoren (Referent Dr. Thorsten Kuhn) sowie um praktische Erfahrungen mit der Anpassung der Binnenschiffsflotte an sich ändernde Wasserabflüsse und bei der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs (Referent Robert Tieman). Die Berichterstattung zum Workshop 2

### Motoren- und Aggregatetechnik



Sauer & Sohn KG  
sauer motive systems



Groß-Zimmerner-Str. 51  
D-64807 Dieburg  
Telefon: 060 71/206-0  
Telefax: 060 71/206-300



www.sauerundsohn.de  
info@sauerundsohn.de



Dr. Gunther Jaegers, BDB; Hans-Joachim Welsch, Dillinger Hütte; Karla Peijs, EU-Koordinatorin; Olaf Tschimpke, NABU; und Theo van de Gazelle, Rijkswaterstaat, diskutierten die Ergebnisse der Workshops aus der Sicht ihrer Fachbereiche Fotos (5): Friedbert Barg

hatte Bernhard Bieringer vom österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übernommen.

Workshop 3 schließlich zeigte unter der Leitung von Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen, auf, wie schwierig es ist, vor auszuhaken, wie sich die Marktanforderungen angesichts der möglichen Auswirkungen des Klimawandels auf die Beförderung von Gütern auf der Wasserstraße mittelfristig entwickeln werden. „Zumal in einer Situation, in der kurzfristig alle Zeichen auf eine echte Krise hindeuten.“, merkten die Programmautoren dazu quasi tagesaktuell an.

Mit der Zukunft der Kohle in Europa befasste sich innerhalb dieser Themenreihe Dr. Wolfgang Ritschle, bevor Dr. Norbert Kriedel Chancen für die Wasserstraße durch neue Energieträger beleuchtete und Greet Bernaers und Guido van Meel Potentiale für Mainports und Binnenschiffahrt durch Umwelttechnik aufzeigten. Jos Helmer beschrieb die Herausforderungen, denen sich aufgrund der Klimaveränderung der Hafen Rotterdam zu stellen hat, und Hans-Peter Hadorn betonte, das freier Zugang und Zuverlässigkeit die Schlüssel zum Erfolg eines Binnenhafens sind.



- 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



Zu den Teilnehmern zählten auch zwei Schiffahrtsexperten aus China

Cok Vinke, Managing Director der Contargo B.V., warf die Frage auf, ob der Containermarkt am Ende seines Wachstums angekommen sei, bevor sich Wolfgang Seuser von Chemical Industry Consulting Kleinkahl die Bedeutung der Beförderung auf der Wasserstraße für die Chemieindustrie erläuterte.

Philip Mauge von der VNF hatte die Berichterstattung für diesen Workshop übernommen. Die Ergebnisse aller Workshops wurden letztendlich in einer Abschlussveranstaltung von Karla Peijs (EU-Koordinatorin), Hans-Joachim Welsch (Dillinger Hütte), Dr. Gunther Jaegers (BDB), Olaf Tschimpke NABU) und Theo van de Gazelle (Rijkswaterstaat) diskutiert. ZKR-Generalsekretär Jean-Marie Woehrling sagte abschließend, dass vorläufig noch nicht mir konkreten Ergebnissen aus den Workshops zu rechnen sei. Die ZKR benötige eine geraume Zeit zur Auswertung aller Vorträge.

Friedbert Barg ■

**Wir werden in den folgenden Ausgaben von Schiffahrt-online in loser Reihe detailliert über einzelne Vorträge berichten.**



Über 200 Teilnehmer und Gäste hatten sich zum ZKR-Kongress 2009 im Hause des Bundesverkehrsministeriums in Bonn angemeldet

## Moselkommission

### Ab 2010 freie Fahrt für 135-m-Schiffe

Nicht nur die Tagungsorte wechseln, das Rotationsprinzip Deutschland – Frankreich – Luxemburg gilt auch für die Präsidentschaft innerhalb der Moselkommission. Für die Amtszeit 2009/2010 übernimmt Marianne Carré vom französischen Außenministerium diese Funktion von Johann-Hinrich Ernst (Deutschland).

Die Moselkommission trifft in ihren Plenarsitzungen notwendige Entscheidungen für die internationale Mosel. Schwerpunktmäßig wurden diesmal Änderungen in der Moselschiffahrtspolizeiverordnung (MoselSchPV) beschlossen. Auf Empfehlung ihres Polizeiausschusses hat die Moselkommission die MoselSchPV den aktuellen Gegebenheiten auf der Wasserstraße angepasst. Die drei Anrainerstaaten haben festgestellt, dass die Zahl der Schiffe mit bis zu 135 m Länge, die die Mosel befahren, sich stark erhöht hat und weiterhin zunimmt. Zur Vereinfachung für die Schiffahrt und die zuständigen Verwaltungen, die bisher für die Fahrt dieser Schiffe Sondererlaubnisse ausstellen mussten, wurde beschlossen, die entsprechenden Artikel der MoselSchPV (§§ 1.10, 8.01 und 8.07) anzupassen. Schiffe, die die technischen Voraussetzungen dieser Regelungen erfüllen, benötigen ab dem 01.01.2010 keine Sondererlaubnis mehr, um die Mosel befahren zu dürfen.

Darüber hinaus wurden auch §§ 1.01, 1.08, 3.02, 4.06 und 6.08 der MoselSchPV geändert, um eine Anpassung an europäische DIN-Normen und Richtlinien sowie an die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung zu gewährleisten. Alle Änderungen treten am 01.01.2010 in Kraft. Die zurzeit noch gültige sowie die neue Fassung der MoselSchPV sind auf der Internetseite [www.moselkommission.org](http://www.moselkommission.org) verfügbar.

Die von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) beschlossenen Änderungen zur ADNR wurden ebenfalls von der Moselkommission angenommen und werden ab dem 01.09.2009 auch auf der Mosel Gültigkeit erlangen.

Auf Empfehlung ihres Abgabenausschusses hat die Moselkommission beschlossen die Schiffahrtsabgaben auf der Mosel in 2009 unverändert zu lassen.

Ein weiterer angesprochener Tagesordnungspunkt ist die Zusammenarbeit mit den Internationalen Kommissionen zum Schutze der Mosel und der Saar (IKSMS) mit Sitz in Trier, die in Kürze durch eine Kooperationsvereinbarung ausgebaut werden soll. ■



Ein Krisengipfel mit rund 40 Teilnehmern in Datteln erarbeitete Forderungen an Berlin und Brüssel

## „Wer für 1,50 Euro fährt, handelt nicht mehr unternehmerisch“

Die aktuelle Finanz- und Wirtschaftskrise hat sich nicht gleichmäßig und flächendeckend über die Binnenschifffahrt gelegt. Jedes Unternehmen ist unterschiedlich davon betroffen. Und unterschiedlich sind auch die Vorstellungen darüber, ob und wie man reagieren soll.

Der Vorstand des Bundesverbandes der Selbstständigen, Abteilung Binnenschifffahrt, (BDS) wollte angesichts der Komplexität und Einzigartigkeit der gegenwärtigen Situation der Meinung der Basis nicht vorgreifen und lud die Mitglieder und alle interessierten Partikuliere zur einem Krisengipfel in die Friedenskirche in Datteln ein, die von Schifferseelsorger Horst Borrieß und die Schiffergemeinde Datteln zur Verfügung gestellt worden war. Bis zu dem Treffen hatte sich der BDS mit Lösungsvorschlägen in der Öffentlichkeit sehr bedeckt gehalten.



Mit klaren Statements und einer konsequenten, zielgerichteten Moderation führten die Vorstandsmitglieder des BDS (von links) Guido Hoppe, Geschäftsführerin Andrea Beckschäfer und Vorsitzender Jürgen Schlieter durch die Diskussion. Fotos: Friedbert Barg

Nach der Veranstaltung kann der Verband – gleichsam gestärkt durch ein Mandat der Partikuliere – mit abgesegneten Vorschlägen und Forderungen in Berlin und Brüssel auftreten. Rund 40 Partikuliere – immerhin knapp zehn Prozent der deutschen Partikulierunternehmen und ein Viertel der BDS-Mitgliedsunternehmen – diskutierten zunächst recht kontrovers. Bei der basisdemokratischen Veranstaltung wurde nicht zwischen BDS-Mitgliedern und Nichtmit-

gliedern unterschieden. Jeder hatte die gleichen Rechte. Am Ende der rund dreieinhalbstündigen Veranstaltung konnten gemeinsame Ergebnisse präsentiert werden.

### Disziplinierte Veranstaltung

Zum Erfolg der für eine Partikulierzusammenkunft durchaus disziplinierten Veranstaltung trug nicht nur das gemeinsame, sich abzeichnende Schicksal der Partikuliere bei, sondern auch die konsequente, zielgerichtete Moderation von BDS-Geschäftsführerin Andrea Beckschäfer sowie das „Rahmen setzende“ Eingangstatement des BDS-Vorsitzenden Jürgen Schlieter. Er machte deutlich, dass das Treffen dazu diene, etwas zu bewegen und konstruktiv nach vorne zu blicken, und „nicht, um sich gegenseitig etwas vorzuklagen“. Ziel der Veranstaltung sei es, festzulegen, ob und welche Eingriffe wie und wann von der Bundesregierung

und von der EU-Kommission gefordert werden sollten. Er animierte die anwesenden Partikuliere, sich offen zu äußern und das Unmögliche zu formulieren, ohne dass solche Äußerung von vornherein als nicht durchführbar oder praxisfern abqualifiziert werden.

Bei der Bewertung der wirtschaftlichen Situation der Partikulierschifffahrt gab es anfangs unterschiedliche Einschätzungen. Einige der gaben an, keine Probleme zu haben. Die ge-



Mit dem Läuten einer Schiffsglocke eröffnete Schifferseelsorger Horst Borrieß den Krisengipfel in der Dattelner Friedenskirche

genwärtige Situation wurde von ihnen als ein natürlicher Marktberichtigungsprozess verstanden. Andere wiesen offen auf ihre angespannte Liquiditätslage hin. Bezogen auf das gesamte Gewerbe sah es Anfang Juni in Bezug auf die Liquidität weniger dramatisch aus – so zumindest die Interpretation der Ergebnisse einer kurzfristigen Befragung, die Andrea Beckschäfer bei Banken, Versicherungen und Bunkerbetrieben durchgeführt hatte. Die Partikuliere kommen mehrheitlich ihren Zahlungsverpflichtungen nach – zumindest bei diesen Adressaten. Bei der Sammlung der Ideen für eine Lösung der Situation auf dem Binnenschifffahrtmarkt stand die Reduzierung des verfügbaren Schiffsraums im Vordergrund. Als Instrumente wurden zum Beispiel die Schließung der Schleusen ab 22 Uhr sowie die Einführung einer generellen Nachtruhe auf den Wasserstraßen, eines Sonntagsfahrverbotes, der 14-Stunden-Fahrt für alle Schiffe und einer Stilllegeregelung vorgeschlagen. Unerwähnt blieb nur die Abochung.

### Auch Rheinspernung ein Thema

Zu den weiteren Vorschlägen zählten die Wiedereinführung der Festfrachten, die Zulassung der Ladungsvergabe nur über Börsen in Kombination mit dem Tour-de-rôle-Verfahren und die Vorgabe von Mindesttarifen. Ein Partikulier präsentierte einen Vorschlag, der eigens für die Zusammenkunft in Datteln kurzfristig von rund 150 lose organisierten belgischen Partikulieren kreiert worden war und vorsieht, dass die Frachten die Kosten nicht unterschreiten dürfen. Dem Vorschlag waren entsprechende, dezidierte Kostentableaus beigefügt. Zu den vergleichsweise exotischen Vorschlägen gehörte die Anregung, dass der BDS die niederländische Regierung und die Banken des Nachbarlandes anschreiben sollte, wie dies bereits der ASV getan hat, um diese Adressaten aufzufordern, im Grunde genommen insolvente, aber noch



aktive Binnenschiffahrtsunternehmen aus den Verkehr zu ziehen. Auch die Liquiditätshilfe und spektakuläre Demonstrationen wie die Sperrung des Rheins waren Themen.

Die meist fairen Diskussionen brachten allerdings die Erkenntnis, dass sich viele der Vorschläge nicht durchsetzen lassen, weil sie rechtlich keinen Bestand haben oder weil es bei freiwilligen Aktionen an der entsprechenden Solidarität fehlen wird. Über die Liquiditätshilfe als Bestandteil nationaler Maßnahmen wurde sehr kontrovers diskutiert. Die Partikuliere, denen es wirtschaftlich noch gut bis befriedigend ging, sprachen sich dagegen aus, diejenigen, die schlecht gewirtschaftet haben, für ihr Fehlverhalten auch noch zu „belohnen“.



*Anton Schepers, Binnenschiffer in der vierten Generation, ist für eine Reduzierung des Laderaums*

Die Unternehmen die die Krise bereits voll getroffen hatte, sahen die Sache verständlicherweise anders. Im Laufe der Diskussion kristallisierte sich aber heraus, dass es über kurz oder lang jeden Partikulier treffen kann. Als Beginn der Problemzeit wurde der Zeitraum Juli/August analysiert, wenn unter anderem die aus dem erfolgreichen Jahr 2008 resultierenden Steuerzahlungen fällig werden. Auf der anderen Seite ist das Ende der Krise bei den für die Binnenschiffahrt relevanten Verladern mit dem entsprechenden weiteren Ladungsrückgang noch nicht erreicht. Im Ergebnis war man sich dann einig in der Forderung nach Liquiditätshilfen.

## Modernisierungsprogramm als Hilfe tabu

„Nun muss eine solche Hilfe finanziert werden. Da sich beim Bund nicht so kurzfristig ein entsprechender Etatposten schaffen lassen wird, wurde die Umwidmung des Modernisierungsprogramms zur Diskussion gestellt, wie sie der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt (BDB) zumindest für 2009 befürwortet. Am Ende sprachen sich alle dafür aus, eine solche Maßnahme, für die man über Jahre gekämpft hat, nicht leichtfertig umzuwidmen. Die Mittel, die einige bei einer Modernisierung fest eingeplant haben, stünden dann nicht mehr zur Verfügung. Zudem seien die für das laufende Jahr aus dem Modernisierungsprogramm zur Verfügung stehenden 2 Millionen Euro für ein Liquiditätshilfeprogramm ein völlig unzureichender Betrag.

Statt dessen sollten als Liquiditätshilfe KfW-Mittel zur Verfügung gestellt werden. Speziell die

KfW-Gelder aus dem Konjunkturpaket I seien im Prinzip dafür geeignet, allerdings sollten die staatliche Haftung von 60 auf 90 Prozent angehoben, die Zinsen deutlich gesenkt werden. Als weitere alternative Möglichkeit wurde im Rahmen der nationalen Maßnahmen eine Bürgschaft des Bundes in Höhe von 50 Millionen Euro gefordert, die angesichts der Forderungen einzelner Unternehmen in anderen Branchen in Deutschland, die im Milliardenbereich liegen, eher wie die bekannten Peanuts erscheinen.

## Internationale Ebene wichtig

Zudem soll die Bundesregierung aufgefordert werden, in Brüssel zu beantragen, eine schwere Marktstörung festzustellen. Würde die EU-Kommission die Krise ausrufen, zieht die entsprechenden Konsequenzen und Maßnahmen auf internationaler Ebene nach sich. Auch wurde ein Runder Tisch unter der Moderation des Bundesverkehrsministeriums oder der Verkehrspolitik angeregt, an dem sich Binnenschiffahrt, Verlager, Befrachter, Spediteure, Banken und der BDI austauschen. Einigkeit bestand in der Auffassung, dass der Markt auf EU-Ebene reguliert werden sollte. Freiwillige Maßnahmen und Appelle bewirken kaum etwas, da diese mehr oder weniger systematisch unterlaufen werden. Große Hoffnungen setzt man auf verbindliche Mindesttarife. Damit könne kurzfristig eine Stabilisierung der Frachtsituation erreicht werden. Wenn eine solche Regelung auf der EU-Ebene vor dem Hintergrund einer Krisensituation beschlossen wird, sei es auch einfacher, Bedenken von Kartellämtern abzuwehren. Im Zusammenhang mit den Mindesttarifen kam auch Kritik am Verhalten innerhalb des Gewerbes auf. Nur wenige brächten den Mut auf,



*Berthold Zimmer war enttäuscht, dass nur „so wenige“ zum Krisengipfel kamen*

durch die Gelder aus dem Reservefonds bei weitem nicht abgedeckt werden können, der Skepsis gegenüber der Durchsetzung einer freiwilligen Finanzierung durch das Gewerbe und der sich abzeichnenden generellen Widerstände in Teilen des europäischen Gewerbes relativ schnell und einstimmig vom Tisch.

schlechte Frachten abzulehnen. Immer gebe es ein Unternehmen, das auch bei noch so schlechten Raten fährt. Nur Tableaus, die eine Untergrenze vorgeben, könnten einen noch weiteren Absturz der Frachten bremsen. Eine Stilllegeregelung war angesichts der damit verbundenen hohen Kosten, die

Kein Thema war eine allgemeine Abwrackaktion. Mit der Ausrufung einer Krise sollte man jedoch als erstes die 2003 auf Null gefahrene Alt-für-Neu-Regelung wieder aufleben lassen, ohne sich durch eine Pönale-Zahlung von der Abwrackung freikaufen zu können. Diese Regelung dient mittel- bis langfristig dazu, den Umfang der Tonnage einzugrenzen, kurzfristig wird sich dadurch die Lage des Binnenschiffahrtsmarktes jedoch nicht verbessern. Damit alle Maßnahmen und möglichen Entscheidungen auf der Basis eines besseren Datenmaterials gefällt werden können, wurde als flankierende Maßnahme beschlossen, die ZKR aufzufordern, kurzfristig einen Sonderbericht zur Krise anzufertigen.



*Klaus Wolz ärgert es besonders, wenn Schiffe für eine Ladung leer bis zur Donau fahren*

## Strukturelle Änderungen im Gewerbe

Neben Forderungen in Richtung Berlin und Brüssel stellten die versammelten Partikuliere klar, dass es auch strukturelle Änderungen im Gewerbe geben müsse, um auch für zukünftige Turbulenzen gewappnet zu sein. Wer für 1,50 Euro die Tonne von Rotterdam nach Krotzenburg fährt, handele nicht mehr unternehmerisch. Hier fehlt es noch an einem selbstbewussten Auftreten und am Verhandlungswillen. In Zukunft will man nicht jedes Angebot eines Befrachters ergebnislos ablehnen, sondern durchaus in Preisverhandlungen eintreten oder gar ein Angebot abzulehnen.

Ein weiteres strukturelles Problem ist die fehlende Marktmacht auf der Tonnageseite. Eine stärkere Zusammenarbeit zwischen den Partikulieren wurde als zwingend notwendig erachtet. Bisher gebe es eine zersplitterte Angebotsseite. Beckschäfer schlug die Schaffung einer Schiffsraumvermarktungsgesellschaft vor, ein entsprechendes Papier dazu werde sie erarbeiten. Andere Vorschläge zielten auf eine stärkere Zusammenarbeit bis hin zur Fusion der großen Genossenschaften ab. Allein schon von der Diskussion über das Zusammengehen von Genossenschaft werden Frachten stabilisierende Wirkungen erwartet. Durch die Einbindung möglichst aller Partikuliere in einen Zusammenschluss werden – das kam nur zwischen den Zeilen zum Vorschein – die Schiffseigner, die sich nicht unternehmerisch verhalten, gleichsam als Störfaktor aus dem Verkehr gezogen. .

*Dr. Hermann Blankmann* ■

**BDS: Mittelständische Unternehmen der Binnenschiffahrt leiden unter den Auswirkungen der Krise**

## Die Marktposition kleiner Unternehmen stärken

„Die mittelständischen Unternehmen der Binnenschiffahrt leiden, wie viele andere Branchen auch, unter den Auswirkungen der Krise.“ Mit einem Statusbericht beginnt das Positionspapier des BDS-Binnenschiffahrt, das der Vorstand nach einem Krisengipfel in Datteln zur Wirtschaftskrise erstellt hat. Es beinhaltet Vorschläge zur Stabilisierung der Partikulierunternehmen in der Binnenschiffahrt.

Der drastische Rückgang des Ladungsaufkommens und der Verfall der Frachten führe zu zunehmenden Liquiditätsschwierigkeiten bis hin zur Existenznot der deutschen Partikuliere, heißt es im Positionspapier weiter. Der Rückgang der Frachten habe auf nationaler Ebene „eine Bandbreite erreicht von günstigenfalls 30 Prozent bis hin zu Relationen, auf denen Frachten gezahlt werden, die man als sittenwidrig bezeichnen müsste.“ Ausländische Binnenschiffahrtsunternehmen seien zudem, die Kabotagefreiheit überschreitend, überwiegend auf dem deutschen Markt zu Lasten der deutschen Unternehmen tätig.

Handlungsbedarf allein auf nationaler Ebene sieht der BDS daher in vier Punkten:

1. Ein zusätzliches Element „Kleinbetriebsmitteldarlehen“ soll im Rahmen des KfW-Sonderprogramms „Mittelständische Unternehmen“

eingerrichtet werden. Kleinunternehmen mit weniger als 50 Mitarbeitern und einem Jahresumsatz oder einer Jahresbilanzsumme von höchstens 10 Millionen Euro sollten Betriebsmitteldarlehen zur Verfügung gestellt werden, die 2 bis 3 Prozent unter dem Programmsatz liegen und die eine Haftungsfreistellung des durchleitenden Kreditinstitutes von bis zu 90 Prozent beinhalten können.

2. Die Einhaltung deutscher Steuer-, Arbeits- und Sozialrechtsvorschriften durch ausländische Unternehmen, die überwiegend in Deutschland transportieren, muss kontrolliert werden: „Das Laissez-faire auf deutschen Wasserstraßen führt seit Jahren zu massiven Wettbewerbsverzerrungen, die sich in Zeiten der Krise zu einem ruinösen Wettbewerb auswachsen.“ Beispielgebend könnte Belgien sein, wo durch eine Registrierungspflicht innerbelgischer Transporte darauf hingewirkt wird, Sozialstandards einzuhalten.

3. Im Interesse einer Sicherung des Bestandes von qualifiziertem Personal muss eine Lösung gefunden werden, die es qualifiziertem Personal aus Drittstaaten ermöglicht, für eine begrenzte Zeit in Deutschland zu bleiben und Arbeitslosengeld zu beziehen. Für diese Mitarbeiter werden seit Jahren ordnungsgemäß Sozialversicherungsbeiträge in Deutschland bezahlt, doch bei krisenbedingter Stilllegung einzelner Schiffe haben

die gekündigten Besatzungsmitglieder keinen Anspruch auf Arbeitslosengeld. Das Visum, oftmals nur für den Arbeitsplatz gültig, verfällt.

4. Um gemeinsam nach Wegen zu suchen, die das Gewerbe bei der Bewältigung der Krise unterstützen können, schlägt der BDS-Binnenschiffahrt vor, beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) einen gemeinsamen Krisenausschuss einzurichten, bestehend aus BMVBS, den Gewerbeverbänden, der Gewerkschaft, Banken, Versicherungen und Berufsgenossenschaft.

### Maßnahmen auf europäischer Ebene

„Angesichts der Beschäftigungslage und der Frachtsituation steht fest, dass der europäische Binnenschiffahrtsmarkt eine schwere Marktstörung aufweist.“ Der BDS fordert in dem Positionspapier die Bundesregierung daher auf, die Feststellung einer schweren Marktstörung bei der Europäischen Kommission zu beantragen. Auf europäischer Ebene schlägt der BDS drei Maßnahmen vor:

1. Eine Festlegung von Mindestfrachten für das Gebiet der miteinander verbundenen europäischen Wasserstraßen, die auf die Dauer der schweren Marktstörung befristet wird. Die Festlegung eines Mindestfrachtpreises würde zur Stabilisierung der Binnenschiffahrtsunternehmen auf einem Mindestniveau beitragen.

2. Anhebung des Verhältnisses der Alt-für-Neu-Regelung gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) 718/1999. Seit das Verhältnis zwischen neuem Schiffsraum und abzuwrackender Schiffsraumtonnage auf Null abgesenkt wurde, sind Überkapazitäten entstanden. Ein weiteres Ausuferm muss verhindert werden.

3. Förderung EU-weiter Zusammenschlüsse von Partikulierunternehmen. Zur Festigung der

Marktposition kleiner Binnenschiffahrtsunternehmen schlägt der BDS vor, einen Teil des Reservefonds dafür zu verwenden, Zusammenschlüsse von Partikulierunternehmen in der EU zu fördern.

Das komplette Positionspapier des BDS ist unter [www.bds-binnenschiffahrt.de](http://www.bds-binnenschiffahrt.de) nachzulesen. IB

**RADARpilot720°**

RADARpilot720° Multi-Radar  
RADARpilot720°  
RADARpilot720° LE  
RADARpilot720° info

**RADARpilot720°**  
**Skalierbare Lösung**  
**für jeden Anspruch**  
**und Geldbeutel**

► Zuverlässig ► Flexibel ► Erweiterbar

Ausführliche Informationen über die Produktfamilie des Navigationssystems RADARpilot720° erhalten Sie bei unseren Vertriebspartnern oder unter:  
[www.innovative-navigation.de](http://www.innovative-navigation.de)

**in**  
Ein Produkt von innovative navigation

## Referentenentwurf zur Richtlinie für das Modernisierungsprogramm

# Zuschuss statt Staatsgarantie

Nach einem rund fünfmonatigen Vorlauf gibt es jetzt den Referentenentwurf zur „Richtlinie über Zuwendungen zur Modernisierung der deutschen Binnengüterschiffahrt“. Der Entwurf wurde am 28. Mai 2009 in Bonn beim vierten Abstimmungsgespräch zwischen Vertretern des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt (BDB), des Bundesverbandes der Selbständigen, Abteilung Binnenschiffahrt (BDS) und des zuständigen Ressorts des Bundesverkehrsministeriums vorgelegt. Die Bundesregierung hatte Ende des letzten Jahres die Modernisierungsmaßnahmen in der deutschen Flotte beschlossen und dafür für die Jahre 2009, 2010 und 2011 jeweils zwei Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Das erste Abstimmungsgespräch fand bereits am 6. Januar 2009 statt, gefolgt von Treffen am 18. Februar und am 18. März.

Ursprünglich war geplant, die Förderung in Form einer Staatsgarantie in Anlehnung an das niederländische System durchzuführen. Danach sollten bei Investitionen bei fehlendem Eigenkapital die Eigenkapital ersetzenden Mittel durch eine Staatsgarantie gesichert werden, damit die Banken entsprechendes Geld zur Verfügung stellen. Im vorliegenden Referentenentwurf ist nicht mehr von Staatsgarantien die Rede, sondern es sollen direkte Zuschüsse gewährt werden, „um den Neubau, den Kauf modernerer Binnengüterschiffe und Modernisierungsmaßnahmen zu fördern und so zur Verbesserung des Umweltschutzes und der Schiffssicherheit beizutragen. Die Binnengüterschiffahrt soll durch eine moderne Flotte in die Lage versetzt werden, zusätzlichen Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen abwickeln zu können“, wie es in Hinblick auf den „Zweck“ heißt.

### KMU antragsberechtigt

Unter Modernisierungsmaßnahmen werden in dem Entwurf unter anderem aufgelistet der Umbau von Ein- in Doppelhüllen- oder Trockengüterschiffe, die Verlängerung und Verbreiterung von Binnengüterschiffen, die zeitige Erfüllung von Übergangsvorschriften der RheinSchUO/RL2006/87/EG, die mit erheblichen baulichen Änderungen und finanziellen Belastungen verbunden sind, und der Einbau innovativer Antriebe wie z.B. Solar-, Elektro- oder Brennstoffzellenantriebe. Der Kauf eines gebrauchten Fahrzeuges ist nur dann förderfähig, wenn das zu erwerbende Schiff erheblich jünger ist als der jeweilige Flottendurchschnitt.

Ausdrücklich nicht gefördert wird der Kauf oder Neubau von Einhüllentankschiffen.

Antrags- und damit zuwendungsberechtigt ist jedes kleine und mittlere privatrechtliche Unternehmen (KMU) in Form einer juristischen oder natürlichen Person, das Eigentümer eines im deutschen Binnenschiffsregister eingetragenen Schiffes ist, das im gewerblichen Güterverkehr eingesetzt wird und für das ein entsprechendes Schiffsattest vorliegt. Bei der Abgrenzung KMU orientiert sich die Richtlinie an den Empfehlungen der EU-Kommission. Danach ist ein kleines und mittleres Unternehmen dadurch gekennzeichnet, dass weniger als 250 Mitarbeiter beschäftigt werden, dass ein Jahresumsatz von maximal 50 Mio. Euro erzielt wird oder dass eine Jahresbilanzsumme von nicht mehr als 43 Mio. Euro ausgewiesen wird.

Die Förderung erfolgt als Anteilsfinanzierung. Die Zuwendung wird in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt. Als Bemessungsgrundlage dient die tatsächliche Höhe des aufzunehmenden Darlehens bzw. einer Stillen Beteiligung, das bzw. die zur Finanzierung einer Investition in Anspruch genommen wird. Als Mindesthöhe für das Darlehen oder die Stille Beteiligung sieht der Referentenentwurf eine Untergrenze von 150.000 Euro vor. Der Zuschuss beträgt sechs Prozent des jeweiligen Darlehens oder der Stillen Beteiligung, maximal jedoch 100.000 Euro pro Antrag.

### Förderschiff drei Jahre nutzen

Der Empfänger des Zuschusses muss das geförderte Binnenschiff dann mindestens drei Jahre gewerblich für die Binnenschiffahrt nutzen und in seinem Eigentum behalten. Wird innerhalb dieser drei Jahre das Schiff abgewrackt, verkauft oder in ein anderes Schiffsregister übertragen, sind Rückforderungen der Zuschüsse fällig. Antrags- und Genehmigungsbehörde ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West in Münster.

Der Entwurf fand im Großen und Ganzen die Zustimmung der Gewerbevertreter. In einigen Punkten gab es allerdings Änderungs- und Anpassungswünsche. So plädiert das Gewerbe dafür, die Mindestdarlehenssumme von 150.000 auf 100.000 Euro zu senken. Bei einem solchen Kredit würde dann ein Zuschuss von 6.000 Euro gewährt. Zudem gibt es noch Wünsche in Hinblick auf die Operationalisierung bestimmter Formulierungen. Wann ist z.B. ein

zu erwerbendes Schiff erheblich jünger als der jeweilige Flottendurchschnitt?

Bis zum 12. Juni konnten die Verbände zum Entwurf Stellung nehmen und Änderungswünsche vortragen. Die Änderungswünsche des Gewerbes werden bei der endgültigen Fertigstellung der Förderrichtlinie entsprechend berücksichtigt. Das Ergebnis lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor. Die fertige Richtlinie, die sicherlich nicht vor Anfang Juli vorliegen wird, muss anschließend noch vom Bundesfinanzministerium abgesegnet werden, um wirksam werden zu können.

### Werden Gelder für 2009 benötigt?

Bei den beiden beteiligten Verbänden gibt es unterschiedliche Auffassungen darüber, ob insbesondere im laufenden Jahr die Mittel für Investitionen abgerufen werden. Der BDB sieht in der gegenwärtigen Krisensituation in der Binnenschiffahrt kaum eine Neigung für Modernisierungsinvestitionen. Dadurch würden die im Bundeshaushalt zur Verfügung gestellten Gelder nicht abgerufen. Selbst wenn die nicht abgerufenen Gelder in das Jahr 2010 übertragen werden können, ist das ein schlechtes Zeichen für die Haushälter der Bundestagsfraktionen. Sie sehen, dass das Geld nicht abgerufen wurde und fragen nicht nach den Gründen. Für die Zukunft hat dies zur Folge, dass die Gelder für die Binnenschiffahrt noch spärlicher fließen werden.

Der BDB sieht vielmehr die Notwendigkeit, die Binnenschiffahrtsunternehmen mit günstigen Darlehen zur Überwindung der momentanen Liquiditätsklemme zu versorgen, und plädiert dafür, zumindest die Mittel aus dem Modernisierungsprogramm für 2009 für Liquiditätshilfen umzuwidmen. Damit würde man zum einen dem einzelnen Binnenschiffahrtsunternehmen helfen, zum anderen könnte das Gewerbe den Haushältern in Berlin zeigen, dass es die zur Verfügung gestellten Mittel aus dem Bundeshaushalt auch benötigt.

Der BDS dagegen ist der Ansicht, dass ein gewisses Interesse an diesen Mitteln für Modernisierungsmaßnahmen vorhanden ist, auch wenn es nicht den großen Ansturm geben wird. Dies wurde auch auf dem Krisengipfel in Datteln am 4. Juni 2009 deutlich (vgl. Beitrag zum Krisengipfel in dieser Ausgabe, S. 12 ff). Anlässe für Modernisierungen sieht der BDS bei entsprechenden Investitionen für eine anstehende Attestverlängerung und bei Anpassungen in der Tankschiffahrt. *Dr. Hermann Blankmann* ■



## Geschichten aus der Schifffahrt (V)

# ... ich werde Binnenschiffer, - wie Papa!

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.

Im Wesentlichen bestehen die Geschichten, die ich bisher erzählte und noch erzählen möchte, aus meinen - und den Erinnerungen anderer Personen aus dem näheren und weiteren Verwandten- und Bekanntenkreis. Deshalb möchte ich an dieser Stelle auch fortfahren, eben solche heiteren und manchmal auch weniger heiteren Begebenheiten zum Besten zu geben. Dieses Mal gehe ich jedoch zeitlich nicht soweit zurück, nur bis zum 19. April 1966: Die „St. Nikolaus“-Volksschule Spay (war der Name der Schule für mich vielleicht so `was wie Vorbestimmung oder Programm?) entlässt ihre Achtklässler, vierzehnjährige Mädchen und Jungen (letztes Jahr der acht Volksschulklassen – ab 1967 neun) hinaus ins Arbeitsleben bzw. zu einem Drittel auf weiterführende Schulen, die anderen auf (zu jener Zeit) noch sehr zahlreich vorhandene Lehrstellen. So auch mich, den Schüler Karl Gerhard.

Ich hatte bereits ein Jahr zuvor, nach hartem und zähem Ringen, im „Kampf“ mit meinen Eltern meinen Berufswunsch durchgesetzt. „Ich werde das Gleiche tun wie Papa, ich werde Binnenschiffer“, hatte ich verkündet und damit das Entsetzen, - vor allem meiner besorgten Frau Mama, (das war die Dame mit der weißen Kittelschürze an Bord der Räderboot, „Franz Haniel XIV“ – Teil I, sie erinnern sich) ausgelöst.

„Hast du dir das gut überlegt?“ fragte sie. „Das ist etwas anderes als in den Ferien an Bord mitzufahren. Es gibt dann keine Möglichkeit mehr für dich zu sagen, - ich hab' keine Lust mehr, ich will nach Hause oder so. Und die Arbeit an Bord ist kein Zuckerschlecken. Und deine Freunde . . . und wenn du mal eine Freundin hast – später?“ Sie zog nahezu alle Register und schlug sogar allen Ernstes vor, ich solle technischer Zeichner auf der Schottel-Werft werden, nur weil ich mit Bleistift und Lineal halbwegs gut umgehen und Schiffe malen konnte. Nee und nochmals nee, – das war aber sowas von gar nix für mich.

### Lehrjahre sind keine Herrenjahre

Am 23. April 1966 ging's dann bereits los. Vater, zu dieser Zeit Kapitän auf dem MS „Riehen“ der

Haniel Reederei, hatte darauf bestanden, dass ich zu ihm an Bord in die Lehre ging. „Unter seiner Fuchtel“, wie er es nannte. Schließlich sollte ich das Handwerk richtig, d.h. gründlich erlernen - und (!) - ich erlernte es gründlich!

Der „Riehen“ lag zum Zeitpunkt meines Lehrantrittes (als Schmelzer) in der sog. Generalüberholung im ebenfalls sog. „Hanielsloch“, dem Bunkerhafen in Duisburg-Ruhrort. Das bedeutete u.a., dass mit sehr viel, na sagen wir mal, unangenehmer, weil dreckiger Arbeit zu rechnen war. Genauso war es auch. Gleich am ersten Tag meines Binnenschifferdaseins durfte ich denn auch ins Achterunter, genauer gesagt, durch den Mannlocheinstieg in den Heckbereich des Schiffes und hier unterhalb der Auspuff- und Wellenanlage, auf dem Bauch liegend



MS „Riehen“

die Spantenfelder säubern und mit Bleimennige streichen. Klar, nicht alleine, aber mit genau so viel „Enthusiasmus“ wie bei den anderen. Die Krönung des ersten Arbeitstages war dann die Frage meines „alten Herren“ (im übrigen wurde er von mir genauso wie von den anderen an Bord nur „der Alte“ genannt, - na ja, von mir nur dann, wenn er's nicht hören konnte): „Naaaah, macht's noch Spaß?“ Ich wandte mich ein wenig ab, denn sonst hätte er auf meinem, vor Schmutz starrenden Gesicht meine doch stark in Mitleidenschaft geratene Begeisterung über den ersten Arbeitstag bemerkt und antwortete: „Klar – was denn sonst!“

In der Folgezeit genoss ich „unter der Fuchtel“ meines Kapitän-Vaters, also meines Lehrherren ein sehr interessantes und arbeitsreiches Schmelzer- also Schiffsjungendasein. So manches Mal wäre ich ihm am Liebsten auf und davon gelaufen. Schließlich siegte mein Stolz: Das hast du genau so gewollt, und wer weiß wofür die ganze Plackerei noch gut ist, sagte ich mir. Von morgens bis abends, vom wecken bis zum späten Feierabend musste ich alles geben. Einer der Sprüche meines Vaters, und er hatte `ne ganze Menge davon auf Lager, lautete: „Wer abends

feiern kann – kann am nächsten Morgen um so besser arbeiten . . .“ oder „Wenn auch nur einer deiner Kollegen an Bord 100 % Leistung erbringt, verlange ich von dir 150 %, oder soll ich mir nachsagen lassen, der Alte verhätschelt seinen Sprössling?“ Müßig anzumerken, was ich auf den letzten Spruch zu antworten wagte. Nur so viel dazu, - ich musste lernen, wie man mehr als 100 % Leistung erbringen kann, auch und gerade weil ich das eigentlich nicht einsehen konnte oder wollte. Allerdings sollte ich an dieser Stelle hinzufügen. Mein Vater war, als der Alte an Bord, bei seinen Leuten, aufgrund seines immer vorhandenen und sehr ausgeprägten Gerechtigkeitssinnes und seiner Bereitschaft bei allen anfallenden Arbeiten an Bord, auch bei den dreckigsten, mit anzupacken, sehr beliebt. Und schließlich, nachdem die ärgsten Vater-Sohn-Kämpfe ausgefochten waren, auch bei mir. Ich verdanke ihm in vielerlei Hinsicht, vor allem aber im sog. schiffischen Bereich sehr viel. Wie ich schon einmal bemerkte, ich erlernte das Schifferhandwerk gründlich, sehr gründlich. Und das war gut so. Mit 16 Jahren wurde ich Matrose, nachdem ich zuvor, dank der guten Ausbildung, meinen Bootsmanns-Maatenbrief mit, (bei aller gebotenen Bescheidenheit) vorbildlichem Ergebnis erworben hatte. Mit 18 Jahren erwarb ich mein erstes Patent, das Patent II und das Patent für Schiffe ohne eigene Triebkraft; mit 20 Jahren dann das große Rheinpatent für die Strecke von Basel bis ins Meer und das Radar-Schiffer-Zeugnis. Als ein wenig tragisch für mich könnte man es ansehen, dass mir die erworbenen Befähigungsnachweise erst im Alter von 21 Jahren ausgehändigt wurden. Das war nun mal so, - erst mit 21 Jahren besaß man, laut Gesetz, die notwendige Reife zum Führen eines Binnenschiffes. Jedenfalls war ich damit eine Zeit lang der jüngste Inhaber eines großen Rheinpatentes. Aber jetzt reicht's wirklich, mit der Selbstbeweihräucherung, kommen wir wieder auf die Geschichten aus der Binnenschifffahrt zurück.

### Kann man Nebel riechen??

November 1966: MS „Riehen“ befand sich an einem eigentlich recht sonnigen Novembertag auf Talfahrt auf der Waal - irgendwo unterhalb Nijmegen. Vier leere Schleppkähne im Anhang, also zwei Längen, und . . . aber ich muss was vorweg erklären . . . Es gab an Bord zu dieser Zeit weder Telefon, noch Sprechfunk geschweige denn, - ein Radargerät, und an Handys, also Mobil-Phones, dachte man noch lange nicht. Es ging auf 17:00 Uhr zu und es war eigentlich noch sehr hell draußen. Im Steuerhaus befand

den sich mein Vater und ich. Den Haspel in der Hand, versuchte ich, eigentlich wie immer, meinen Vater beim Fahren zu imitieren, bzw. mir die Leichtigkeit, mit der er scheinbar das Schiff d.h. den Schleppzug führte, anzueignen. Natürlich beobachtete mich der Herr Vater-Kapitän (ich hab' ihn wirklich des öfteren so genannt); er gab mir ab und zu, je nach Lage der Dinge, mehr oder weniger herbe oder auch heftige Kursanweisungen. Das hörte sich dann bisweilen so an: „Mein Gott Junge, du fährst `nen Kurs wie `n Has' auf der Flucht“, oder „wenn man einen Schleppzug führt, schaut man in der Regel einmal nach vorn und zweimal zurück, - klar?“ Wenn's ganz schlimm wurde, kam auch schon mal der Ausspruch: „Mensch Kerl, wenn du so weiterfährst gehst de besser Schiffschaukel bremsen, dann hast'e auch was mit'm Schiff zu tun.“ Ab und zu gab's auch mal einen Knuff. An besagtem Tag auf der Waal zu Tal lief's eigentlich ganz gut.

Plötzlich jedoch und ohne vorher etwas anzudeuten, stellte der Alte fest: „Wir gehen in Deest rund!“ (Er meinte aufdrehen und vor Anker, also Feierabend) Ich konnte meine Verwunderung nicht ganz unterdrücken und wagte einzuwenden: „Ja, aber warum denn? Es sind doch noch „7 Sonnen“ (auch so ein eigener Ausdruck für schönes Wetter, den ich von ihm gelernt hatte) am Himmel und wir haben doch Order, dass wir heute noch Rotterdam erreichen sollen.“ Ich erntete einen missbilligenden Blick und erhielt die Anweisung nach vorne zu gehen, den anderen Bescheid zu sagen und dann wieder nach hinten zu kommen, um beim Aufdrehen auf die Schleppstränge aufzupassen. Ich tat wie mir geheißen und erntete bei Steuermann und Matrosen gleichermaßen Unverständnis über das Verhalten des Herrn Kapitäns.

Als ich wieder auf die Brücke kam, musste ich zum ersten Mal die Glocke läuten, dann ein paar Minuten später zum zweiten Mal, (um die Schiffsführer auf den Anhängen auf das nahe Aufdrehen aufmerksam zu machen) und dann betätigte der Alte das Typhon, oder - auf Holländisch, die Fleut', einmal lang zwei mal kurz und „schmiss“ in der Folge den Schleppzug rum. Und dann geschah etwas, dass ich mir vorher beim besten Willen nicht vorzustellen vermochte. Die zweite Länge des Schleppzuges war noch nicht ganz rund und es war noch kein Anker gesetzt, - da wurde es urplötzlich dunkler und es herrschte mit einem Mal so dichter Nebel, dass man keine fünfzig Meter weit mehr sehen konnte. „Da gibt's doch gar nicht“, hörte ich den Steuermann Hans P. `nen echten „Ruhrschen“ Jung' aus Oberhausen-Sterkrade, total verwundert sagen, „woher wusste der Alte das?“ Der Matrose Dietmar H. auch ein waschechter „Ruhrscher“ nämlich ein Duisburger aus Meiderich und unser Maschinist Alban B., er kam wie viele andere Maschinisten, die bei Haniel beschäftigt waren, vom Hunsrück,

waren sich dann auch schnell einig: „Der Alte riecht den Nebel !?“ Und ich dachte bei mir, `so unerfahren sind die doch auch nicht, - wenn sie das so in Erstaunen versetzt, dann hat dein alter Herr aber soeben ein Bonbon seines Könnens bzw. seiner Erfahrung geliefert. Das wiederum veranlasste mich ihm die Frage zu stellen: „Woher wusstest du das mit dem Nebel, hast du den gerochen?“ Er grinste ein wenig und antwortete mit einer Gegenfrage: „Was glaubst du denn, - kann man Nebel riechen?“ Ich zögerte ein wenig, weil ich das erst mal überdenken musste und bemerkte dann: „Ja, warum auch nicht - oder!?“

Schließlich rückte er mit einer allgemein verständlichen Erklärung heraus: „Es können, in der Tat, „sieben Sonnen“ am Himmel sein und dennoch kann es zu dieser Jahreszeit oft zu plötzlich auftreten-dem Nebel kommen. Das hängt mit den manchmal regional sehr unterschiedlichen Temperaturen zusammen. Ich hab' den Nebel, oder den „Mist“, wie der Niederländer sagt, nicht gerochen, aber gesehen hab' ich ihn, und das auf einige Entfernung hin. Er erscheint bei klarem Wetter wie eine dunkle Wand in der Ferne, so als ob die Dämmerung aufziehen würde. Als ich es sah, ging ich kurz auf's Brückennock\* raus und stellte fest, - es wird kühler. Das war die Vorankündigung des Nebels. Wie schnell er aufziehen würde wusste ich nicht genau, aber ich ahnte,



dass es Zeit wurde vor Anker zu gehen. Man muss über eine gewisse Erfahrung verfügen, um eine solche Lage einigermaßen sicher einschätzen zu können. Übrigens - es kann durchaus sein, dass man den Nebel riechen kann, - aber dann steckt man sicher mit seiner Nase schon mitten drin. So und jetzt gehen wir gemütlich zu Abend essen und beizeiten in die Falle und morgen früh stehst du um 06:00 Uhr auf, ... und wenn du den Nebel weder riechen geschweige denn sehen kannst, läutest du zum ersten Mal zum wecken.“



## RHEINTANK GMBH Bunkerdienst

**Damit Sie keine Zeit verschwenden**

Der Bunkerdienst, der Sie schnell und zuverlässig beliefert.

### Wir sind für Sie da in:

Duisburg (Verkauf und Disposition)	(02 03) 8009-453 (02 03) 8009-454 (0 20 66) 22 58 45	Regensburg („Rheintank 18“) Linz/Österreich („Rheintank 36“) Magdeburg („Rheintank 92“)	(01 72) 4 09 18 16 (00 43) 66 43 37 19 30 (01 60) 91 16 03 80
Duisburg („Rheintank Homberg“)	(01 70) 8 13 06 02	Magdeburg („Elbe“)	(01 70) 2 83 84 15
Duisburg („Rheintank 1“, „Rheintank 2“)	(01 72) 4 09 18 13	Brandenburg („Zetan“)	(0 33 81) 71 79 55
Newwied („Rheintank 34“)	(01 71) 7 73 14 13	Berlin („Spree“)	(01 70) 2 83 77 25
Koblenz („TMS 24“)	(01 70) 9 27 46 91	Hohensaaten („MBS“)	(03 33 68) 7 04 43 + (01 52) 06 19 87 47
Mainz („Büchtung 2“)	(01 72) 4 09 18 14		
Mannheim („Rheintank 14“)	(06 21) 31 10 01		
Mannheim („Arche Nowag“)	(01 72) 2 39 23 26		
Mannheim („Rheintank 4“)	(01 72) 4 09 18 15		
Haßmersheim („Rheintank 22“)			



### RHEINTANK GMBH Bunkerdienst

August-Hirsch-Straße 3 · 47119 Duisburg  
Telefon: (02 03) 80 09-455  
Telefax: (02 03) 80 09-448  
E-Mail: juergen.johann@de.rhenus.com  
claudia.fliegel@de.rhenus.com  
Internet: www.rheintank.com

### RHEINTANK GMBH Verkaufsbüro Andernach

Uferstr. 19 · 56626 Andernach  
Telefon: (0 26 32) 9 63 80  
Telefax: (0 26 32) 13 82  
E-Mail: heike.brocksch@rheintank.de  
oliver.keip@rheintank.de





InBiLo-Forum: Das System Wasserstraße - die Rettung vor dem Verkehrskollaps?!

## Vorsichtiger Optimismus bei Häfen und Schifffahrt auf der transport logistic 2009

Der Ausdruck „vorsichtiger Optimismus“ beschreibt vielleicht am ehesten die Stimmung auf der diesjährigen „transport logistic“-Messe in München. Die meisten, Besucher und Aussteller, waren zu gerne bereit dem Bundesverkehrsminister zu glauben, der die Talsohle erreicht sieht. Bei vielen ist zudem die Panik der ersten Monate einer differenzierteren Betrachtung der Lage gewichen. Und manche setzen sogar darauf, dass bislang auf eingefahrene Bahnen festgelegte Logistiker jetzt durch gute Argumente dazu zu bewegen seien, Alternativen auszuprobieren. Etwa das System Wasserstraße

Der vielleicht wichtigste Ansprechpartner hierfür hat sich erfolgreich neu aufgestellt: InBiLo, die bekannte Initiative Binnenschifffahrt und Logistik hat sich neu strukturiert, Marcel Lohbeck von Verein für europäische Binnenschifffahrt und Logistik (VBW) hat die Geschäftsführung übernommen. So aufgestellt wurde jetzt ein Neuanfang gewagt: „Das System Wasserstraße - die Rettung vor dem Verkehrskollaps?!", war zugleich Frage und Antwort eines Forums, das die InBiLo für ihre Kick-off-Veranstaltung gewählt hatte. Über 70 Teilnehmer schenken dem Thema ihre Aufmerksamkeit.

Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfener Häfen und Sprecher der InBiLo, erklärte in seinem Eröffnungsvortrag, wie wichtig es sei, auch weiterhin auf einen gezielten Ausbau der Infrastruktur und die Stärkung von intra-

modalen Schnittstellen zu setzen: „Ich bin mir sicher, dass wir in absehbarer Zeit wieder ein signifikantes Gütermengenwachstum erleben werden. Die Jahre 2007 und 2008 haben uns eindrucksvoll gezeigt, dass die Kapazitäten auf Straße und Schiene vor ihrem Ende stehen. Nur die Wasserstraße steht uns noch als ernst zu nehmende Kapazitätsreserve zur Verfügung. Wir sollten daher die Krise als Chance nutzen, um jetzt sinnvoll zu investieren und intelligente Lösungen für die weiterhin bestehenden Engpässe zu entwickeln.“

Prof. Dr. Gerd Aberle, Professor für Verkehrswirtschaft an der Uni Gießen, prognostizierte in seinem Referat ein Anziehen der Konjunktur im vierten Quartal 2009, welches sich Anfang 2010 verstetigen werde. Dieser Konjunkturanstieg werde zwar nicht an das Niveau der Vorjahre heranreichen, sei aber ausreichend, um Überlastungen des Verkehrsnetzes und eine erneute Explosion der Energiepreise herbeizuführen. Er sieht in der Binnenschifffahrt eine Möglichkeit zur Entlastung des Straßenverkehrs. Die Binnenschifffahrt müsse sich jedoch noch aktiver um integrierte Verkehrskonzepte und ein intensiveres Marketing bemühen.

Dieser Forderung sind die Verbände Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB), Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL) und Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW)

durch ihr gemeinsames Engagement in der InBiLo einen großen Schritt näher gekommen. Innovative Konzepte für kombinierte Verkehre unter Einbindung des Systems Wasserstraße und Wachstumsmärkte lieferten Heinz Schollmeier (Wincanton Rhenania Worms AG) mit dem Schwerpunkt Ro-Ro-Transporte, Andrea Kowalski (Siemens AG, Mülheim) mit dem Schwerpunkt Schwergut und Karl-Heinz Ehrhardt (Magdeburger Häfen GmbH) mit einem Impulsreferat über kundenorientierte Konzepte zum Transport von Massengut.

Auch der BÖB nutzte die Messe bestens: An einem eigenen, sehr attraktiven und durchgängig gut besuchten Messestand fanden sich stets geeignete Ansprechpartner, die den Besuchern beinahe alle Fragen beantworteten. Zudem hatte der Verband zu einem erfreulich gut besuchten Forum eingeladen, bei dem der Dialog mit dem Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) aufgegriffen und fortgeführt wurde. Das Thema „Möglichkeiten und Grenzen der Vernetzung von See- und Binnenhäfen zu einem logistischen System“ traf offenbar genau die Stimmung, wie die anschließende Diskussion bewies.

Denn auch wenn derzeit die Gütermengen zurückgehen oder stagnieren und die noch vor einem Jahr drückenden Kapazitätsengpässe etwas entschärft sind, so wollen alle Beteiligten schon jetzt in die Zukunft schauen: „Wir müssen uns langfristig positionieren und müssen langfristig sehen, was erforderlich ist, um uns richtig in den Hinterlandverkehren aufstellen zu können“, betonte Dr. Sebastian Jürgens, Vorstand der Hamburger Hafen und Logistik (HHLA). „Es wird darauf ankommen, ein eng geknüpftes Hinterlandnetz mit den verschiedenen Partnern aufzubauen.“ Dabei sei es von entscheidender Bedeutung, den Kunden einen Mehrwert zu bieten: „Wir müssen die logistischen Ketten aus der Sicht des Kunden betrachten und ein entsprechendes System mit den dafür erforderlichen intermodalen Hub-Systemen aufbauen.“ Neben den Fördermitteln sei dafür jedoch eine Beschleunigung der Planungs- und Umsetzungsprozesse eine unbedingte Voraussetzung.

„Wir wollen gemeinsam mit unseren Partnern Konzepte entwickeln, die uns helfen, die Herausforderungen der Zukunft zu meistern“, sicherte BÖB-Präsident Rainer Schäfer zu. Dazu



Am Stand des österreichischen Ennshafens mit Hafengeschäftsführer Christian Steindl (2.v.l.) fanden Messebesucher kompetente Gesprächspartner Foto: Friedbert Barg



Foto: Friedbert Berg



Die Neuss Düsseldorf Häfen hatten Partnerfirmen an ihren Stand eingeladen

sei eine von Intermodalität geprägte zukunftsfähige Infrastruktur erforderlich. Und es gibt gute Ansätze, die bereits in der Praxis ihre Tauglichkeit bewiesen haben. So schilderte Geschäftsführer Jens Hohls, dass den Hafen Braunschweig in den Diskussionen um die Bildung von Hinterland-Hubs ein bereits funktionierendes Konzept auszeichne – das viele Theorien um Mindestgrößen eines Standorts oder notwendige Transportweiten widerlege und das sich im Rahmen horizontaler Kooperationen auf andere Binnenhäfen übertragen lasse.

Stefan Kunze von der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH schilderte, wie in einem Kooperationsverbund zwischen Binnenhäfen und einem Transportunternehmen die „Elbe-Project-Line“ neben dem Transport extrem schwerer und/oder großer Ladungen auch ein Angebot für die Verlagerung von Stückgütern von der Straße auf die Wasserstraße

Eines Spezialthemas, dem Transport von großen und schweren Lasten auf dem Binnenschiff, nahm sich eine Arbeitsgruppe an, die eine „Münchener Erklärung“ veröffentlichte. In dem Arbeitskreis finden sich einige logistische „Schwergewichte“ wie der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) und die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kanalarbeiten (BSK). In letzterer vertreten im dortigen Ausschuss „Binnen-, Fähr- und Seeschifffahrt“ unter anderem das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Verladere sowie der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt und der Bundesverband der Selbständigen Abteilung Binnenschifffahrt, die Interesse des Gewerbes. Ihre gemeinsame Mitteilung an die Fachöffent-



Für alle Interessenten am System Wasserstraße war der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen unverzichtbarer Ansprechpartner

Foto: Andreas Fröning

lichkeit ebenso wie die Politik: Auch für den Transport von schweren oder großformatigen Gütern eignen sich Binnenschiffe im besonderen Maße – und über weite Strecken meist deutlich besser als die Straße. Deshalb fordern sie nun, die Möglichkeiten von Wasserstraßen und Binnenhäfen noch stärker zu nutzen. Um alle Trümpfe des Systems Wasserstraße jedoch auch möglichst optimal auszuspielen sei es, so die Unterzeichner einstimmig, auch erforderlich, die Bedingungen für solche Transporte wie etwa den Abbau von bürokratischen und infrastrukturellen Hindernissen weiter zu verbessern. Hier beständen teilweise noch deutliche Optimierungsmöglichkeiten und -notwendigkeiten.

Von den Anforderungen an einen solchen Transport berichtete auf einer Konferenz „Wenn schwer nicht mehr gut geht. Warum die Politik bei Schwertransporten eine Nummer größer denken muss“ am Rande der Messe „transport logistic“ auch Dr. Mathias Dobner, Chief Operating Officer und Chief Technical Officer der Gottwald Port Technology GmbH, einem Tochterunternehmen der Demag Cranes AG, aus dem Düsseldorfer Süden als Vertreter der verladenden Wirtschaft. Das Unternehmen ist nicht nur Weltmarktführer bei Hafenmobilkränen und damit einer der größten Hersteller von Schwer- und Stückgutumschlagsgeräten weltweit, es setzt bei dem Transport der Krane zu seinen Kunden in der gesamten Welt selber stark auf die Wasserstraße. Dabei habe es sich bewährt, im Sinne eines schnellen und effizienten Transports die Zusammenarbeit mit allen Beteiligten zu suchen: der Umschlagsfirma, dem Hafenbetrieb sowie den Vertretern der Kommune.

Dobner erklärte als Vertreter der verladenden Wirtschaft, dass oftmals kommunale Planungen

Transporte erschwerten. Im Düsseldorfer Süden hätten sich die dort ansässigen Unternehmen deshalb in einer Interessengemeinschaft zusammen geschlossen und das Gespräch mit der Kommune gesucht. „Der Zugang muss nicht nur geometrisch-technisch, sondern auch politisch ermöglicht werden.“

Die Herausforderung, dass Schwertransporte teilweise nur unter großen Problemen über die Straße geführt werden könnten, schilderte Klaus Schröter vom Hafen Aken als Chance: Der Hafen hat seit Mitte der 80er Jahre konsequent in die entsprechenden Umschlagsmöglichkeiten investiert. Zudem habe sich aus den Anfragen der Kunden die Idee einer regelmäßigen Projektlinie entwickelt, die heute alle Anforderungen einer Linienverbindung erfülle, die weitere Investitionen im Umfeld der Wasserstraße ausgelöst habe. Eine Dienstleistung, die zudem Arbeitsplätze sichere, wie Schröter einen weiteren Effekt betont: „Wir allein haben in unserem Umfeld etwa 20 Unternehmen als Kunden. Deren Arbeitsplätze teilweise sehr weit entfernt werden gesichert, weil es Wege in die Seehäfen gibt.“

Rund um das Thema Sicherheit ging es bei der Diskussion „Globalisierung und Sicherheit – Auswirkungen auf die deutsche Binnenschifffahrt“. Denn, so Moderatorin Anja Kiewitt, die Binnenschifffahrt muss sich um in den globalen Lieferketten zu bestehen, neuen Herausforderungen stellen: So sollen gesetzliche Anforderungen aus dem internationalen ISPS-Code und der EU-Hafensicherheitsrichtlinie 2005 die Hafensicherheit gegen Terrorakte verbessern. Katja Hessel, Bayerischen Staatssekretärin für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, betonte, dass leistungsfähige Binnenwasserstraßen eine „besonders wichtige Standort-

Fotos (3): Friedbert Barg



Informationen zur Donauschifffahrt gab es am Stand der Via Donau. Vorn im Bild: Eva Michlits, Leiterin Unternehmenskommunikation.

Wer Fragen zum Transport auf der Elbe hatte, wurde am Stand des Magdeburger Hafens sachkundig bedient

voraussetzung für gewerbliche Betriebe, die auf den Transport von Massen- und Schwergütern angewiesen sind". Binnenhäfen gehörten zur „Daseinsvorsorge“. Sie dienten der Versorgung der örtlichen und regionalen Bevölkerung und Wirtschaft mit Gütern sowie dem Export. Besonders wichtig sei es, den klein- und mittelständischen Unternehmen einen diskriminierungsfreien Zugang zu Bahn und Wasserstraße zu gewährleisten.

Bayern werde zwar nicht automatisch mit der Binnenschifffahrt in Verbindung gebracht. Aber: „Sie ist hier jedoch von nicht zu unterschätzender Bedeutung: Im Jahr 2008 wurden in Bayern ca. 10 Millionen Tonnen Güter in den Bayerischen Häfen an Main, Main-Donau-Kanal und Donau umgeschlagen. Dies stellt circa ein Zehntel des Güterumschlags auf den Binnenwasserstraßen in Deutschland dar.“

Auch zum Ausbaue der Donau nahm sie Stellung: Kernstück sei die Beseitigung der Engstelle zwischen Straubing und Vilshofen. Um die Potenziale für einen Gütertransport auf der Binnenwasserstraße auszuschöpfen, sei ein verkehrsgerechter Ausbau auch dort not-

wendig. „Verkehrsgerechter Ausbau bedeutet, dass die Binnenwasserstraße auch in Niedrigwasserperioden einen zuverlässigen Transport gewährleistet. Deshalb unterstützt die Bayerische Staatsregierung ganz klar den Ausbau der Donau. Dies ist auch so im Koalitionsvertrag zwischen CSU und FDP niedergelegt.“ Offen sei die Ausbauvariante. „Wir haben uns darauf geeinigt, mit der Entscheidung über die Ausbauvariante bis zum Vorliegen der Ergebnisse einer EU-geförderten variantenunabhängigen Studie zu warten. Diese ist derzeit in der Vorbereitungsphase und soll 2012 abgeschlossen sein.“

Die besondere Herausforderung unter dem Blickwinkel der Sicherheit sei, den Hafen sicher zu machen, ohne ihn dabei lahm zu legen, so Uwe Saupe, von der Behörde für Inneres der Freien Hansestadt Hamburg und zuständig für die Hafensicherheit, der das Gesamtsicherheitssystem im Hafen vorstellte. Es besteht aus verschiedenen ineinander greifenden Systemen, wobei die Schwierigkeit darin bestehe, dass das Areal kein abgegrenztes Gelände sei,

sondern fließend in die Stadt übergehe und auch zahlreiche Freizeiteinrichtungen und Naturschutzgebiete beinhalte: „Da ist eine ganze Menge mehr los, als man sich unter einem Hafen vorstellt.“

Neue Ansätze für die Containerschifffahrt auf der Donau stellte Karl Fischer, Geschäftsführer des Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ), Prien, vor. Der Modal Split habe sich in den letzten Jahren sehr stark zu Ungunsten der Binnenschifffahrt verändert, berichtete Heinrich Kerstgens, Geschäftsführer der Contargo GmbH & Co. KG, Ludwigshafen, der die Möglichkeiten der trimodalen Containerlogistik entlang des Rheins und seiner Nebenflüsse vorstellte. Problem der Binnenschifffahrt sei vor allem, dass durch die Verzögerungen in den Seehäfen die Dienstleistung nicht mehr verlässlich sei.

Bei der Umsetzung von ISPS im Binnenland sei zu unterscheiden, ob es sich um Anlagen für einen Terminal handle oder um eine Umschlagstelle für Schiffe, wobei auch noch entscheidend sei, wie häufig diese die Umschlagstelle anliefern. Heute würden jedoch gerade die Kunden in Asien erwarten, dass Standards eingehalten und mit dem entsprechenden Level auch schriftlich bestätigt werden können. „Und das ist das, mit dem die Binnenhäfen auch in Summe auch in Zukunft konfrontiert werden.“ Die Umsetzung des Hafensicherheitsgesetz könne, so sagte er voraus, in den kommenden Jahren noch für einigen Diskussionsstoff sorgen, denn wenn sich ein Terminal dem ISPS unterwerfe könnte das für das gesamte Hafengelände Auswirkungen haben.

„Aber ich bin mir sicher, dass wir in einigen Jahren gar nicht mehr über das warum, sondern nur noch über das wie reden. Denn letztlich sind wir als Hafenwirtschaft ein verlässlicher Partner der Wirtschaft im globalen Netzwerk und werden uns als solcher aufstellen.“

Andreas Fröning ■



Eine zentrale Anlaufstelle war auf der Transportmesse in München der Stand des Hamburger Hafens mit seinen zahlreichen Partnerfirmen  
Fotos: Friedbert Barg



Die frühere Grubenholzverschiffung war Thema einer Kunstaktion in der Essener Hafenschule. Viertklässler schrieben und gestalteten ein Grubenholz-Märchen

## Pfahlfaune als schiffreisende Helden zur Rettung der Bergleute in Essen

*Vogelheim im Jahre 1902: Stromboli, der Herr der Unterwelt, entfacht mit seinen vier Höllenhunden eine Explosion im Bergwerk, um die Bergleute davon abzuhalten, sein schwarzes Gold abzubauen. Die Bergleute und ihre Familien sind verzweifelt: Sie müssen Kohle abbauen, um leben zu können. Da ruft Pappel-Manitu, der gute Baumgeist, der in einer Pappel am Ende der Straße wohnt, Pfahlfaune zur Hilfe. Sie kommen aus aller Herren Länder mit einem Schiff nach Essen-Vogelheim, stützen das Bergwerk und kämpfen gegen Stromboli und seine Höllenhunden, die sie schließlich auch besiegen. Bei der nächsten Einfahrt ins Bergwerk finden die Bergleute nicht nur Kohle, sondern auch ein paar Edelsteine.*

Das Märchen zur historischen Grubenholzverschiffung auf dem Rhein-Herne-Kanal und zur Holzverwendung im Bergwerk erarbeiteten Kinder der Klasse 4b der Stadthafenschule in Essen gemeinsam mit der Künstlerin Ulrike Waschik vom Atelier "Bildraum". Zum Abschluss des Projektes machten sich die Mädchen und Jungen auf den Weg in den Hafen, wo sie die Ankunft der Pfahlfaune inszenierten. Die Pfahlfaune in den Sand gesteckt, gaben sie ein Flötenkonzert und stellten anschließend ihre Pfahlfaune vor: Da gibt es Pfahlfaun „Blubb,“ der sein Wasserschwert im Kampf gegen Stromboli einsetzt und von „Ritter Blech“ unterstützt wird. „Timbuktu“, der Musik-Faun aus Afrika, spielt seine Gitarre so quälend, dass dem Herrn der Unterwelt die Ohren abfallen. Die Wasserfee Pianosa blendet, der kleine Bengbu legt Netze aus und Thimpu, der Feuerwehrmann aus In-



*Die Ankunft der Pfahlfaune spielten die Kinder im Essener Hafen nach und erfreuten die Hafenbesucher mit einem Flötenkonzert im Sand  
Fotos: Ulrike Waschik*

dien besprüht Stromboli mit Wasser. Damit die Menschen auch heute noch die Geschichte kennen, stellt der Faun Hardy, der sich in die Zukunft teleportieren kann, alles ins Internet.

### Fundstücke beeinflussten Figurenbildung

Die Pfahlfaune sind eine Erfindung der Künstlerin, die durch mehrere Geschichten geistern. Das Kunstprojekt, das sie in Zusammenarbeit mit der Klassenlehrerin Juditha Gädke-Heinz an der Hafenschule leitet, gibt Schülerinnen und Schüler die Möglichkeit, sich fantasievoll mit

früheren Zeiten des Hafens und dem einstmaligen Transportgut Grubenholz und dessen Verwendung im Bergbau auseinander zu setzen. Dabei lernen sie spielerisch etwas über die Wichtigkeit der früheren Hafenanlagen in ihrem Stadtteil als Umschlagplätze für Bau-

und Rohmaterialien und dem Alltagsleben der Bergleute um 1900. Anschauungsort hierfür ist die historische Bergbausiedlung „Wildstraße“. Das Projekt soll zu einer positiven Identifikationen für Schüler mit der Vergangenheit und der Gegenwart des Essener Hafen-Stadtteils Vogelheim beitragen und damit das Heimat- und Zugehörigkeitsgefühl stärken.

Die Kinder erschufen in Kleingruppen die Märchengestalten aus mitgebrachten Fundstücken. Pfannen, Töpfe, eine alte Gitarre, ein Ofenrohr und Blechdosen wurden verarbeitet und bildeten die literarische Ausgestaltung der Figuren als Ritter, Musiker und Feuerwehrmann. Die hölzernen Gesellen wurden personalisiert und in einer sich dramatisch zuspitzenden Hafen- und Bergwerksgeschichte, die die Kinder ebenfalls selbst erarbeiteten, zu Helden. Weitere Gestalten der phantastischen Geschichte wurden gemalt und gezeichnet und geformt.

*Gerne möchten die Kinder wenigstens einen Pfahlfaun auf eine Reise über die Binnenwasserstraßen schicken. Hierfür suchen sie einen Binnenschiffer, der ihnen diesen Wunsch erfüllt und verschiedene Stationen auch fotografisch festhält, damit die Kinder die Reise nachvollziehen können. Kontakt: Ulrike Waschik, Telefon 0201/207289 oder unter [www.atelier-bildraum.de](http://www.atelier-bildraum.de) Ingrid Bresgen ■*



*„Pfahlfaune fahren mit dem Schiff nach Vogelheim“ heißt das Bild, das im Rahmen der Kunstaktion entstand.*



Das Schiffer-Berufskolleg in Duisburg feierte seinen 120. Geburtstag mit einem Tag der offenen Tür

## In 60 Jahren über 17.000 Binnenschiffer ausgebildet

1891 hat die damalige Rheinschiffahrtskommission beschlossen, die Schifferausbildung in einer ordentlichen Schule durchführen zu lassen und hat damit den Grundstein für die 1892 in Duisburg-Ruhrort eröffnete Schifferberufsschule gelegt. Nach dem II. Weltkrieg zog die Schule von Ruhrort nach Homberg, wo sie bis Anfang 1990 blieb.

Dann erfolgte der Umzug zum heutigen Standort am Bürgermeister-Wendel-Platz, ebenfalls im Duisburger Stadtteil Homberg. Aus der Schifferberufsschule ist inzwischen das Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ geworden.

Obwohl - rein rechnerisch - so ungefähr zwei Jahre daran fehlen, feierte die Schule jetzt ihr



Auch wie Gefahrgutsimulationen simuliert und dadurch Unfälle vermieden werden können, erfuhren die Besucher am Tag der offenen Tür in Homberg



Dr. Regina Winterberg übt hier mit Kevin (18), Pascal (17), Max (19), Sinan (18) und Philipp (19) das Schreiben von Bewerbungen an Reedereien  
Fotos (6): Friedbert Barg



Lehrer Klaus Paulus erläuterte am Tag der offenen Tür auch einer Gruppe türkischer Schüler Einzelheiten über die Ausbildung in der Binnenschiffahrt

120-jähriges Bestehen - mit einem Tag der offenen Tür und vielen Informationen rund um die Schifferausbildung. Allerdings werden am Schiffer-Berufskolleg „Rhein“ in Homberg nicht nur Binnenschiffer ausgebildet, sondern auch Bootsbauer und künftige Logistiker. Die Schüler kommen aus (West-) Deutschland, aus der Schweiz und aus Luxemburg. (Aus „West“-Deutschland deshalb, weil der Binnenschiffernachwuchs in den sogenannten Neuen Ländern in der Schifferschule in Schönebeck bei Magdeburg an der Elbe ausgebildet wird.)

In der Mitte der 1990er Jahre hatte die Binnenschiffahrt erhebliche Nachwuchssorgen, was sich natürlich auch in der Anzahl der Zahl der Schüler am Schiffer-Berufskolleg bemerkbar machte; die Kurse waren nicht immer vollständig belegt und auch auf dem eng verbundenen Schulschiff „Rhein“ im Duisburg-Homberger Stadthafen blieben viele Plätze leer..

Heute ist das zum Glück wieder anders. Die Lehrgänge sind fast ausgebucht, die Zahl der jungen Menschen, die sich für den Beruf des Binnenschiffers interessiert, hat erfreulich zugenommen. Allein in diesem Jahr durchlaufen rund 280 Jungen und Mädchen die Ausbildung im Berufsbild Binnenschiffer. Und es ist zu erkennen, dass das Interesse anhält. Viele Schulabgänger, deren reguläre Schulzeit jetzt zu Ende geht und die noch auf der Suche nach dem richtigen Beruf sind, informieren sich im Schiffer-Berufskolleg über die Möglichkeiten und Chancen in der Binnenschiffahrt. In „Differenzierungsangeboten“ erfahren sie dabei von Dr. Regina Winterberg mehr über das Leben an Bord, die Grundlagen der Wasserstraßenlehre, die Verkehrsgesetzgebung auf bundesdeutschen Wasserstraßen, über Flachwassersimulation, Motorenteknik, Wirtschaftslehre, sowie logistische Prozesse. Regelmäßig nehmen 8-14 Schüler an ihren Kursen teil.

Insgesamt wurden in den letzten 60 Jahren

über 17.000 junge Menschen (meist Jungen) ausgebildet. „Die Schüler werden dabei im Blockunterricht ausgebildet, das heißt, dass sie an insgesamt drei Lehrgängen mit je 12-14 Unterrichtswochen teilnehmen.“, berichtet Hans-Günter Portmann, Leiter des Schiffer-Berufskollegs. In der übrigen Zeit erhalten die Schiffsjungen und Schiffsmädchen an Bord ihrer Schiffe. Für den Schulleiter war es gar nicht so einfach, die Ferien seines Kollegs mit den regulären Schulferien des Landes Nordrhein-Westfalen zu koordinieren: „... schließlich müssen wir ja auch darauf achten, dass die Reedereien nicht zu lange auf ihre Schiffsjungen und Schiffsmädchen verzichten müssen.“ Die Ausbildung am Schiffer-Berufskolleg ist sehr praxisnah, schließlich verfügt die Schule über Europas modernsten Flachwasser- und Radarsimulator sowie über ein „Tankschiff“, auf dem sich auch gefährliche Situationen nachstellen lassen. In der Motorenhalle erfahren die Schüler alles über Schiffsantriebe, wie sie funktionieren und wie sie notfalls provisorisch instandgesetzt werden.

Mit einem Tag der offenen Tür gab die Schule im Jubiläumsmonat Juni auch den Duisburger Bürgern Gelegenheit, sich einmal in dem Kolleg am Bürgermeister-Wendel-Platz umzusehen. Die Resonanz war hervorragend: Über 1.000 Interessierte waren gekommen, um sich von Lehrern und einigen ausgesuchten Schiffsjungen durch die Unterrichtsräume und die vielen technischen Anlagen führen zu lassen.

Friedbert Barg ■



Großes Interesse fanden die Führungen durch den Maschinenraum des Schiffer-Berufskollegs, - auch bei der Fotografin einer örtlichen Tageszeitung.



Eines der begehrtesten Besichtigungs- und Testobjekte war - natürlich - der Fahr Simulator im Obergeschoss der Schiffer-Berufskollegs. Auch die Europaabgeordnete Reante Sommer, auf dem Foto mit (v.l.) BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers, Schulleiter Hans-Günter Portmann und Günther Bodin, früherer Leiter Technik der Lehnkering Reederei, interessierte sich dafür.



Für fünf Jahre wird der Bremer Veranstalter Transocean das Flusskreuzfahrtschiff von der Münchner Premicon AG exklusiv chartern

# MS „Bellavista“ wird verkürzt und kann danach den Rhein bis Basel befahren

Transocean Tours wächst erneut. Der Kreuzfahrt-Spezialist erweitert mit der »Bellavista« seine Flotte um ein siebtes Flussschiff. Erst in diesem Jahr hatte der Bremer Veranstalter erfolgreich die »Sans Souci« in sein Programm aufgenommen. Die »Bellavista« kommt ab 2010 exklusiv für Transocean Tours sowohl auf der Donau als auch auf Rhein, Main und Mosel zum Einsatz. Den 157 Passagieren wird dann ein 4-Sterne-Niveau geboten. Das neue Programm kommt im Herbst in die Reisebüros. Die Kreuzfahrtbranche wächst, neue Schiffe werden immer größer - Transocean Tours indes macht die »Bellavista« kleiner. „Wir werden unser neues Schiff vor dem Start um 1,5 Meter verkürzen lassen“, überrascht Geschäftsführer Peter Waehnert. Der Umbau erschließt ein neues Fahrtgebiet: „Mit der dann noch 110 Meter langen »Bellavista« dürfen wir den Rhein auf der attraktiven Route bis Basel befahren“, erklärt Peter Waehnert weiter. Der aufwendige Umbau der »Bellavista« wird mit zwei Vorteilen verbunden: Die 1,5 Meter

verschwinden am Bug, ohne dass das Gesamtdesign größere Veränderungen erfährt. „Und gleichzeitig nutzen wir die Werftpause, um alle Kabinen, Salons und das Restaurant einer Modernisierung zu unterziehen“, verweist Peter Waehnert auf den künftigen, hohen Standard der »Bellavista«.

Denn auf 110 Metern Länge sollen die 157 Passagiere ein 4-Sterne-Niveau genießen können. Sowohl bei der Ausstattung als auch beim Service und der gastronomischen Qualität im Restaurant mit Panoramafenstern. Kabinen, Salon, Restaurant und der Whirlpool unter freiem Himmel verteilen sich über vier Decks. Dazu kommt eine weitere Besonderheit: Eine Promenade bietet Logenplätze an frischer Luft am Bug der »Bellavista«, wenn das Sonnendeck bei Fahrten unter niedrigen Brücken nicht zugänglich ist.

### Zusammenarbeit mit Premicon AG wird ausgebaut

Für fünf Jahre wird der Bremer Veranstalter

die »Bellavista« exklusiv chartern und damit auch die erfolgreiche Zusammenarbeit mit der Münchener Premicon AG ausbauen. Bereits das Hochseeschiff »Astor« und der moderne TwinCruiser »Bellevue« fahren für Transocean Tours und sind wie die »Bellavista« im Besitz der Premicon AG.

Transocean Tours selbst feiert in diesem Jahr sein 55-jähriges Firmenjubiläum. Neben den Hochsee-Kreuzfahrten haben sich die Flussreisen als wichtiges Standbein entwickelt. Erst für dieses Jahr ist mit der »Sans Souci« ein Schiff für Fahrten auf der Elbe, Moldau und Oder hinzugekommen - mit großem Erfolg. Im letzten Geschäftsjahr erzielte der Bremer Kreuzfahrt-Spezialist einen Umsatz von 104 Millionen Euro. Die Flussreisen haben 17.500 Gäste und 23 Millionen Euro Umsatz beigesteuert.

Fahrtgebiete sind in erster Linie verschiedene Routen auf der Donau (von der Kurzreise bis zu Fahrten bis zum Schwarzen Meer), der Elbe und Oder sowie Rhein, Main und Mosel. ■



Das luxuriöse Flusskreuzfahrtschiff »Bellavista« wird ab 2010 für die Bremer Transocean fahren

Münchner Reederei trotz schwierigen Zeiten und erweitert Flusskreuzfahrt-Flotte um 6 Neubauten

## Premicon vergab Auftrag an Stralsunder Volkswerft

Die in München ansässige Premicon AG hat die zur Hegemann Gruppe gehörende Stralsunder Volkswerft GmbH mit dem Bau von sechs Flusskreuzfahrtschiffen beauftragt, davon drei auf Option. Die Auslieferung der Schiffe mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 120 Millionen Euro ist für den Zeitraum zwischen 2010 und 2012 geplant. Die Neuaufträge sind die Fortsetzung eines bewährten Konzepts: Bereits seit 2005 fahren sechs „TwinCruiser“ erfolgreich unter der Flagge der Premicon AG, darunter das Premiumschiff Premicon Queen. Die Zusammenarbeit mit der Volkswerft GmbH setzt ein positives Signal für den Schifffahrtsmarkt und für die Region Stralsund. Die Neubaufträge dürften ein wichtiger Schritt zur Sicherung der Beschäftigung auf der Werft sein. Für Alexander Nothegger, Vorstand der Premicon AG, somit eine Partnerschaft mit Zukunft: „Wir haben großes Vertrauen in die Volkswerft und in den Erfolg unseres Flottenkonzepts – gerade angesichts der aktuellen globalen Wirtschaftskrise. Dank

der Flottenerweiterung können wir künftig die stetig ansteigende Nachfrage im Bereich der Flusskreuzschifffahrt befriedigen und unsere Marktführerschaft ausbauen.“

Im Sommer werden die ersten drei Flussschiffe im Rahmen eines Fondsmodells zur Beteiligung für Kapitalanleger angeboten. Mit einer durchschnittlichen Ausschüttung von über 13 % p. a. bietet die Premicon AG damit eine lukrative Investitionsmöglichkeit in einen bis dato stabilen Wachstumsmarkt.

Bei den Neubauten handelt es sich um Modifikationen des bei Premicon entwickelten Typs „TwinCruiser“. Besonderheit dieses Bautyps: Fahrgast- und Antriebseinheit sind hier getrennt. Dies bedeutet für den Passagier deutlich geringere Vibrationen und Motorengeräusche. Verteilt auf jeweils drei Decks können bis zu 220 Gäste in 110 Kabinen den 3-Sterne-plus- bis 4-Sterne-plus-Komfort der Schiffe genießen. Die in Auftrag gegebenen Schiffe werden vor allem auf dem Rhein, dem Main-Donau-Kanal und der Donau unterwegs sein. ■



Sechs Neubauten auf der Basis des von ihr selbst entwickelten TwinCruisers hat die Münchner Premicon-Reederei bei der Volkswerft Stralsund in Auftrag gegeben.

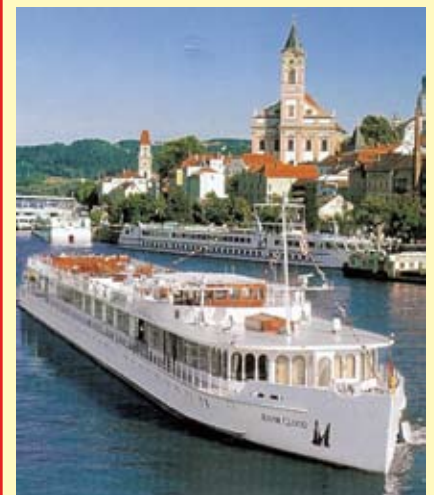
### Bei via Donau erhältlich Jahresbericht 2008 Donauschifffahrt

Der Jahresbericht "Donauschifffahrt in Österreich" für das Jahr 2008 ist kostenlos bei via donau erhältlich. Das letzte Jahr erstmals erschienene Periodikum bietet zahlreiche Daten und Fakten und informiert über aktuelle Entwicklungen rund um die Donauschifffahrt in Österreich.

Auf 40 Seiten enthält der Jahresbericht einerseits prägnante Daten und Fakten zu Themenbereichen wie Transportaufkommen, Hafenumschlag, Modal Split, Fahrwasserverhältnisse, geschleuste Schiffseinheiten und Personenschifffahrt. Andererseits wird über aktuelle Entwicklungen in den Bereichen Wasserstraßen- und Hafen-Infrastruktur, Innovation, Politik und Recht informiert. Ergänzt werden diese Informationen durch eine Kurzdarstellung der Eckdaten für eilige Leser und durch nützliche Wasserstraßenkarten.

Gegenüber der Erstausgabe wurde der Jahresbericht um die Themen Verkehrsband österreichische Donau, Güterverkehr auf der gesamten Donau, Verfügbarkeit der Wasserstraße (Sperrungen wegen Hochwasser und Eis) und Wissenstransfer ergänzt. Darüber hinaus wird der Jahresbericht in Kürze erstmals auch in englischer Sprache vorliegen.

Gedruckte Exemplare können unter » office via-donau.org bestellt werden. Der Jahresbericht 2008 steht auch im Format PDF online unter » www.via-donau.org/wissen/publikationen/broschueren zum Download bereit.



Die Flusskreuzschifffahrt auf der Donau - hier die Flußyacht „River Cloud“ - erfreut sich immer größerer Beliebtheit.



Containerschiffe für Rhein und Donau sowie die Nebenwasserstraßen und Kanäle. Anmerkungen und Ergänzungen von Dipl.-Ing. Volker Renner zum Artikel „Über Rhein und Donau mit 704 TEU“ in *Schifffahrt-online* 4/2009

## Die Wasserstraßen-Infrastruktur stellt einen wirtschaftlichen Betrieb in Frage

In der Mai-Ausgabe der Zeitschrift *Schifffahrt-online* war von den Autoren Prof. Mag. Herbert Klein und Dipl.-Ing. Richard Ansböck unter dem Titel „Über Rhein und Donau mit 704 TEU“ das Konzept und verschiedene technische Lösungen eines neuen Containerschiffes für den Einsatz auf Wasserstraßen der Klassen Va, Vb und größer sowie im küstennahen Bereich vorgestellt worden. Mit diesem Artikel wird die Diskussion über neue schiffstechnische Konzepte und deren Wirtschaftlichkeit erneut angeregt. Geht man, zumindest auf längere Sicht, von einer weitgehenden Normalisierung der gegenwärtigen schwierigen wirtschaftlichen Lage aus, bleibt die Frage nach Maßnahmen zur Optimierung von Containertransporten mit dem Binnenschiff nach wie vor aktuell.

In nachfolgenden Ausführungen wird auf die in o. g. Artikel vorgestellte Alternative eines mittig angeordneten Gangbordes und auf die Container-Staukapazitäten verschiedener im Einsatz befindlicher Schiffe eingegangen. Auf die darüber hinaus angesprochenen Konzepte und technischen Lösungen zur Optimierung des Containertransportes wie beispielsweise Erhöhung der Bordwände, Aufbau des Rumpfes, Verschiebung des Aufbaus und der Brücke zum Bug, Antriebskonzept, usw. wird zu einem späteren Zeitpunkt erneut eingegangen.

Bei der Beurteilung des mittig angeordneten Gangbordes und der Container-Staumöglichkeiten ist es ratsam, zu unterscheiden zwischen Binnenschiffen, die auf den Wasserstraßen der Klassen Va bzw. Vb, wie beispielsweise auf Main oder Main-Donau-Kanal (MDK), oder VIa bzw. VIb, wie beispielsweise auf Rhein oder Donau, eingesetzt werden. Eine gleichzeitige Betrachtung des Einsatzes in „küstennahen Seegebieten“ ist vor dem Hintergrund deutlich größerer und anderer Anforderungen an Schiff und Mannschaft nicht sinnvoll.

### Mittig angeordnetes Gangbord bei Schiffen für die Wasserstraßenklasse Va bzw. Vb

Bei dieser Wasserstraßenklasse beträgt aufgrund der Schleusenbreiten von ca. 12 m die maximale Schiffsbreite der Einzelfahrer als auch der Schubverbände 11,40 m bzw. 11,45 m. Die in o. g. Artikel als „klassische



Abb. 1: MGS „Böhmerwald“ im Shuttle-Verkehr zwischen Aschaffenburg und Koblenz  
Foto: V. Renner

Motorgüterschiffe“ vorgestellten Einheiten verfügen über eine Laderaumbreite von 9,70 m. Dies bedeutet, dass bei dieser Laderaumbreite nur 3 ISO-I Container<sup>1</sup> nebeneinander gestaut werden können. Diese Schiffe werden allerdings seit mehr als 15 Jahren nur noch vereinzelt, beispielsweise im Shuttle-Verkehr zwischen Terminals am Rhein (z. B. Koblenz) und Main (z. B. Aschaffenburg), eingesetzt (Abb. 1).

Stattdessen verfügen die Schiffe auf den klassischen Container Routen seit langem über Laderaumbreiten von ca. 10,00 m, so dass 4 Container nebeneinander Platz finden. Auch bei diesen Schiffen sind die im Artikel angesprochenen Gangbordbreiten gemäß § 11.04 der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung von 600 mm einzuhalten, wobei die Verordnung allerdings in bestimmten Bereichen eine Reduzierung bis auf 400 mm zulässt. Diese Möglichkeiten, in Verbindung mit einer entsprechenden konstruktiven Gestaltung des Dennebaums, werden seit vielen Jahren selbst bei Massengutschiffen, und erst recht bei Schiffen, die im Containertransport eingesetzt werden sollen, genutzt (Abb. 2).

Damit kann die Laderaumbreite von ca. 10,00 m auch bei Beibehaltung der Gangborde auf beiden Schiffsseiten als Standard eingestuft wer-



Abb. 2: Konstruktive Gestaltung von Gangbord und Dennebaum an einem modernen Binnenschiff  
Foto: V. Renner

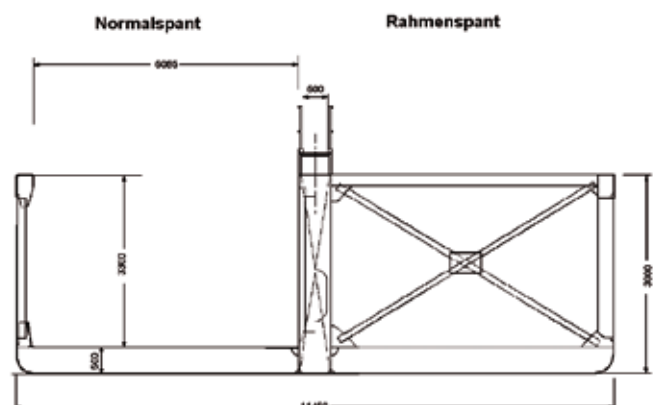


Abb. 3: Mittig angeordnetes Gangbord (vereinfachte Darstellung aus [2])

den. In diesem Zusammenhang sei auf das Forschungsprojekt [2] hingewiesen. Hierin wurde, neben weiteren Möglichkeiten der Laderaumverbreiterung, auch die Anordnung eines mittig angeordneten Gangbordes untersucht (Abb. 3). Wie in Abb. 3 dargestellt, konnte die Laderaumbreite auf zwei mal 5,085 m, d. h. auf insgesamt 10,17 m, erhöht werden. Allerdings ging es in dem Forschungsprojekt [1] und [2] nicht darum, die Staumöglichkeiten der ISO-I Container zu verbessern, sondern die technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten des gemischten Transportes verschiedener Transportbehälter (siehe Fußnote 1) darzustellen. Darüber hinaus wurden im Projekt die bei mittig angeordnetem Gangbord in Kauf zu nehmenden Nachteile, wie beispielsweise fehlende Poller im Laderaumbereich, fehlende Doppelhülle wie für den Transport gefährlicher Güter (ADNR-Güter) erforderlich, geringere Ballastkapazität usw., beschrieben. Damit bietet das mittig angeordnete Gangbord keine ernst zu nehmende Alternative zu der heutigen standardisierten Anordnung auf beiden Schiffsseiten.

## Container-Staukapazität

Abgesehen von Einschränkungen aufgrund geringer Fahrwassertiefen oder Brückendurchfahrtshöhen ist die Containerkapazität abhängig von der Schiffslänge und -Breite. Im Bereich der Wasserstraßenklasse Va bzw. Vb überwiegt die Schiffsgröße 110 m x 11,4/11,45 m (Länge x Breite) (Abb. 4). Bei diesem Schiffstyp finden in einer Ebene 4 Container nebeneinander und 13 TEU hintereinander, d. h. insgesamt 52 TEU, Platz. Im Normalfall lassen sich bis zu 4 Lagen übereinander stauen. Damit ergibt sich eine Staukapazität von etwa 208 TEU.

Weiterhin sind eine deutlich steigende Anzahl Schiffe der Größe 135 m x 11,4/11,45 m im Einsatz (Abb. 5). Durch die größere Länge erhöht sich die Anzahl in Längsrichtung von 13 auf 17 TEU. Damit ergeben sich in einer Ebene 68 TEU und bei 4 Lagen übereinander insgesamt 252 TEU. Weiterhin erfolgt auf den Wasserstraßen der Klasse Va bzw. Vb der Einsatz von Motorschiff-Schubverbänden mit Abmessungen im Bereich von ca. 187 m x 11,4/11,45 m (Abb. 6). Wie aus Abb. 6 deutlich wird, lassen sich auf diese Weise in Längsrichtung 23 TEU stauen. Damit ergeben sich in einer Ebene 92 TEU und bei 4 Lagen übereinander insgesamt 368 TEU.

Um den Widerstand an der Übergangsstelle zwischen Motorschiff und Leichter zu verringern, hat es in den vergangenen Jahren eine große Anzahl von Entwicklungen gegeben [3]. Diese führten in letzter Konsequenz zu zwei Einheiten, wobei die vordere Einheit über ein klassisches Vorschiff, und die hintere Einheit über ein klassisches Hinterschiff verfügt. Die beiden Einheiten werden stumpf gegeneinander gekoppelt und bilden damit während der Fahrt eine technisch optimale Einheit (Abb. 7). Die Staukapazität entspricht mit ca. 368 TEU derjenigen des „normalen“ Motorschiff-Schubverbandes.

<sup>1</sup> Bei den heute im internationalen Transport eingesetzten Containern handelt es sich um den Typ ISO-I mit einer Breite von 2,44 m. Nur vereinzelt werden ISO-II (Breite 2,60 m), Binnencontainer (Breite 2,50 m) oder Wechselbehälter (Standardbreite 2,55 m) mit dem Binnenschiff transportiert. Auch die Behälterlängen unterscheiden sich von denen des ISO-I Containers [siehe auch 1]



Abb. 4: 110 m x 11,45 m – Schiff, Container-Staukapazität ca. 208 TEU

Foto: V. Renner

Soweit sich das Einsatzgebiet dieses Schiffstyps auf größere Wasserstraßen beschränkt, erfolgt eine Verbreiterung, und damit eine entsprechende Erhöhung der Staukapazität (siehe weiter unten, Wasserstraßen der Klasse VIa bzw. VIb).

Auf Wasserstraßen der Klasse VIa bzw. VIb, wie beispielsweise auf dem Rhein, werden neben den zuvor beschriebenen Schiffsgrößen noch deutlich größere Einheiten eingesetzt.

Mit der Inbetriebnahme des Containerschiffes „Jowi“ in 1998 und der kurz darauf folgenden „Amistade“ begann bereits vor mehr als 10 Jahren die Ära der 500 TEU-Schiffe (Abb. 1 und 8). Die Abmessungen betragen 135 m x 17,5 m. Somit können 6 TEU nebeneinander und 17 TEU voreinander gestaut werden. Damit ergeben sich in einer Ebene 102 TEU und bei 5 Lagen übereinander insgesamt 510 TEU.

Da die maximal zulässige Länge eines einzeln fahrenden Schiffes auf dem Rhein auf 135 m beschränkt ist, ist die Länge bereits voll ausgeschöpft. Da jedoch die maximal zulässige Breite von 22,80 m noch eine Verbreiterung zulässt, ließe sich die Staukapazität dieses Schiffstyp ebenfalls noch deutlich erhöhen. Die Machbarkeit und die hydrodynamischen Anforderungen an ein solch großes Schiff wurden bereits in eingehend untersucht [4], [5].

Bei einer Schiffsbreite von 20 m ließen sich 7 TEU, bei 22,8 sogar 8 TEU nebeneinander stauen. Mit 17 TEU voreinander ergeben sich in einer Ebene 119 TEU bzw. 136 TEU. Theoretisch denkbar wäre auch eine Erhöhung von 5 auf 6 Lagen übereinander. Da jedoch in einem solchen Fall mit beträchtlichen Problemen bezüglich der erforderlichen Fahrwas-



Abb. 5: 135 m x 11,45m – Schiff, Container-Staukapazität ca. 252 TEU

Foto: V. Renner





Abb. 6: Motorschiff-Schubverband mit einem Leichter, Container-Staukapazität ca. 368 TEU  
Foto: V. Renner



Abb. 8: 135 m x 17,50 m – Schiff (JOWI-Klasse), Container-Staukapazität ca. 508 TEU  
Foto: V. Renner

sertiefe als auch der Brückendurchfahrtshöhen zu rechnen ist, erfolgt eine Beschränkung auf 5 Lagen übereinander. Damit ergibt sich eine Staukapazität von insgesamt 595 TEU bzw. 680 TEU.

Wie zuvor beim Motorfrachtschiff-Schubverband mit klassischem Vor- und Hinterschiff und stumpfer Koppelstelle angesprochen, ist dieser Schiffstyp bereits seit einigen Jahren mit einer Breite von 14,20 m im Einsatz. Diese Breite ergibt mit 5 Containern nebeneinander und 23 TEU in Längsrichtung in einer Ebene 115 TEU. So weit die Stabilitätskriterien erfüllt werden, z.B. durch die Stauung der leichteren oder leeren Container nach oben, lassen sich, wie bei der JOWI-Klasse, 5 Lagen übereinander stauen. In dieser Konstellation hat dieser Schiffstyp bereits eine Staukapazität von 575 TEU. Auch bei diesem Schiffstyp ließe sich die Breite, und zwar bis auf 22,90 m, erhöhen. Damit ergäben sich, wie bei den einzeln fahrenden Einheiten, bis zu 8 Container nebeneinander. Die Kapazität in einer Ebene beträgt in diesem Fall 184 TEU und bei 5 Lagen übereinander insgesamt sogar 920 TEU.

Abschließend soll noch auf den bereits heute praktizierten Einsatz von Motorfrachtschiff-Schubverbänden mit 3 Leichtern eingegangen werden (Abb. 9). Hier ergeben sich in der Ebene des Motorschiffs 52 TEU und jedes Leichters 40 TEU. Die Kapazität in einer Ebene beträgt somit 172 TEU und bei 4 Lagen übereinander sogar 688 TEU.

Vorstehende Ausführungen zeigen, dass Schiffe der Größenordnung, wie in o. g. Artikel angesprochen, im Rheinbereich bereits seit geraumer Zeit im Einsatz sind. Konkrete Konzepte für eine weitere Erhöhung der Kapazität, die auf umfangreichen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben basieren, liegen ebenfalls seit Jahren vor.

Allerdings ergibt sich die Frage, warum, bisher keine zügige Umsetzung zum Bau dieser Schiffe erfolgte. Die Gründe hierfür sind vielfältig, und können im Rahmen dieses Artikels nur unzureichend dargestellt werden. Zu nennen ist beispielsweise die Wasserstraßen-Infrastruktur, die insbesondere in Niedrigwasserperioden den wirtschaftlichen Betrieb

der großen Einheiten in Frage stellt. Ein weiterer Grund sind die Anforderungen an die gesamte Transport- und Verladelogistik. Hierzu gehört u. a., dass die Containerschiffe im „Linienverkehr“ operieren, d. h. feste Abfahrts- und Ankunftszeiten einzuhalten sind. Dies kann jedoch nur gewährleistet werden, wenn die Wasserstraße planmäßig befahren werden kann und in den Terminals eine den Zeitanforderungen angepasste Be- und Entladung erfolgt. Dies setzt bei den großen Schiffseinheiten mindestens 2 Ladebrücken voraus, was nicht in jedem Terminal gewährleistet werden kann. Weiterhin müssen die Schiffe aufgrund ihrer großen Staukapazität immer mehr Terminals anlaufen als kleinere Einheiten. Dies beinhaltet größere Zeitverluste. Hinzu kommt, dass in den Seeterminals die Seeschiffe nach wie vor bevorzugt abgefertigt werden und dadurch zusätzliche Wartezeiten entstehen.

Vorstehende Beispiele zeigen, dass zunächst die technische Machbarkeit zum Bau eines extrem großen Containerschiffes gewährleistet werden muss. Sind jedoch die infrastrukturellen und logistischen Voraussetzungen für den Einsatz eines solchen Schiffes nicht optimal, sind wirtschaftliche Probleme nicht auszuschließen. Das Beispiel der JOWI-Klasse in den ersten Betriebsjahren ist noch in guter Erinnerung.

## Literatur

- [1] VBD-Duisburg, Bialonski, Renner, Zigic, „Numerische, experimentelle und technisch-wirtschaftliche Untersuchungen zur Entwurfsoptimierung und Wettbewerbssteigerung von Binnenschiffen“, Teilprojekt „Erhöhung der Staukapazität und der Stausicherheit beim Transport unterschiedlicher Behälterarten mit dem Binnenschiff“, 2003
- [2] VBD-Duisburg, Guesnet, Renner, Zigic, „Numerische, experimentelle und technisch-wirtschaftliche Untersuchungen zur Entwurfsoptimierung und Wettbewerbssteigerung von Binnenschiffen“, Teilprojekt „Entwicklung von Gangbortalternativen zur Vergrößerung der Laderaumbreite“, 2003
- [3] Heuser, Renner, „50 Jahre Schubschiffahrt in Europa“, Kapitel IV.4, Binnenschiffahrts-Verlag GmbH, Duisburg 2007
- [4] DST-Duisburg, „Entwicklung innovativer Containerschiffe für Binnenwasserstraßen zur Bewältigung wachsender Aufkommensmengen im Seehafenhinterlandverkehr“, 2005
- [5] Zöllner, „New Inland Container Vessels for Transport to the Hinterland“, PIANC, No. 125, 2006



Abb. 7: Motorfrachtschiff-Schubverband mit klassischem Vor- und Hinterschiff, Container-Staukapazität ca. 368 TEU



Abb. 9: Motorschiff-Schubverband mit drei Leichtern, Container-Staukapazität ca. 688 TEU  
Foto: V. Renner

**Auch die Wasserschutzpolizeien der Länder und die Wasser- und Schifffahrtsämter des Bundes setzen das System auf ihren Schiffen und Booten ein**

## Über 600 Schiffe auf europäischen Wasserstraßen sind mit Radarpilot 720 ausgerüstet

Über 600 Schiffe sind in Europa schon mit diesem Navigationssystem ausgerüstet. Auch öffentliche Stellen, wie zum Beispiel die Wasserschutzpolizei und die Wasser- und Schifffahrtsämter setzen das System ein, um in optimaler Weise Radarsignale mit Karteninformation auf einem Display darstellen zu können und für die Navigation zu nutzen.

Das erste System kam schon 2000 auf den Markt und wird seitdem von der Firma in-innovative navigation GmbH ständig weiterentwickelt. Dabei wurden auch immer die Wünsche und Anregungen der Kunden berücksichtigt, so dass die Implementierung neuer Funktionen in direkter Folge ökonomische und funktionale Verbesserungen brachten.

Inzwischen gibt es neben dem klassischen System RADARpilot720°, das nun in der Version 3.5 auf dem Markt ist, eine Reihe von verwandten Systemen aus dem gleichen Hause, die den unterschiedlichsten Ansprüchen der Nutzer entsprechen.

Das einfachste und kostengünstigste System ist ein Basissystem mit Karten- und AIS-Anzeige, der RADARpilot720° info. Außer der Kartenanzeige, die dem Schiffer neben den üblichen Karteninformationen von ECDIS-Anzeigen auch aktuelle Informationen über Wasserstände bietet, ist dieses System in der Lage, AIS (Automatic Identification System)-Information zu verarbeiten.

Über einen angeschlossenen Transponder werden zwischen den Schiffen unter anderem die Namen und Positionen ausgetauscht. Über eine Darstellung in der Karte sind sie für den Schiffsführer auf einfache Weise nutzbar.

RADARpilot720° LE (Light Edition) integriert zusätzlich Radar mit AIS und elektronischer Karte. Er verbindet damit alle für die Navigation relevanten Informationen auf einem Bildschirm und ist als sogenanntes

Inland-ECDIS Navigationssystem zugelassen. Das klassische System RADARpilot720° erlaubt zudem Aufzeichnungen von einer Fahrt (BlackBox-Funktion), verfügt über eine Conning-Funktion und zeigt Geschwindigkeit und Bewegungsrichtung (Tracks) anderer Schiffe auf dem Display mit Hilfe von Bewegungspfeilen an. Außerdem können Leitlinien angezeigt, bearbeitet oder vom Benutzer erzeugt werden, an denen entlang das Schiff dann bequem geführt werden kann. Dieses System kann auch mit einem 26-Zoll-Monitor kombiniert werden, der bis zu 44% mehr Voraussicht ermöglicht.

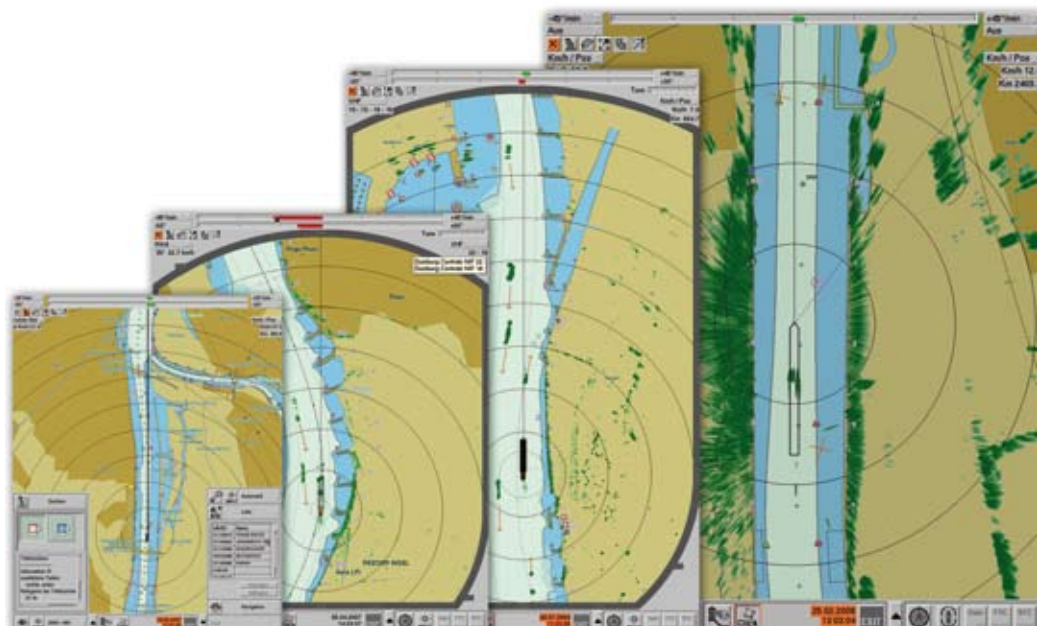
### Integration in Netzwerk

Wenn ein Schiff mit 2 Radaren ausgerüstet ist, kann das vorhandene Navigationssystem problemlos in ein Netzwerk integriert werden, in dem dann an jedem Radar ein RADARpilot720° (oder an einem Radar ein RADARserver, der nur die Radarinformation weiterleitet) angeschlossen ist.

Der Schiffsführer kann sich mit einem solchen Setup die Echos von jedem Radar einzeln oder zusammen auf einem Bildschirm anzeigen lassen. Solche Multiradardarstellung ist einzigartig unter den Navigationssystemen und verbessert

den fehlerfreien Informationsgewinn aus dem Radar für den Schiffsführer entscheidend. Somit bietet die Produktfamilie RADARpilot720° für jeden Anspruch und Geldbeutel ein entsprechendes Produkt. Ein entscheidender Vorteil ist, dass die Systeme skalierbare Lösungen darstellen. Sie bauen alle auf der gleichen Prozessoreinheit auf. Damit ist eine Aufrüstung mit weiteren Funktionen problemlos möglich ist, kann das vorhandene Navigationssystem problemlos in ein Netzwerk integriert werden, in dem dann an jedem Radar ein RADARpilot720° (oder an einem Radar ein RADARserver, der nur die Radarinformation weiterleitet) angeschlossen ist. Der Schiffsführer kann sich mit einem solchen Setup die Echos von jedem Radar einzeln oder zusammen auf einem Bildschirm anzeigen lassen. Solche Multiradardarstellung ist einzigartig unter den Navigationssystemen und verbessert den fehlerfreien Informationsgewinn aus dem Radar für den Schiffsführer entscheidend.

Ein entscheidender Vorteil ist, dass die Systeme skalierbare Lösungen darstellen. Sie bauen alle auf der gleichen Prozessoreinheit auf. Damit ist eine Aufrüstung mit weiteren Funktionen problemlos möglich. ■



Das klassische System Radarpilot720° erlaubt Aufzeichnungen von einer Fahrt, verfügt über eine Conning-Funktion und zeigt Geschwindigkeit und Bewegungsrichtung anderer Schiffe auf dem Display an



Für die Binnenschifffahrt hat die Dieburger Sauer & Sohn KG hauptsächlich Schiffsmotoren von IVECO und Guascor in ihrem Lieferprogramm

## Die Motoren werden auf die Anforderungen der Kunden abgestimmt und maßgefertigt

„Wer bei uns nach Schiffsmotoren oder Bordstromaggregaten fragt, bekommt nicht nur Komponenten aus der Produktion der Hersteller“, erklärt Janusz Wowreczko, Vertriebsingenieur Motoren-Aggregate-Komponenten für die Schifffahrt. Kundenwünsche gehen vielfach über das hinaus, was Hersteller „von der Stange“ liefern können. Hier kann ein Mittelständler wie sauer motive systems punkten. Durch Kundenorientierung und eigene Entwicklung hat sich der Geschäftsbereich Motorentechnik der Sauer & Sohn KG aus Dieburg bei Darmstadt mit Innovationskraft und Zuverlässigkeit in 60 Jahren einen guten Namen gemacht.

Janusz Wowreczko ist von Hause aus Maschinenbau-Ingenieur. Er berät von seinem Büro im sächsischen Wernsdorf Kunden und solche, die es werden wollen. In Wernsdorf ist er allerdings nicht immer zu erreichen. Viel ist er auch unterwegs zu Kundengesprächen, denn selten ist der Motor von der Stange das, was der Kunde wirklich will. „Geht nicht gibt's nicht“ ist sein Motto, und damit ist man bei sauer motive systems genau richtig aufgehoben. Wowreczko „sammelt“, was der Markt haben will. Und in Dieburg tüfteln Ingenieure und Techniker, wie man die Wünsche des Kunden gemäß sei-

nen Anforderungen und angepasst auf den jeweiligen Einsatzzweck umsetzen kann. Da wird noch handwerklich entwickelt, werden aufwändig Prototypen gebaut und erst dann dokumentiert, wenn alles einwandfrei läuft. Gefragt sind in erster Linie Veränderungen am Kühlsystem, aber auch zum Beispiel Leistungserhöhungen oder –verringerungen sowie individuelle Lösungen für die Stromversorgung an Bord.

Ein mittelständisches Familienunternehmen Gegründet hatte Peter Sauer seinen Betrieb 1920 im Odenwald als Elektro-Installateur. Sein Sohn Rudolf war nicht für die Elektrik zu begeistern. Nach dem Ende des zweiten Weltkriegs begann er mit der Instandsetzung von Motoren und Motorteilen. Seitdem ist die Peter Sauer & Sohn Odenwälder Präzisionswerk KG im Motorenservice in den verschiedensten Bereichen tätig: im Fahrzeugbau, in der Industrie, bei der Stromerzeugung und eben auch in der Schifffahrt.

Der heutige Geschäftsführer des Bereichs Motorentechnik, Peter Sauer, ist der Enkel des Firmengründers. Mit ihm und seinem Bruder Jürgen, der den Bereich Formentechnik leitet, ist

das Familienunternehmen in den Händen der dritten Generation. Der Bereich Motorentechnik – heute: sauer motive systems – beschäftigt am Stammsitz des Unternehmens in Dieburg 30 Mitarbeiter. Weitere 90 Mitarbeiter sind im Bereich Formentechnik tätig, in der gemeinsamen Verwaltung arbeiten 10 Leute. Gut die Hälfte von 18 Mio. Euro Jahresumsatz erwirtschaftet sauer motive systems, einen nicht unerheblichen Anteil davon der Schifffahrtsbereich. Nachdem die Sauer Motorentechnik schon seit 1974 Industriemotoren-Händler für Ford war, kam man mit dem Verkauf der Ford Industriemotorensparte 1993/94 zu Iveco. Peter Sauer, der zu dieser Zeit die Geschäftsführung der Motorentechnik übernahm, erkannte die Möglichkeit, die sich seinem Unternehmen mit Ivecos Schiffsmotoren boten. Auf der Basis vorhandener Kompetenzen konnte man die eigene Angebotspalette erweitern und neue Märkte erschließen. Zunächst motorisierte Sauer Freizeitboote, später expandierte er in die Berufsschifffahrt. „Hier werden Motoren deutlich mehr gefordert“, so Peter Sauer, der auf Qualität und Langlebigkeit ebenso großen Wert legt wie auf innovative und umweltfreundliche Technik. Die Motorenpalette der Dieburger umfasst heute Hauptantriebsmotoren bis 1.600 PS, Nebenaggregate wie Bugstrahl-Ruder sowie die Bordstromversorgung. Sauer motive systems liefert Motoren für Fahrgast- und Kabinenschiffe ebenso wie für die Flotten von Wasserschiffahrtsämtern, Fährbetrieben, Wasserschutzpolizei und für den Gütertransport. Geliefert wird für Schiffsneubau ebenso wie für den Ersatzmarkt. Alle gelieferten Motoren – auch die modifizierten – können nach den aktuellen Vorschriften der Binnenschifffahrt zertifiziert werden.

### Das Motorenprogramm

Iveco-Motoren waren für Peter Sauer der Einstieg ins Schiffsmotoren-Geschäft. Nach der Umbenennung in Fiat Powertrain Technologies (FPT) im Jahr 2005 ist Iveco nur noch das Markenzeichen der Motoren für Industrie und Schifffahrt, in den Motorenbezeichnungen findet sich dagegen nur das Kürzel FPT, was zum Bedauern von Sauer auf Irritationen beim Kunden stößt. Schließlich ist Iveco ein eingeführter Markenname. Die Aggregate der Italiener de-



Das Stammhaus der Sauer & Sohn KG am Ortseingang in Dieburg.

Foto: Sauer&Sohn

cken die Palette von 100 bis 900 PS ab und werden sowohl in der Freizeit- als auch in der Berufsschifffahrt eingesetzt. Sie sind für den Freizeit- bis leichten Dauerbetrieb geeignet. Mit der spanischen Motorenschmiede Guascor gewann man im Jahr 2000 einen weiteren kompetenten Partner mit hochleistungsfähigen und zuverlässigen Motoren für ein stärkeres Engagement in der Berufsschifffahrt. Guascor Motor deckt eine Leistungsbreite von 400 bis 1.600 P8S für den mittelschweren bis uneingeschränkten Dauerbetrieb ab. Obwohl noch nicht so lange auf dem deutschen Markt vertreten, ist Janusz Wowreczko überzeugt, dass sich Guascor mit seinem soliden Motoren und hohen Qualitätsstandards auch hier durchsetzen wird.

## Die Bordstromaggregate

Mase Generators aus Italien liefert die kleineren Bordstromaggregate mit Leistungen bis zu 66 kVA. Den Hochleistungsbereich ab 200 kVA deckt auch beim Bordstrom Guascor ab. Seit 2008 bietet sauer motive systems unter dem Typ-Kürzel SMS eine eigene Stromaggregate-Reihe für die mittleren Leistungsbereiche an. Aus jahrelanger Erfahrung in der Modifikation von Bordstromsystemen entwickelten die Dieburger ihre Baureihe von kompakten, wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Aggregaten. Sie basieren auf Iveco-Motoren von FPT, liefern Leistungen zwischen 45 und 120 kVA und unterbieten die Partikelgrenzwerte um 30 Prozent. Bislang gibt es von SMS nur Aggregate auf Vierzylinder-Basis.

In der Entwicklung sind mittlerweile auch Bord-



Zwei Mal im Jahr finden in Dieburg Schulungen für Mitarbeiter der Servicestationen in Deutschland und Österreich statt

Foto: Sauer&Sohn

stromaggregate mit Sechszylinder-Motoren und Leistungsabgaben bis 170 kVA. Bordstromaggregate dieser Leistungsklasse kamen bis dato komplett von Iveco und wurden auf Kundenwunsch hin angepasst und modifiziert. Jetzt bietet Sauer eigene Aggregate an, die aus individuellen Kundenbedürfnissen heraus entwickelt wurden. Alle Bordstromaggregate verfügen über eine Zweikreiskühlung und können auf Kundenwunsch auf Kielkühlung umgebaut werden.

## Servicestationen

Vom Hersteller geliefert werden die Motoren

zunächst nach Dieburg. Dort werden sie modifiziert und den Kundenwünschen angepasst sowie auf dem hauseigenen Motorenprüfstand auf Herz und Nieren geprüft, bevor sie für den Einbau an eine Werft oder Servicestation weitergeschickt werden. Sauer motive systems verfügt deutschlandweit über ein Servicenetz mit mehr als 100 Standorten, sechs Stationen gibt es in Österreich.

Die Mitarbeiter der Servicestationen werden zwei Mal im Jahr in Dieburg geschult, um den Endkunden bei Montage und Wartung besten Service zu bieten.

Petra Grünendahl ■



Janusz Wowreczko (links) und Peter Sauer (rechts) mit einem modifizierten Schiffsmotor

Foto: Petra Grünendahl



Kasko aus China, Ausbau in den Niederlanden: Tankerneubau für die Basler Reederei Befrag AG in Dienst gestellt

## MS „Sempachersee“ fährt Schweröl auf dem Oberrhein

Am 29. Mai 2009 konnte die Reederei Befrag AG, CH-4127 Birsfelden bei Base, ihr neues Tankschiff, die MS „Sempachersee“ in Weil am Rhein ihrer Verladerschaft und allen Rheinschiffahrtinteressierten vorstellen.

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



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

Der Neubau wird, so Michael Lyons, Vorsitzender der Befrag Reederei, hauptsächlich am Oberrhein zwischen Basel und Mannheim für den Transport von Schweröl aus der schweizerischen Raffinerie in Cressier bei Lausanne, in der Westschweiz, zum Einsatz kommen. Der Sempachersee liegt in landwirtschaftlichem Gebiet im Schweizer Kanton Luzern auf dem Weg von Basel zum Gotthard Pass nach Italien. Dieser anmutige See hat eine mittlere Fläche von 14,5 km<sup>2</sup>, liegt 504 m ü. M. und fasst 0,66 km<sup>3</sup>. An seiner tiefsten Stelle ist er

87 m tief. Schweröl ist ein Rückstandsöl aus der Destillation oder der Crackanlagen der Erdölverarbeitung. Es ist ein Marine Rückstandsöl, oder Marine (Residual) Fuel Oil (MFO), die internationale Handelsbezeichnung. Wie der Name verrät, werden Rückstandsöle aus der Erdölverarbeitung hergestellt. Diese Komponente entsteht als nicht mehr verdampfbare Teil eines erdölverarbeitenden Prozesses. Heute kommen aus ökonomischen Gründen vorwiegend gecrackte Vakuumrückstände zum Einsatz. In diesen Komponenten befinden sich die „schwersten“ Bestandteile des Erdöls, wie Asphaltene, hochkondensierte aromatische Verbindungen, die zum Teil mit Metallen komplexiert sind. Diese Verbindungen bewirken die schwarze Farbe dieser Schweröle. Solche Rückstände haben hohe Viskositäten (300 bis 30.000 mm<sup>2</sup>/s bei 100 °C), sie werden mit Verdünnern (Diluents), auch cutter stocks genannt, zu spezifikationsgerechtem MFO zurückgemischt. Diese Mischung aus Einzelkomponenten, auf Spezifikation gemischt, wird Blend genannt. Allerdings besteht MFO meist nur aus 2 bis 3 Komponenten (als Vergleich: Benzin, besitzt gegebenenfalls 10 und mehr Komponenten). Als Verdünner kann alles Mögliche - von Kerosin (0,1 mm<sup>2</sup>/s bei 100 °C) bis zu „Visbreaker-Vakuumdestillat“ (Flashed Cracked Distillate, 6 mm<sup>2</sup>/s bei 100 °C) – auch Light Cycle Oil (LCO), Heavy Cycle Oil (HCO) oder Slurry aus der FCC-Anlage zur Anwendung kommen. JCA ■

### Hauptdaten MS „Sempachersee“ Tankschiff Typ C

Kasko: China Nantong, China  
Ausbau: Teamco Shipyard, Heusden, NL

Laderauminhalt (mit 5 Center Tanks) 1.900 m<sup>3</sup>

Ladetankheizung mit Thermoöl

Länge: 86 m  
Breite: 9,6 m  
Max. Tonnage: 1.504 t

Kanalgängig bis 4,10 m  
Durchfahrts Höhe

Hauptmaschine: Mitsubishi S12R MPTK  
1278 HP bei 1600 U/Min.

Schiffsausrüstung:  
Generatoren: Dolderman  
Elektroinstallation: Werkina  
Nautische Geräte: Radio Holland

Elektr. Löschpumpen Bornemann  
je 250 m<sup>3</sup>/h bei 1730 U/min,  
geeignet für Produkte mit  
einer Viskosität von 380 cSt.

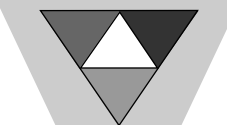
fünf Tanks  
mit Spiralen und Tankheizung

Festpropeller: Ø 1600 „den Breejen“  
2 Ruder Systeme van der Velde  
Bugstrahlruder: Ø1000 mm  
280 kW bei 1800 U/Min.

Ruderhaus: EBR

### Qualität und Zuverlässigkeit sind unsere Merkmale

In unserem Betrieb  
wurde der  
gesamte Ausbau  
vorgenommen.



**TeamCo**  
SHIPYARD BV

Telefon (0031) (0) 416 665500  
Telefax (0031) (0) 416 665505  
E-Mail: info@teamcoshipyard.nl  
Internet: www.teamcoshipyard.nl



Vorbereitungen zum Filmen der Indienststellung der MS „Sempachersee“

Damen Shipyards – Bodewes Binnenvaart BV lieferte neues Tankmotorschiff ab

## TMS „Alie-Jan“ - Neubau der Damen River Tanker 950 C

**WINDEX**  
ENGINEERING BV

**KLIMATECHNIK**

*Wir sorgen für das richtige Klima!*

Houtschelf 5 · 3371 KB Hardinxveld-Giessendam  
Tel. 0184-611322 · Fax 0184-611403  
E-Mail: info@windex.net · Web: www.windex.net

Am Samstag, den 9. Mai 2009 war eine große Tauffeier bei der Bodewes-Werft in Millingen a.d.Rijn. Die Damen Shipyards Gruppe präsentierte und lieferte bei der Bodewes Werft ihr erstes Schiff von der Baureihe „Damen River Tanker“ Typ 950 C ab.

Viele Gäste und Freunde der Familie van der Meulen waren der Einladung gefolgt und feierten gebührend dieses Ereignis. Nachdem eine Flasche Champagner durch Knall die Taufe einleitete, konnte auch der obligatorische Flaggenwechsel und die Übertragung des Schiffes vorgenommen werden. Nach der Taufzeremonie wurde das Schiff zur Besichtigung freigegeben. Da sehr viele Interessierte anwesend waren, begann der Rundgang an verschiedenen Stellen. Wir von *Schiffahrt online* begannen im Bugraum, wo als größte Maschine

die Bugstrahlanlage – geliefert von der Firma De Gerlien van Tiem aus Druten – installiert ist. Natürlich sind auch die dort untergebrachten Generatoren von einer ordentlicher Größe. Alles in allem ein übersichtlicher Raum. Im Ruderhaus, das die Tischlerei Wessels aus Haren/Ems erstellte, kann sich der Schiffsführer wohlfühlen, schließlich verbringt er viel Zeit in diesem Raum. Auch die die Ausführung der weiteren Arbeiten wie die Gestaltung des Wohnbereich, die Führung und Anordnung von Masten und Treppen lassen fachlich hochwertiges Handwerk erkennen. Im Maschinenraum steht der 1.150 PS starke Caterpillar Motor, an dem das Masson Getriebe angeschlossen ist. Auch die Hilfsmaschinen und Steuerungsanlagen sind übersichtlich montiert worden. Gesamteindruck: Ein Schiff der Spitzenklasse.

**BODEWES**  
MILLINGEN A/D RIJN

*Wir lieferten das Kasko und waren für den kompletten Ausbau zuständig.*

*Wir wünschen dem neuen Motorschiff allzeit „gute Fahrt“!*

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



Ein neues Tankschiff der Spitzenklasse: TMS „Alie-Jan“

Hauptdaten MS „ALIE-JAN“  
Damen River Tanker 950 C

Eigner: VOF J. van der der Meulen  
Europa Nr.: 2 331 761  
Bau Nr.: Bodewes Werft - 929  
Abmessungen: 86 m x 9,50 m x 3,34 m  
Tonnage: 1.700 t – 5 Tanks je 378 m<sup>3</sup>  
Entwurf/Kasko: Bodewes Tanker  
Typ-C - geschlossen  
Bauwerft: Damen Shipyards Kozle/Polen  
Ausbau/Betreuung: Büro J.J. Geluk  
Ausbau: Bodewes Binnenvaart BV  
Versicherung: EFM  
Befrachter: Interstream Barging

Pon Power Hauptmaschine: Caterpillar C32  
Papendrecht 1.150 PS bei 1.800 (1/min)

ADS van Stigt BV Getriebe – Masson  
Gorinchem/NL

Van Voorden-PromacHydraulische Ruderanlage  
Zaltbommel/NL mit Schraube

De Gerlien van Tiem Bugstrahlanlage  
Druten/NL (Elektromotor 330 kW  
vertikal installiert)

Windex Engineering BV Klimaanlage,  
Hardinxveld-Giessendam versch. Ventilatoren

Alewijnse Marine Systems Installation der  
Nijmegen/NL kompletten Elektroanlage

Novio Nautic Installation Elektronikanlagen  
Nijmegen/NL (Nautisches Paket: Alpatron)

Fa. Wessels Ruderhaus (Aluminium) Ha-  
ren/Ems/D hinterer Mast,  
Einrichtung-Wohnbereich, Küche,  
Toilettenbereich, div. Türen,  
Steuerhaustreppe

Windex BV Klimaanlagen  
Hardinxveld-Giessendam/NL

Rafa Schiffsfenster nach Vorschriften von  
Leusden/NL Lloyd's, BSI, DVN und GL

Blommaert Scheepsluiken Vordermast  
Wijnegem/B

Kampers Pompservice Ladungspumpen-System  
Puttershoek/NL

SUN Roestvaststaal BVDiverse Schiffsgüter aus  
Bemmel/NL Edelstahl und Aluminium

Bunkerstation Heijmen BV Schiffsbedarf  
Millingen a.d.Rijn/NL



## Das Maklerbüro Hendricks aus Gorinchem lieferte ein neues 135-m Schiff ab Frachtschiff MS „MAREA“ in Dienst gestellt

Am 2. Mai 2009 war es soweit, die VOF Marea aus Krimpen a.d. IJssel konnte ihr neues Frachtschiff, das auf den Namen MS „MAREA“ eingetragen ist, in den Hafenanlagen von „Wees Watertransporten BV“ in Dordrecht der Öffentlichkeit vorstellen.



### Van Wijk BV Werkendam

Biesboschhaven No. 2 · 4251 NL Werkendam  
Tel. 0183-502088 · Fax 0183-501386  
Postbus 79 · 4250 DB Werkendam  
E-mail: info@vanwijkwerkendam.nl  
Internet: www.vanwijkwerkendam.nl

Wir wünschen dem Schiff „allzeit gute Fahrt“!

Das Maklerbüro Hendricks aus Gorinchem hat das aus China stammende Kasko als komplettes Projekt betreut und abgeliefert. Während der

gesamten Bauzeit/Ausrüstung lag das Schiff bei der Firma KOEDOOD Dieselservice in Hendrik Ido Ambacht.

Mit dem Bau des Kaskos waren die Büros Rensen/Shipbuilding und Osse Maritim beauftragt worden. Die Familie Heuvelman ist schon lange in der Schifffahrt tätig. Mit der Zeit vergrößerte sich das Unternehmen und bildete die HTS-Gruppe (Heuvelsman Transport Systems). Diese Gruppe hat sich auf den Containerverkehr spezialisiert und hat sich den anverwandten Aktivitäten zugewandt.

Beim obligatorischen Rundgang durch das Schiff fiel sofort die hohe Qualität der Inneneinrichtung des Ruderhauses auf, das einem Wohnzimmer fast in nichts nachsteht, - wenn da nicht das Steuerpult zur Ar-

beit rufen würde. Ein Blick in die wirkliche Wohnung zeigt dann, dass sich hier auf höchstem Niveau leben lässt.

Im Maschinenraum stehen zwei Antriebsmaschinen von Mitsubishi. Die weiteren Aggregate sind so installiert, dass sie sich leicht zugänglich und deshalb ohne Probleme zu warten sind. Auch im Bugmaschinenraum sind die Bugstrahlanlagen und weitere Hilfsmaschinen für das Schiff bestens installiert. Nachdem der obligatorische Flaggenwechsel und die Übertragung vollzogen war, feierte man dieses Ereignis gebührend auf dem MPS „Jules Verne“, das an der Steuerbordseite festgemacht hatte.



Das neue Motorschiff „MAREA“ wird künftig hauptsächlich Container transportieren. Fotos: Eckhard Pannen



Im Ruderhaus des Neubaus aus Gorinchem

### Hauptdaten MS „Marea“

<b>Eigner:</b>	VOF MAREA (HTS Gruppe) – Familie Heuvelmann Krimpen a.d. IJssel
<b>Abmessungen:</b>	135m x 14,20 m x 4,80 m
<b>Tonnage:</b>	5.167 t – 336 Teu in 4 Lagen
<b>Bauwerft:</b>	Werft Yangsu Werft – China
<b>Entwurf Bauauftrag:</b>	Rensen Shipbuilding BV und Osse Maritim BV Zwijndrecht
<b>Ausbau/Betreuung Ablieferung:</b>	Maklerbüro HENDRICKS Gorinchem/NL
<b>Ausrüstungswerft:</b>	KOEDOOD Dieselservice Hendrik Ido Ambacht/NL
<b>Befrachter:</b>	HTS Intermodaal BV Gorinchem/NL
<b>Versicherung:</b>	Oranje, Zwijndrecht/NL
<b>KOEDOOD Dieselservice</b>	2 Hauptmaschinen, Typ S12R-C2MPTK
<b>Mitsubishi Papendrecht/NL</b>	je 1.278 PS / bei 1.600 1/min
<b>ADS van Stigt BV</b>	2 Getriebe – Masson Typ: W5200
<b>Gorinchem/NL</b>	Elastische Kupplungen
<b>Blokland non-Ferro</b>	Kühleranlagen
<b>Sliedrecht/NL</b>	
<b>De Waal BV</b>	Ruderanlage
<b>Werkendam/NL</b>	Steuermaschine
<b>Veth Propulsion</b>	2 Bugstrahlanlagen – Typ 4-K-1300 S\$
<b>Papendrecht</b>	Leistung: 571 PS bei 1.800 1/Min
	Veth Ballastpumpe, Typ VP 14-S3
<b>A. Rullens Installatiebedrijf BV</b>	Elektro- u. Elektronikanlagen
<b>Raamsdonksveer/NL</b>	(Nautisches Paket: Radio Holland)
<b>SYGO BV</b>	Ladungsmessanlagen
<b>Hoogblokland/NL</b>	
<b>de Leeuw BV</b>	Innenausstattung, Holzarbeiten usw.
<b>Werkendam/NL</b>	
<b>RAFA BV</b>	Schiffsfenster
<b>Leusden/NL</b>	
<b>C. Kraaijeveld BV</b>	Anker, Ketten Winde
<b>Sliedrecht/NL</b>	
<b>Van Wijk BV</b>	Autokran – Ausl. 18 m – bei 2.000kg
<b>Werkendam/NL</b>	
<b>ALUBOUW DE MOOY BV</b>	Höhenverstellbares
<b>Hendrik Ido Ambacht/NL</b>	Ruderhaus (Aluminium)
	Alu – Masten, Türen und
	verschiedene Alu-Arbeiten
	Klimaanlagen
<b>Heinen &amp; Hopman</b>	
<b>Rotterdam/NL</b>	

Wärtsilä führt neue Servicelösungen zur professionellen Unterstützung bei der Stilllegung von Schiffen ein

## Mögliche Risiken von Störungen bei der Wiederinbetriebnahme minimieren

Wärtsilä, einer der führenden Anbieter von Servicelösungen für die Schifffahrts- und Energieindustrie, baut sein Angebot weiter aus. Um die aktuellen Anforderungen seiner Kunden bei der Stilllegung von Schiffen zu decken, führt Wärtsilä ein neues, umfassendes Gesamtpaket von Servicelösungen ein. Wärtsilä bietet professionelle Unterstützung bei der kosteneffizienten Stilllegung von Schiffen und stellt damit eine optimale Betreuung über den gesamten Produktlebenszyklus sicher.

Der geringe Transportbedarf, die Überkapazität sowie niedrige Fracht- und Charraten beunruhigen die gesamte Schiffsindustrie. Für Schiffseigner stellt die Stilllegung von Schiffen eine Möglichkeit dar, diesen Herausforderungen zu begegnen.

Dabei ist es äusserst wichtig, dass die Maschinen des stillzulegenden Schiffes in gutem Zustand bleiben.

Das kann einerseits durch die professionelle Unterstützung bei der De- und Reaktivierung erreicht werden, andererseits durch regelmässige Inspektionen und Wartungsarbeiten in der Zwischenzeit.

### Die Servicelösungen im Detail

Wärtsiläs Servicelösungen sind für Zweitakt und Viertakt Motoren, Antriebssysteme, elektrische sowie Automationsanlagen und Dampfkesselsysteme erhältlich.

Das Servicepaket umfasst eine Gesamtvereinbarung, welche verschiedene Lösungen zur Deaktivierung, Reaktivierung, Stilllegungsinspektionen oder eine Kombination dieser Angebote beinhaltet.

„Die Stilllegung eines Schiffes ist ein komplexer Vorgang, der Methodik und Fachkompetenz erfordert, um das Risiko einer Störung bei der Wiederinbetriebnahme oder während des weiteren Betriebs zu minimieren. Wärtsilä verfügt über diese Fachkompetenz und wir garantieren den Schiffseignern, dass wir die Arbeiten sorgfältig im Interesse der Langlebigkeit der Maschinen erledigen“, sagt Tage Blomberg, Group Vice President, Wärtsilä Services.

Er fügt hinzu: „Jeden Morgen gehen weltweit 6.700 Wärtsilä Field Service Mitarbeiter zur Arbeit. Wärtsilä nutzt diese globale Präsenz.“ Die Mitarbeiter kümmern sich um das Projektmanagement und überwachen die Aufträge. Wärtsilä prüft zudem die Servicelösungen für Schiffsstilllegungen zu erweitern, indem fallweise Crews die still gelegten Schiffe in der Zwischenzeit fachgerecht überprüfen.

Die Stilllegung der Schiffe bietet zudem eine gute Gelegenheit, die Maschinen aufzurüsten, um dadurch gleichzeitig die Betriebseffizienz und die Gesamtleistung des Schiffs zu stei-

gern. Wärtsilä bietet ein breites Angebot an Lösungen für Hauptmotoren und Hilfsgeneratoren, Antriebssysteme und Systeme zur Senkung der Betriebskosten, zur Verbesserung der Betriebssicherheit und zur Emissionsreduktion an.

### Gefahren nicht fachgerechter Stilllegungen und deren Vermeidung

Wenn Schiffe mit ungenügender Sorgfalt still gelegt werden, beschleunigt das feuchte Klima die Abnutzung und Korrosion und vermindert den Wert der Anlagen.

Bei der Reaktivierung könnten beispielsweise Korrosionsschäden der Antriebswelle, Flanschen, Bolzen und der Wellenzapfenoberflächen auftauchen.

Außerdem sind Ablagerungen in den Kühlkammern, Verstopfungen der Filter und Dichtungsringe sowie eine Schädigung der Dichtungen möglich. Wärtsilä führt regelmässig Reparatur- und Wartungsarbeiten vor Ort durch und ist gut vorbereitet, um solche Schäden zu beheben. Wärtsilä bietet auf Abruf an Ort und Stelle die Bearbeitung von Wellen, Laser Ausrichtungen, Revisionsarbeiten, Unterwasserreparaturen und Sondereinsatzgruppen an, unabhängig vom Hersteller oder Anbieter, welcher die Stilllegung vorgenommen hat. ■

## Van Gemert Groep

NIJMEGEN



ALUMINIUM RAMEN DEUREN & KOZIJNEN  
SCHIEPESREPARATIE EN CONSTRUCTIEBEDRIJF  
INTERIEURBETRIJMINGEN

Spezialisiert in:

- Umbau- und Schreinerarbeiten
- Alle vorkommenden Reparaturen über der Wasserlinie
- Steuerhäuser (Oberteil Aluminium) mit fester oder senkbarer Hubvorrichtung
- Komplette Wohneinrichtungen und elektrische Installationen
- Aluminiumtüren - Aluminiumfenster
- Reparaturen an vorhandenen Fenstern und Lukensystemen
- „Blaue“ Schilder, Aluminiumtreppen und Radarmasten

Nijverheidsweg 37-39 · 6541 CL Nijmegen  
Tel. 024-6782233 · Fax 024-6782239  
info@van-gemert.nl · Web: www.van-gemert.nl

## Über 30 Jahre Erfahrung ...

# WERNZ GmbH

### GENERATOREN – MOTOREN – STROMERZEUGER

- Wir sind **die Spezialisten** für Ihre **Sonderanfertigungen**.
- Wir führen **fachgerecht mechanische** und **elektrische Reparaturen direkt an Bord** aus.
- Wir sind **24 Stunden für Sie** erreichbar.

### QUALITÄT HAT EINEN NAMEN. TESTEN SIE UNS!

Telefon: 0 62 06 / 91 08 73    Sperlingweg 10  
Telefax: 0 62 06 / 91 08 74    68623 Lampertheim  
Mobil: 01 71 / 3 20 20 50    Mail: WernzGMBH@aol.com



**NRW-Verkehrsminister Lutz Lienenkämper und Kölns Oberbürgermeister Fritz Schramma gaben Startschuss zur Hafenerweiterung**

## Köln-Godorfer Hafen wird erweitert



*Für NRW-Verkehrsminister Lutz Lienenkämper ist der Ausbau des Köln-Godorfer Hafens ein Baustein im nordrhein-westfälischen Hafekonzept.*

Mit der symbolischen Durchschneidung eines Bandes läuteten Lutz Lienenkämper, Minister für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Fritz Schramma, Oberbürgermeister der Stadt Köln, Johannes Waschek, Aufsichtsratsvorsitzender der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), und Dr. Rolf Bender, Vorstandsvorsitzender der HGK, am 29. Mai offiziell den Beginn der Erweiterungsarbeiten im Hafen Godorf ein.

Bis 2012 entstehen im Hafen Godorf ein neues, viertes Hafenbecken, zusätzliche Umschlagplätze für Container und Schüttgüter, eine Abwasserbehandlungsanlage, neue Umschlaggleise und eine geänderte Lkw-Führung. „Der Ausbau ist zwingend notwendig, um Köln als

Wirtschaftsstandort langfristig zu sichern“, sagte Bender. Dies hätten langjährige Untersuchungen und Experten-Gutachten bestätigt. Deshalb hatte die Bezirksregierung Köln im Herbst 2007 die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses vom August des Vorjahres angeordnet. Im Anschluss begann die HGK mit dem ersten Teil der Hafenerweiterung: den Kompensationsmaßnahmen zum Schutz von Natur und Umwelt. Mit der Auftaktveranstaltung am 29. Mai startete nun der eigentliche Hafenausbau.

Köln liegt an der wichtigsten europäischen Wasserstraße und ist eine bedeutende Hafenstadt. Die vier Kölner Häfen Godorf, Deutz, Niehl I und Niehl II machen die Stadt zum zweitgrößten Binnenhafen Deutschlands. Vergangenes Jahr wurden hier 10,2 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. In Schiffen ausgedrückt: Über 8.000 Binnenschiffe werden hier Jahr für Jahr be- und entladen; vor zehn Jahren waren es noch 6.000. Die Verbindung zu den dynamisch wachsenden Seehäfen an der Rheinmündung stellt dabei einen wichtigen Vorteil im Wettbewerb der Regionen dar. „Diesen Vorteil müssen wir nutzen und ausbauen“, sagte HGK-Chef Bender. Zum einen werde sich die Container-Fracht in den kommenden fünfzehn Jahren verdreifachen, zum anderen gebe es in den Kölner Häfen nachweisbare Kapazitätsengpässe. „Die Zunahme des internationalen Handels als Folge der Globalisierung und der Ost-Erweiterung der



*Während zahlreicher Interviews - hier mit einer Kölner Radiojournalistin - erläuterte HGK-Vorstand Dr. Rolf Bender die Notwendigkeit des Hafenausbaus*

Europäischen Union ist und bleibt langfristig der entscheidende Grund für den Anstieg des Güterverkehrs und damit die zentrale Aufgabe für die Logistik-Branche, also auch für die Binnenhäfen in Deutschland“, erklärte Johannes Waschek, Aufsichtsratsvorsitzender der HGK, zum Beginn der Ausbauarbeiten. „Wir müssen deshalb heute die Verkehrsinfrastrukturen und Hafenskapazitäten ausbauen, die wir morgen brauchen“, so Waschek. „Es geht darum, dass künftiges Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze nicht durch Engpässe in den Häfen und deren Anbindungen verringert werden.“

Köln gilt als größter Umschlagplatz für kombinierten Ladungsverkehr im europäischen Binnenland und damit als Logistikkreuz von internationaler Bedeutung. „Bau und Betrieb des Hafens steigern Beschäftigung, Einkommen und Wertschöpfung – weit über die regionalen Grenzen hinaus“, unterstrich Bender. Auch die IHK Köln als Interessenvertretung der gesamten regionalen Wirtschaft hat in den vergangenen Jahren immer wieder betont, wie wichtig die Hafenerweiterung für die Weiterentwicklung der viertgrößten Wirtschaftsregion in Deutschland sei.

### Reibungsloser Güterumschlag

Der Hafen Godorf verfügt derzeit über drei Hafenbecken mit einer Wasserfläche von 193.000 Quadratmetern und einer Landfläche von 170.000 Quadratmetern. Durch den Ausbau kommt ein weiteres Hafenbecken mit einer Fläche von 200.000 Quadratmetern dazu. Es zweigt vom Hafenbecken III ab und sorgt für vier neue Liege- und Umschlagplätze. Die Landfläche des Hafens gliedert sich grob in drei Teile: Das Gelände zwischen Stadtbahn und Hafenbecken ist dem Umschlag von Schüttgütern gewidmet.



*Der Köln-Godorfer Hafen ist von großer wirtschaftlicher Bedeutung für die Region.*

*Fotos: Friedbert Barg*

Die Flächen zwischen Hafenbecken und Rhein dienen dem Containerumschlag. Im dritten Teil, dem sogenannten „In-Gate-Bereich“, befinden sich Büro- und Verwaltungsgebäude.

Damit der Umschlag der Güter reibungslos und effizient verlaufen kann, verfügt der Hafen Godorf zum einen über sehr gute Anschlüsse ans regionale und überregionale Straßen- und Schienennetz, zum anderen über genügend eigene Straßen und Gleise, die den direkten Umschlag Schiff-Lkw und Schiff-Schiene ermöglichen. Die vier HGK-Häfen sind insgesamt von 251 Kilometern Gleisanlagen durchzogen sowie miteinander verbunden. An- und Abfahrt zum Hafengelände sind dabei so konzeptioniert, dass die Lärm- und Immissionsbelastung für die Anwohner so gering wie möglich bleibt.

Vier Kräne und 17 Anlagen für flüssige und gasförmige Gefahrgüter sorgen im Hafen Godorf derzeit dafür, dass dort in einem Jahr 7,7 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen werden. Den Bärenanteil bilden mit 6,2 Millionen Tonnen flüssige und gasförmige Kohlenwasserstoffe und -verbindungen sowie verschiedene chemische Produkte wie Säuren und Laugen. Kies, Salz, Feuchthydrat, Kalkstein sowie verschiedene andere Güter kommen zusammen auf 1,5 Millionen Tonnen. Der Güterumschlag in allen Kölner Häfen wuchs in den vergangenen zehn Jahren um über drei Millionen Tonnen. Der Containerumschlag steigt jährlich um 13 Prozent. Seit einigen Jahren stoßen die Kölner Häfen jedoch an ihre Grenzen – zusätzliche Kapazitäten werden schon seit langem angemahnt. Die Häfen Niehl I und II sind voll ausgelastet, sie können keine zusätzlichen Umschlagsmengen mehr aufnehmen. Mit dem Ausbau von Godorf um ein viertes Hafenbecken verlagert die HGK rund 30 Prozent des Containerverkehrs von Niehl nach Godorf. „Dieser Anteil“, erläuterte Bender, „passt viel besser in den Kölner Süden, weil er hier ohnehin seinen Start- und Zielort hat.“ Niehl erhält damit neue Kapazitäten von rund 120.000 Containern – das entspricht rund 640.000 Tonnen Gütern – pro Jahr.

## Umfangreiche Kompensationsmaßnahmen

Der Bau des vierten Hafenbeckens beansprucht eine Fläche von 200.000 Quadratmetern. Diese Flächen hat die HGK bereits durch umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Eine wesentliche Maßnahme: die ökologische Aufwertung der Sürther Aue. Hierzu wurden Gehölz- und Wiesenflächen sowie Flächen für die Ansiedlung der im benachbarten Naturschutzgebiet anzutreffenden schützenswerten Pflanzen angelegt, entwickelt und langfristig gesichert. Die so entstehende Vegetationsviel-

falt bietet auch Lebensräume für zahlreiche Tierarten. Ferner wurden neue Wegeverbindungen geschaffen und größere Wiesenflächen als Naherholungsbereiche für die Kölner Bürger angelegt. Entlang der Verkehrs- und Siedlungsfläche wurden zahlreiche Bäume und Sträucher gepflanzt, die einen natürlichen Sichtschutz entlang der Straßen, der Eisenbahn und der Stadtbahn gewährleisten. Zusätzliche Revitalisierungsmaßnahmen in der Worringer Aue im Kölner Norden bieten zudem weiteren Raum für die Tier- und Pflanzenwelt. „Der neu entstandene Raum für Biotope“, so Bender, „dient nicht nur der Umwelt, sondern kommt auch den Bürgerinnen und Bürgern zugute.“ Ebenso wie der Hochwasserschutz: Er wird durch eine Flutmulde ausgebaut.

Auch auf den Verkehr hat die Hafenerweiterung positive Auswirkungen. Durch die Ausbaumaßnahmen werden die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiff und Eisenbahn vermehrt genutzt. Der Lkw-Verkehr wird hingegen trotz steigenden Güterumschlags reduziert. Das ist gut für Mensch und Umwelt, denn kein anderer Verkehrsträger ist in der Lage, die gleiche Verkehrsleistung so umweltfreundlich zu erbringen wie das Verkehrssystem Binnenschiff/Wasserstraße. Bei gleichem Energieaufwand befördern Lkws eine Gütertonne 100 Kilometer weit, die Bahn kommt auf 300 Kilometer – und Binnenschiffe auf 370 Kilometer. Trotz der großen Reichweite sind sie dabei Klimaschützer: Sie stoßen pro Tonnenkilometer lediglich 33,4 Gramm des klimaschädlichen Gases Kohlendio-



Nicht sonderlich qualifizierte Meinung eines Teilnehmers des Protestmarsches in Godorf

xid aus. Die Bahn emittiert 48,1 Gramm – Lkws jedoch 164 Gramm, also die fünffache Menge eines Binnenschiffs.

Natürlich sind Lkws für die Anlieferung und Weiterverteilung der Güter erforderlich. Doch im Zuge der Ausbaumaßnahmen stellt die HGK beispielsweise sicher, dass Lkws nicht die Ortslage Sürth durchqueren. Hierfür werden die Ein- und Ausfahrt des Hafens umgestaltet. Folge: Lkws, die den Hafen verlassen, können nicht mehr in Richtung Sürth abbiegen. Lkws wiederum, die aus Sürth kommen sollten, werden durch eine Verkehrsinsel daran gehindert, links in den Hafen einzubiegen. Sie werden in Zukunft von der L300 aus nur nach rechts in den Hafen einfahren können. Zugleich wird die neue Verkehrsinsel dafür sorgen, dass Radfahrer und Fußgänger die Straße wesentlich sicherer überqueren können.

Ein weiterer positiver Effekt: Die Bahnanlagen werden neu gestaltet. Deshalb kann das in Richtung Sürth führende Rangiergleis um 300 Meter verkürzt werden. Das senkt die Lärm- und Schadstoffbelastung. (HGK) ■



Etwa 80 Teilnehmer waren zum Protestmarsch gegen den Ausbau des Hafens gekommen



## In einigen Binnenhäfen stagnieren Vermietung und Verpachtung von Hafenumflächen Teilweise werden Flächen zurückgegeben

„Derzeit muss man jeden Hafen einzeln betrachten, eine generelle Aussage, wie es den Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft geht, ist auch für die Kanalhäfen schwerlich möglich“, möchte der Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft der Kanalhäfen NRW im Bundesverband der Öffentlichen Binnenhäfen (BÖB) und Hammer Betriebsleiter Friedrich Weege derzeit keine generelle Bilanz wagen. Dazu seien auch in „seinen“ Mitgliedshäfen die Bedingungen zu unterschiedlich. So spielten bei jedem Standort die dort angesiedelten Unternehmen sowie die von ihnen umgeschlagenen Güter eine Rolle, aber auch deren Kunden und Partner.

Allerdings seien Trends auszumachen – die sich wiederum nicht so sehr von der Entwicklung in anderen Regionen unterscheiden, so der Vorsitzende: „Dass etwa Häfen, die im Stahlbereich hoch spezialisiert sind und sehr stark waren, jetzt natürlich auch einen deutlichen Rückgang zu verzeichnen haben ist offensichtlich und spiegelt nur die konjunkturelle Entwicklung wieder“, erklärt der Fachmann. Und fordert dazu auf, zurückgehende Umschlagszahlen gerade vor dem aktuellen Hintergrund der Wirtschaftsentwicklung zu betrachten. Eine Entwicklung, die deshalb auch an einigen Standorten stärker, an anderen dagegen geringer ausgeprägt sein kann.

Entsprechend zögern die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft auch noch, sich der positiven Stimmung der Logistikmesse in München

anzuschließen, wo einige Optimisten bereits das Ende der Krise ausriefen: „An den Kanälen ist die Stimmung derzeit noch etwas verhalten, es gibt noch eine Restunsicherheit, wo die Talsohle tatsächlich liegt. Und es besteht das Risiko, dass die derzeitige Situation noch Auswirkungen nach sich ziehen könnte“, bleiben die Mitglieder vorsichtig. Wie Gerd Lindemann, ebenfalls von der Hafen Hamm GmbH, weiter erläutert, ist es derzeit nicht nur der fehlende Umschlag, der Kopfzerbrechen bereitet. Eine weitere Befürchtung bei den Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft ist, dass es entweder unter den Hafenfirmiten beziehungsweise ihren Partnern und Kunden noch zu Insolvenzen kommen könnte oder sie über einen gewissen Zeitraum mit ihren Zahlungen in Verzug kommen. Die Folgen für den Standort wären in beiden Fällen ähnlich.

Natürlich versuchen die Hafentreiber in solchen Fällen zu zeigen, dass sie ihre Rolle als flexible und vielseitige Dienstleister nicht nur als hehres Ziel vor sich her tragen, sondern auch leben. Doch irgendwann sind auch den Häfen Grenzen gesetzt.

Ein weiteres Problem: Nicht nur das Geschäft mit dem Umschlag stockt, an einigen Orten stagnieren Vermietung und Verpachtung von Hafenumflächen. „Derzeit ist es generell schwierig, Interessenten für Flächen zu finden“, berichtet Lindemann. Teilweise werden den Hafentreibern sogar wieder Bereiche zurückgegeben, weil die Nutzer Kosten sparen müssen und der-

zeit keine Verwendung haben. Für den Fachmann eine an Tragik kaum zu überbietende Situation: Denn noch vor einem Jahr wurden an vielen Standorten händeringend Grundstücke gesucht. Zudem geht er davon aus, dass nach einem Wiederbeleben der Wirtschaft wieder eine Flächenknappheit vorherrschen wird – schließlich hat der BÖB in einer Untersuchung einen Bedarf an 325 Hektar allein in NRW ermittelt – nach Abzug aller Reserven.

In dem Zusammenhang freut es Weege, dass auch die lokale und regionale Politik in den letzten Monaten nicht nur das System Wasserstraße sondern vor allem auch die Binnenhäfen entdeckt haben. Und das nicht nur um Stimmen zu gewinnen, sondern aus ehrlicher Überzeugung. „Das ist nicht nur jetzt im Superwahljahr, sondern auch schon vorher festzustellen, dass wir bewusster wahrgenommen werden.“ Lindemann sieht auch in der guten Arbeit gegenüber dem NRW-Verkehrsministeriums sowie dessen Engagement für das Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzert Gründe für diesen Sinneswandel. Daneben machen die beiden die bereits jetzt erreichte Verkehrsdichte sowie den an einigen Stellen vor allem auf den Autobahnen drohenden Teilkollaps als Gründe aus. „Und wenn es wieder aufwärts geht – und es wird wieder aufwärts gehen, selbst wenn wir jetzt noch nicht so genau sagen können, wann das sein wird – werden wir sehr schnell wieder in einer ähnlichen Situation sein“, warnt der Vorsitzende. „Deshalb gilt für uns, jetzt so weiter zu machen als hätte es die derzeitige Delle gar nicht gegeben. Denn es ist unsere Aufgabe, die entsprechende Infrastruktur und Organisation vorzuhalten. Und wir können nicht einfach die Hände in den Schoß legen und so tun, als ob nichts gewesen wäre. Wir wissen, was auf uns zu kommt und deshalb müssen wir jetzt die entsprechenden Vorbereitungen treffen.“

Als ein Beispiel für die derzeitige Entwicklung in den Kanalhäfen mag der Dortmunder Hafen gelten: Das größte Mitglied der Arbeitsgemeinschaft verzeichnete im 1. Quartal 2009 einen Güterumschlag von 534.000 Tonnen. Das bedeutet einen Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres (761.000 Tonnen) um circa 30 Prozent. „Dieses Quartalsergebnis stellt uns keinesfalls zufrieden, ist aber auch keine Katastrophe“, kommentiert Manfred Kossack, Vorstand der Dortmunder Hafen AG.

Nach wie vor unterliegen die Gütergruppen, die unmittelbar mit der Automobilindustrie (und damit mit der Krise der Automobilindustrie) zusammenhängen, deutlichen Rückgängen.



Bei seiner Visite auf der „transport logistic 2009“, der internationalen Leitmesse für Transport und Logistik in München, besuchte NRW-Verkehrsminister Lutz Lienenkämper den Stand der Arbeitsgemeinschaft der Kanalhäfen Nordrhein-Westfalen. Hier ließ er sich von Friedrich Weege, Geschäftsführer des Hafen Hamm sowie Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft, von der Bedeutung der Mitgliedshäfen und besonders des Umschlagsplatzes Hamm für die Region informieren  
Foto: frön

Die Umschläge der Gütergruppen Schrott/Altmetall sowie Eisen und Stahl sind um nahezu ein Viertel beziehungsweise die Hälfte zurückgegangen: Schrott/Altmetall auf 56.000 Tonnen gegenüber 72.900 Tonnen, ein Minus von 23,2 Prozent. Eisen und Stahl: 44.500 Tonnen gegenüber 83.800 Tonnen, minus 46,9 Prozent. Starke Rückgänge weist der Umschlag in den Gütergruppen Baustoffe sowie Importkohle 2009 im Vergleich zu 2008 auf: Baustoffe sind mit 83.100 Tonnen (minus 56,7 Prozent), der Bereich Importkohle mit 15.600 Tonnen (minus 73,2 Prozent) in der Quartalsstatistik 2009 vertreten.

Diese Rückgänge können sich allerdings durch die Akquisetätigkeiten der betroffenen Hafenanlieger ändern: Der Umschlag von zur Gütergruppe Baustoffe gehörenden Wasserbausteinen hat im April wieder angezogen, der Bereich Importkohle zeigt aktuell ebenfalls erste positive Veränderungen.

„Inwieweit sich diese ersten Tendenzen zu dauerhaften Güterumschlägen festigen, werden die Halbjahresergebnisse 2009 zeigen“, so Kossack weiter. „Erfreuliches ist von den umschlagstärksten Gütergruppen Container sowie Mineralöle zu berichten, sie trotzten der allgemeinen wirtschaftlichen Situation.“ Der Güterumschlag der Mineralöle ist in 2009 gegenüber 2008 um 8,7 Prozent gestiegen (153.700 Tonnen in 2009).



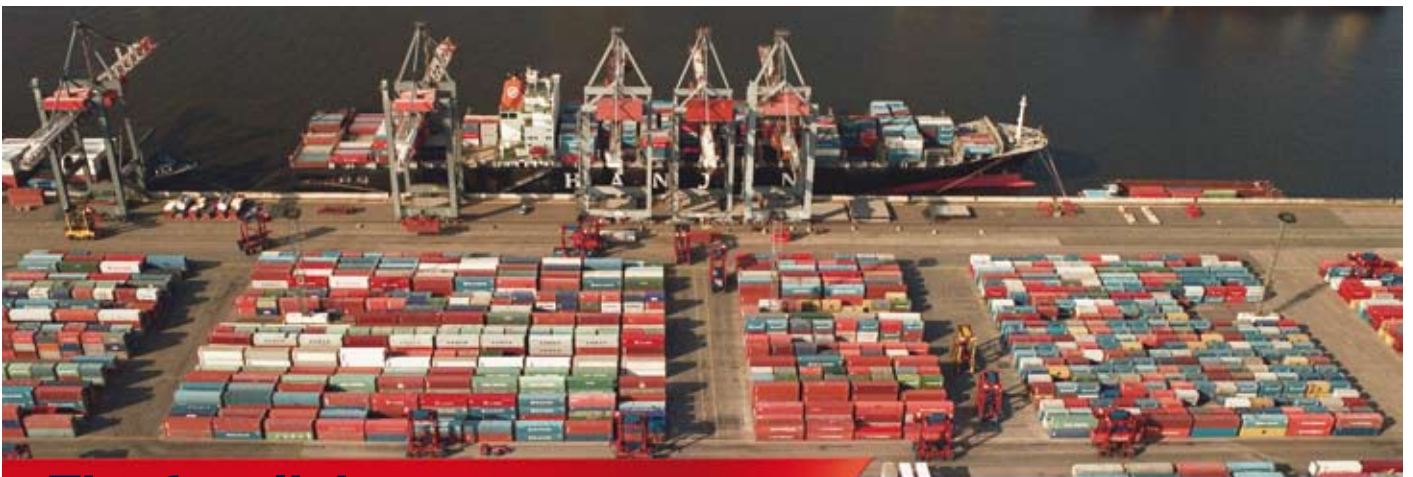
Aktuelle Luftaufnahme des Dortmunder Hafens, mittig das Container Terminal Dortmund mit seinen 3 Verladebrücken.  
Foto: Dortmunder Hafen AG

Ausschlaggebend dafür ist einerseits der relativ strenge Winter, vor allem aber der stark gesunkene Ölpreis.

Der Umschlag von Containern bewegt sich mit 34.170 Ladeeinheiten (LE) sogar um 270 LE oder 0,8 % über dem Vorjahresniveau. Dieses Ergebnis ist angesichts der allgemeinen wirtschaftlichen sehr erfreulich. Hier wirke flankierend

die Kooperation mit dem Duisburger Hafen: Mit dem so genannten Glückauf-Express verkehrt seit Anfang März ein Bahnshuttle zwischen dem Chemiepark Marl und dem Dortmunder Hafen (via Duisburg). Durch den neuen Shuttleverkehr wurde zusätzliches Umschlagvolumen für das Container Terminal Dortmund generiert.

Andreas Fröning ■



The fast link:  
[www.hafen-hamburg.de](http://www.hafen-hamburg.de)

CONTAINER VIA PORT OF HAMBURG



Port of Hamburg



Im Hafen Braunschweig am Mittellandkanal werden jährlich knapp eine Million Tonnen Güter umgeschlagen

# Braunschweig war einmal Schutzmacht für Hamburg



Jens Hohls, Geschäftsführer der Hafengesellschaft Braunschweig mbH

**Das 75-jährige Bestehen des Braunschweiger Hafens feierten Honoratioren, Bürger, viele auswärtige Gäste und die Hafenleitung selbst am 5. Juni 2009 in einem großen Festzelt direkt am Hafen. Insgesamt feierten, so berichtete eine örtliche Tageszeitung später, 12.000 Gäste aus Braunschweig und der Region drei Tage lang das Jubiläum des Hafens am Mittellandkanal.**

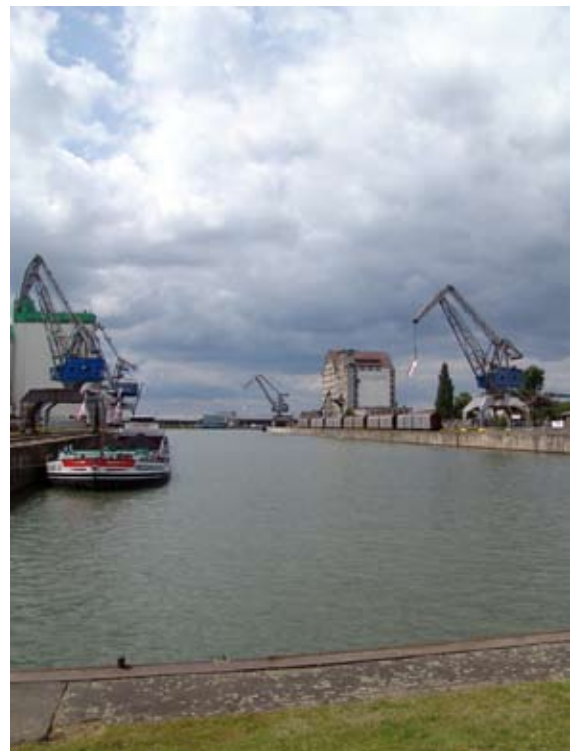
Die Frachtschifffahrt haben die Braunschweiger aber schon vor vielen Jahrhunderten genutzt. So heißt es in einem Abriss zur Geschichte des Hafens: „Die ehemalige Hansestadt Braunschweig war schon vor Jahrhunderten bestrebt, ihre Verkehrslage durch die Schiffbarmachung von Oker und Aller bis zur Weser zu verbessern. Schon um das Jahr 1000 und vermutlich auch schon früher bestand im späteren Zentrum der Stadt Braunschweig ein Stapel- und Umschlagplatz an der Oker. Im Jahre 1227 wurde die ungehinderte Schifffahrt zwischen Braunschweig und Bremen urkundlich erwähnt. Nach bemerkenswerten Anfangserfolgen musste sie jedoch allmählich wegen innerstaatlicher Schwierigkeiten und der zunehmenden Versandung der Flüsse 1764 wieder aufgegeben werden. Es liegt daher nahe, dass man gerade in Braunschweig um die letzte Jahrhundertwende dem sehr umstrittenen Mittellandkanal als der künstlichen Querverbindung von Rhein, Weser und Elbe

besonders großes Interesse entgegenbrachte. Der Bau des Mittellandkanals ermöglichte es der Stadt Braunschweig im Jahre 1934 wieder Hafenstadt zu werden.“

Und diese Möglichkeit wurde bis in die heutigen Tage mit großem Erfolg genutzt. Jens Hohls, heutiger Geschäftsführer der Hafengesellschaft Braunschweig, kann mit hohen Umschlagzahlen aufwarten. Wurden im Gründungsjahr 1934 im Bereich Schiffsumschlag noch jährlich rund 25.000 Tonnen umgeschlagen, sind es heute etwa 750.000, eine Viertelmillion Tonnen; Tendenz steigend. Dazu kommen noch über 150.000 Tonnen Bahnumschlag und etwa 60.000 Container jährlich. Insgesamt ergibt das einen Jahresumschlag von knapp einer Million Tonnen.

Dem Hafengeschäftsführer, der übrigens auch Präsidiumsmitglied des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen ist, und seinen Mitarbeitern stehen für den Massen-, Schwer- und Stückgutumschlag 7 Krane mit einer Tragfähigkeit von bis zu 35 t zur Verfügung. Die geographische Lage und die gute Verkehrsanbindung ermöglichen dem Hafen Verbindungen zum Ruhrgebiet, nach Berlin sowie über den Elbe-Seiten-Kanal nach Hamburg.

Aus Hamburg war denn auch Claudia Roller, Vorstandsmitglied der Hamburg Hafen Marketing, gekommen, um während des Festaktes



Im Hafen Braunschweig

ein Grußwort an Gäste und Hafenbetreiber zu richten. Claudia Roller erinnerte daran, dass Braunschweig schon früher - als Hansestadt - eine bedeutende Rolle gespielt hat und vor Jahrhunderten sogar für einen längeren Zeitraum die Schutzmacht für Hamburg war. Von großer Bedeutung für Hamburg sei der Hafen Braunschweig auch heute noch, denn gerade eine großer Hafen wie Hamburg sei auf die Leistungsfähigkeit von Häfen wie Braunschweig am Mittellandkanal angewiesen.

Für die niedersächsische Landesregierung nahm Dr. Philipp Rösler, Minister für Wirt-



Honoratioren, Bürger, Hafenanlieger und viele auswärtige Gäste waren zur Feier des Jubiläums in das Festzelt direkt am Hafen gekommen



Claudia Roller, Vorstand Hamburg Hafen Marketing



Rainer Schäfer, Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen



Dr. Philipp Rösler, Wirtschaftsminister des Landes Niedersachsen Fotos: F. Barg

schaft, Arbeit und Verkehr, an den Feierlichkeiten im geschmückten und mit einer interessanten Ausstellung historischer Bilder und Dokumente bereicherten Festzelt teil. In seiner Ansprache ging der Minister davon aus, dass es sich bei der aktuellen Wirtschaftskrise nur um eine vorübergehende Flaute handele und dass es bald wieder aufgehen werde. Er sei auch sicher, sagte der Minister mit Blick, auf die anwesenden Schiffer und Verloader, dass die Frachtraten bald wieder anziehen werden. In dem Zusammenhang wies Rösler, der 1973 in Vietnam geboren wurde und im selben Jahr durch Adoption nach Deutschland kam, auch auf die Potenziale der Binnenschifffahrt und der Wasserstraßen hin.

Die niedersächsische Landesregierung, so Rösler, arbeite ganz intensiv an der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf den niedersächsischen Binnenwasserstraßen und sei dafür auch mit dem Bundesverkehrsministerium im Gespräch: „Es ist unser Ziel, Niedersachsen über die Wasserstraßen besser erreichbar zu machen.“ schließlich, so Rösler weiter, hingen in der Region rund 36.000 Arbeitsplätze von den Wasserstraßen und Häfen ab.

Für den Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) gratulierte dessen Präsident Rainer

Schäfer. Schäfer, der im Hauptberuf Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen ist, würdigte Braunschweig als regionale und überregionale Logistikdrehscheibe, die zugleich Motor der wirtschaftlichen Entwicklung für Stadt und Umland, trimodale Schnittstelle mit zentraler Lage in Deutschland und Hinterlandhub für die deutschen Seehäfen ist: „Funktionen, die vor einem dreiviertel Jahrhundert in dieser Intensität nicht absehbar waren.“ Und weiter: „Einen Großteil dieses Verkehrswachstums wird Deutschland als Drehscheibe europäischer Warenströme bewältigen müssen. Es ist absehbar, dass unser Straßen- und Schienennetz diese Mengen allein nicht mehr bewältigen werden kann. Wirkliche Kapazitätsreserven haben wir im Bereich der Wasserstraßen. Hier werden derzeit nur 50 Prozent des möglichen Gütervolumens bewegt, obwohl das Schiff der kostengünstigste und ökologisch verträglichste Verkehrsträger ist.“

In die Zukunft blickt der BÖB-Präsident mit Opti-

mismus: „Trotz Krise sind die Prognosen der Verkehrswissenschaftler nicht revidiert worden. Bei Containern kann schon 2011 wieder die Menge des letzten Jahres erreicht werden, und die Verdopplung des Containervolumens kommt. Wenn nicht 2020, dann spätestens 2025. Betrachten wir die nötigen planerischen und genehmigungsrechtlichen Vorläufe für große Infrastrukturmaßnahmen, dann verschafft uns der momentane Abschwung eine Zeitreserve, um unsere wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit herzustellen.“

Und das alles gelte natürlich auch für den Hafen Braunschweig. Friedbert Barg ■

Jahr	Schiffsumschlag	Bahnsumschlag	Containerumschlag
2000	529.863 t	49.034 t	7.700 TEU
2001	513.736 t	40.859 t	12.247 TEU
2002	520.592 t	18.760 t	14.220 TEU
2003	490.169 t	19.433 t	24.775 TEU
2004	571.696 t	12.760 t	33.146 TEU
2005	703.707 t	29.112 t	54.655 TEU
2006	740.925 t	111.059 t	54.774 TEU
2007	852.607 t	158.436 t	59.556 TEU
2008	723.159 t	211.014 t	64.180 TEU

Güterumschlag im Hafen Braunschweig von 2000 bis 2008



1934: Schon 25.000 t Güterumschlag im Braunschweiger Hafen



Die HHLA blickt auf ihren zweiten Jahreshauptversammlung seit dem Börsengang optimistisch in die Zukunft

## Anteil der Binnenschifffahrt hat sich in Hamburg erhöht

„Erstmals in der Geschichte des Containers dürfte das weltweite Containeraufkommen im Jahr 2009 zurückgehen“, befürchtet Klaus-Dieter Peters, Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), auf der Jahreshauptversammlung des Unternehmens im Hamburger Congress Centrum im Juni 2009. Die Jahreshauptversammlung fand zum zweiten Mal seit Börsengang des Unternehmens 2007 statt. Etwa 1.500 Aktionäre und Gäste, also 79,60 Prozent des Grundkapitals, nutzten die Gelegenheit zur Teilnahme und suchten das Gespräch mit dem HHLA-Aufsichtsrat. Den Beschlussvorschlägen von Aufsichtsrat und Vorstand wurde mit Mehrheiten von 97 Prozent und mehr zugestimmt. Betriebswirt Carsten Frigge, Staatsrat der Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit (BWA), und Sparkassenbetriebswirt Jörg Wohlers, Finanzvorstand des Hamburger Sparkassen AG, gehören nun ebenfalls dem zwölfköpfigen Aufsichtsrat an. Sie ersetzen die ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitglieder, den ehemaligen Staatsrat der BWA, Gunther Bonz, und den Kaufmann Rolf Kirchfeld.

Vorstand Klaus-Dieter Peters räumte ein, dass Tempo und Ausmaß des Einbruchs des Welthandels überrascht haben. Der Negativtrend, der sich im vierten Quartal 2008 andeutete, setzte sich im ersten Quartal 2009 fort. Die Containerterminals in Hamburg und Odessa lägen nun mit knapp 1,3 Millionen Standardcontainern (TEU) um fast ein Drittel unter dem Vorjahresergebnis. Das Betriebsergebnis ging um 45 Prozent auf 51 Millionen Euro zurück. Ab Juli 2009 wird Kurzarbeit eingeführt, die die HHLA zur weiteren Qualifizierung seiner Mitarbeiter nutzen möchte. Die sehr hohen Erwartungen an die Mitarbeiter durch Überstunden und Wochenendarbeit normalisierten sich jetzt, so der Vorstandsvorsitzende.

Peters rechnet für das laufende Jahr mit einer tiefen Rezession, begleitet von einem Rückgang des weltweiten Containerumschlags. Trotzdem wolle man an der vor dem Börsengang 2007 definierten klaren Dividendenpolitik festhalten, so dass trotz der Flaute statt 0,85 Euro je A-Aktie für den Teilkonzern Hafenlogistik im letzten Jahr 1 Euro im laufenden Jahr ausgeschüttet werden. Das sind insgesamt 70 Millionen Euro.

Bei der nicht an der Börse gelisteten S-Aktie des Teilkonzerns Immobilien wird erneut 1 Euro je Aktie ausgeschüttet, insgesamt 2,7 Millionen Euro. Die Vorstandsgehälter erhöhen sich von 225.000 Euro auf 275.000 Euro für die Vorsitzenden bzw. 325.000 Euro auf 350.000 Euro für den Aufsichtsrat. „Das ist sehr viel, aber wir finden es angemessen“, stellte Prof. Dr. Peer Witten, Vorstand des HHLA-Aufsichtsrates, fest.

### Nur beschränkt befahrbare Elbe

In wie weit sich die rückläufige Entwicklung im Containerumschlag auf die Binnenschifffahrt auswirkt, bleibt abzuwarten. Im letzten Jahr hat sich der Anteil der Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen um 1,5 Prozent auf 12,2 Millionen Gütertonnen erhöht, während der gesamt Binnenschifftransport in Deutschland um etwa den gleichen Prozentsatz zurückging. Die Steigerung erfolgte, obwohl die Elbe nur eingeschränkt befahrbar ist, die Binnenschifffahrt im Sommer teilweise unter zu wenig Wasser aufgrund fehlenden Schmelzwassers und im Winter unter Hochwasser nach Starkregen leidet. Rechnet man die Hafenumfuhren in den Anteil der Binnenschifffahrt mit ein, ergibt sich für Hamburg sogar eine Steigerung um 50 Prozent. Im dritten Jahr in Folge ist damit das Binnenschiff der am stärksten wachsende Verkehrsträger auf den HHLA Container Terminals. Aber auch das Segment Intermodal erlitt wie das Segment Container im ersten Quartal 2009 einen Einbruch, der Ausbau der Containerterminals wird langsamer als geplant erfolgen.

### Partner Deutsche Binnenreederei

Verantwortlich für das anhaltend rasante Wachstum im Bereich Binnenschifffahrt sind gerade auch die Container, denn bei den Hafenumfuhren werden inzwischen verstärkt Binnenschiffe eingesetzt. Grund hierfür ist die angespannte Verkehrssituation im Hamburger Hafen: Die Lkw-Umfuhren verursachen zu Spitzenzeiten vermehrt Staus auf dem ohnehin überlasteten Straßennetz. So setzen beispielsweise die zur HHLA gehörende UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft Hamburg und ihr Partner, die Deutsche Binnenreederei, schon seit 2001 bei den Umfuhren von Containern innerhalb des Hamburger Hafens vermehrt einen besonderen Typ von Binnenschiffen ein, die, beladen mit etwa 200 Standardcontainern



HHLA-Vorstand Klaus-Dieter Peters und Aufsichtsrat Prof. Dr. Peer Witten

(TEU), mehr als 100 Lkw-Fahrten ersetzen, was wöchentlich etwa 1.600 TEU ausmacht. Binnenschiffe stoßen 70 Prozent weniger Kohlendioxid als Lkw aus, so dass jährlich über 300 Tonnen Kohlendioxid-Emissionen vermieden werden.

Auf der Jahreshauptversammlung sagte die HHLA die weitere Umsetzung ihrer Nachhaltigkeitsinitiative zu: Bis 2015 soll der spezifische CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 10 Prozent gesenkt werden. Das umfassende Nachhaltigkeitsprogramm mit zehn Handlungsfeldern in den Bereichen Soziales, Umwelt und Wirtschaft sieht neben einem Ressourcen schonenden Ausbauprogramm vor allem die Organisation ökologisch vorbildlicher Transportketten vor. Neben der Transportkette Schiff – Bahn bieten sich hier auch Chancen für die Transportkette Schiff – Binnenschiff.

Wenngleich die Rückbesinnung auf Binnenschiffe als Transportmittel für Umfuhren aus der Not heraus entstand, bietet sie Binnenschiffern doch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten eine Chance, ihren Arbeitsplatz zu bewahren und womöglich sogar auszubauen. Der traditionsreiche Verkehrsweg Elbe könnte ein Comeback erleben, war der Fluss vor dem Zweiten Weltkrieg doch eine der am stärksten befahrenen Wasserstraßen Europas.

Daimt dieses Comeback Realität werden kann, muss neben der Elbvertiefung, die für die Containerschiffe notwendig ist, auch der Elbausbau erfolgen, damit an mindestens 345 Tagen im Jahr eine Wassertiefe von mindestens 1,60 Metern gegeben ist. Die für den Ausbau der Binnenwasserstraßen notwendigen Mittel stellte das Bundesverkehrsministerium schon bereit.

Sabine Homann ■

Hamburgs Wirtschaftsminister Axel Gedaschko: „Das Binnenschiff ist das Verkehrsmittel der Zukunft für den Modal Split“

## Anzahl der Binnenschiffe beim Container-Transport soll vervierfacht werden



Hamburgs Wirtschaftsminister Axel Gedaschko (Foto) sieht Binnenschiffe als das Verkehrsmittel der Zukunft im Bereich Gütertransport an: „Jeder Lkw, der nicht fährt, ist eine Entlastung für die Umwelt“, erklärte

Gedaschko bei der Vorstellung einer von der Behörde für Wirtschaft und Arbeit in Auftrag gegebenen Studie über die Nutzung von Binnenschiffen der Firma Uniconsult GmbH. Die Vorstellung Mitte Juni wurde gekoppelt mit einer Informationsfahrt zum Schubverband 2707 der Deutschen Binnenreederei am Leercontainerzentrum Unikai.

Im Sinne der schwarz-grünen Koalition, die Hamburg seit März 2008 regiert, freut sich Gedaschko zwar über weniger Umweltbelastungen: „Ein Binnenschiff hat die gleiche Tragkraft wie 105 Lastwagen.“ Als Wirtschaftsminister sähe er aber mit Sorge, dass bei Nutzung von Bahn und Lkw nur 45 Euro pro Tonne bezahlt werden müssten, während bei Nutzung eines Binnenschiffs 65 Euro bis 100 Euro pro Tonne anfallen. Björn Pistol, der an der etwa 270 Seiten starken Studie mitwirkte, sieht als Lösung eine Förderung der Binnenschiffahrt analog zur Bahn: „Wir haben derzeit eine Situation wie vor 25 Jahren, als der Gütertransport per Bahn gefördert wurde. In sieben Jahren könnte die Binnenschiffahrt in einer ähnlichen Situation sein wie die Bahn heute.“

Die Studie enthält 25 konkrete Handlungsoptionen und wird nun in die Logistik-Initiative Hamburg (LIHH) eingespeist. Ein Arbeitskreis wird die Ergebnisse der Studie prüfen, bevor sie im Dialog mit den anderen Elbeanrainerstaaten sowie in enger Kooperation mit Binnenreedereien und Häfen schrittweise umgesetzt wird.

Ziel ist es, binnen der nächsten drei Jahre fünf Prozent des Hinterlandverkehrs aufs Wasser zu verlegen, also den Anteil der Binnenschiffe am Containertransport von 120.000 Standardcontainern (TEU) im Jahr 2008 zukünftig auf 500.000 Standardcontainern (TEU) pro Jahr zu steigern. Während die Hamburger Handelskammer die

Studie begrüßte und das Bundeskabinett in Berlin am gleichen Tag ein neues Hafenkonzept beschloss, sehen die Umweltverbände BUND und Nabu die Umsetzung der Studie kritisch. So befürchtet der ehemalige Hamburger Umweltsenator Alexander Porschke (GAL), die Elbe könne zu einem „Highway“ für Schiffe verkommen. Durch den Ausbau an Mittel- und Oberelbe könnte die Strömungsgeschwindigkeit der Elbe verändert werden, was den Sauerstoffgehalt des Wassers und damit den Fischbestand gefährde.

Die fünf wesentlichsten Empfehlungen der Studie im Überblick:

1. Hafenumschlag (Infra- und Suprastruktur, Betrieb, IT): Der Einsatz von Seeschiffbrücken an Binnenschiffen ist teuer und aus technischen Gründen problematisch, denn die Containerbrücken können nicht gleichzeitig 20 Meter lange

werden könnten. Wichtig wäre die Förderung effizienter und umweltverträglicher Innovationen. Gleichzeitig muss über eine Substitution bei Eisgang oder Niedrigwasser nachgedacht werden, wenn Binnenschiffe nicht fahren können. Hier käme zum Beispiel die Bahn in Frage.

3. Hinterland-Logistik (Erschließung neuer Hubs und neuer Märkte): Die Zuverlässigkeit binnenschiffbasierter Logistikketten sollte – unter weitgehendem Ausschluss von Risiken wie Niedrig-/Hochwasserständen, Eisgang oder defekten Schleusen – gewährleistet sein. Infrastrukturprojekte wie die Anbindung von Berlin sind von Bedeutung, da sie die potenziellen Märkte für die Binnenschiffahrt im Hinterland des Hamburger Hafens erweitern. So muss insbesondere über eine Leistungssteigerung des mittlerweile 35 Jahre alten Schiffshebewerks Scharnebeck nachgedacht werden. Zudem bedrohen defekte

Schleusen den verstärkten Einsatz von Binnenschiffen.

4. Optimierung von Logistikprozessen und Aufbau neuer Verteilzentren: Der Anstieg der per Binnenschiff transportierten Güter setzt eine entsprechende Nachfrage voraus. Dies kann durch die Erschließung neuer Märkte und Kundenkreise erreicht werden (z.B. durch die Schaffung integrierter Binnenschiffslogistikangebote, die über den reinen Transport hinausgehen) sowie durch Entwicklungen in der Seehafenlogistik wie z.B. Etablierung von „Hinterland Gateways“ als „Satellitenstandorte“ der Seehäfen.

5. Gestaltung eines unterstützenden ordnungspolitischen Rahmens: Die Binnenschiffahrt darf hinsichtlich

der Rahmenbedingungen aus administrativer Sicht nicht schlechter gestellt sein, als Bahn- und Straßenverkehr. Wichtigster Punkt ist die Entwicklung einer neuen Förderrichtlinie zum kombinierten Verkehr, die Kranungen in Seehäfen von und auf Binnenschiffe fördert. So könnte aus Kostensicht eine Gleichstellung von Binnenschiff und Bahn erreicht werden, was für die Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffs von zentraler Bedeutung wäre. Gleichzeitig müsse die Aufhebung des Freihafenstatus in Hamburg angedacht werden, denn hier leiden die Binnenschiffer unter operativen Sonderbelastungen wie den eingeschränkten Öffnungszeiten der Zollstationen.

Sabine Homann ■



Großes Journalisteninteresse an einem passierenden Schubverband der Deutschen Binnenreederei Fotos (2): Sabine Homann

Binnenschiffe und 400 Meter lange Containerschiffe abfertigen. Noch sind die Anlagen völlig überdimensioniert. „Das ist, als schieße man mit Kanonen auf Spatzen“, so Pistol. Vorgeschlagen wird eine „Entmischung“ durch verbesserte Organisation, den Einsatz von mobilem Umschlaggerät und langfristig der Ausweisung spezieller Binnenschiffsliegeplätze im unmittelbaren Umfeld der Seeterminals.

2. Transportkapazitäten auf Schiffen und auf Wasserstraßen: Teilweise sind die eingesetzten Binnenschiffe stark überaltert. Zudem sind für das mögliche Transportvolumen von 500.000 TEU auch zusätzliche Schiffseinheiten nötig, die u.a. durch stärkere Einbindung der Verloader oder spezifische Investitionsprogramme realisiert



## Nur leichte Rückgänge um 0,5 Prozent

# Die Binnenschifffahrt in Frankreich hat sich in der Krise erstaunlich gut gehalten

Der Binnenwasserstraßen-Verkehr in Frankreich hat im vergangenen Jahr 2008 in Tonnen/km (t/km) ausgedrückt lediglich 0,5 % verloren. Dieser Rückgang ist hauptsächlich im 4. Quartal festzustellen, denn der wasserseitige Verkehr in Frankreich verzeichnete noch bis Ende September 2008 eine Verkehrssteigerung von 1 %. Im letzten Quartal 2008 ist im LKW-Verkehr ein Einbruch von 4,2 % erfolgt, eine Bestätigung der Rezession der verladenden Wirtschaft. Die Transportunternehmen haben dies auf der Straße unmittelbar zu spüren bekommen. Die Binnenschifffahrt konnte jedoch ihre Position weitgehend halten. Sie hat sich als widerstandsfähiger erwiesen, als die beiden anderen Verkehrsträger, Straße und Schiene. In Tonnage hat die Bahn 5,1 %, respektive die Straße 4,7 % verloren. Diese globale Entwicklung vertuscht jedoch die grossen Ungleichheiten der transportierten Güter, sowie der verfügbaren Verkehrswege. Die sich durch die ganze Wirtschaft ziehende Krise riskiert auch die Binnenschifffahrt im laufenden 2009 negativ zu beeinflussen.

Die Binnenschifffahrt trumpft in den Bereichen Landwirtschaftsprodukte, Mineralöl und Kohle, sowie

Düngemittel und Futtermittel. Landwirtschaftsprodukte umfassen mehr als ein Viertel, oder 1,97 Milliarden t/km des französischen Transportvolumens der Binnenschifffahrt von insgesamt 7,5 Milliarden t/km. Sie sind hinter dem Baumaterialienverkehr der zweitwichtigste Markt für die Binnenschifffahrt. Transporte von Baumaterial haben eine beachtliche Steigerung von 8,7 % in t/km, oder 8,4 % in Volumen erzielt. Bei landwirtschaftlichen Produkten war es ein Plus von 13,5 t/km, oder 12,6 % Volumentonnage für Nahrungsmittel und beim Getreide ein Plus von 7,2 % t/km, oder 4,1 % Volumen. Das gute Getreideresultat basiert hauptsächlich auf einer 21 % Steigerung der Weizenerte, von der in erster Linie die französischen Exporte im

Fahrgebiet des Nordens/Pas de Calais (+15,2 % in t/km) profitiert haben. Ein weiterer Gewinner war der Sektor der mineralischen Brennstoffe, hauptsächlich Kohlentransporte mit einer Steigerung von 7,7 % t/km. Das Seinebecken sowie das Rhônetal sind die wichtigsten Begünstigten einer erneuten wasserseitigen Belieferung der thermischen Kraftwerke, deren Lagerhalden in der Größenordnung von acht Monaten seit 2003 nie mehr so hoch waren. Die Düngemittelverkehre haben eine Steigerung von 5,8 % t/km auf 264 Mio. t/km erreicht. Dieser

andere Wirtschaftssektoren getroffen. Die Binnenschifffahrt als Verkehrsträger dieser Industrien hat dies stark gespürt. Transporte von metallurgischen Produkten sind letztes Jahr um 10,4 % gefallen, was für den Wasserweg einen Verlust von 71,6 Millionen t/km gegenüber 2007 einbrachte. Leider kaum überraschend, hat doch der Branchenverband der französischen Stahlindustrie eine Produktionsreduktion von 7,1 % bekannt gegeben. Baumaterialien sind gegenüber letztem Jahr um 63,4 Millionen t/km zurückgegangen. Eine Baisse welche durch

einen 18% Rückgang von Neubauten während der letzten 12 Monaten bestätigt wird. Auch der Container-Verkehr, welcher hauptsächlich Güter von höherer Wertschöpfung transportiert, sowie Schwergut und Fahrzeugtransporte sind markant rückläufig gewesen. Zusammen erlitten diese einen Rückgang von 11,1 %, oder 73 Millionen t/km gegenüber dem Vorjahr. Es muss jedoch festgestellt werden, dass die Wirkung der Wirtschaftskrise auf den Container-Verkehr auch auf den Streik der französischen Hafentarbeiter während des zweiten und dritten Trimesters 2008 verursacht worden ist. Dies hat die Häfen von Le Havre und besonders auch



Die französischen Binnenwasserstraßen.

Quelle: VNF

Bereich scheint mit einer seit 2007 festzustellenden Steigerung von mehr als 40 %, in seiner Logistik einen strukturellen Wendepunkt zu Gunsten des Wassertransports zu signalisieren. Erwähnt werden sollte auch die bemerkenswerte Entwicklung von Salztransporten mit einer ausserordentlichen Steigerung von 92,1 %, welche hauptsächlich dem Rhônebecken zugute kommt.

Auf der Verliererseite befinden sich Container und Fahrzeugtransporte, sowie Baumaterialien, metallurgische, Erdöl und chemische Produkte. Die Automobilindustrie und Bauwirtschaft sind die ersten von der Krise betroffenen Bereiche gewesen. Es hat diese auch viel schwerer als

von Marseille getroffen. Unter den Spezialverkehren sind die Mineralöltransporte (minus 6,7 % in t/km), welche durch den verringerten Benzinverbrauch hervorzuheben. Auch chemische Produkte waren in t/km ausgedrückt, um 3% in t/km rückläufig.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass die Binnenschifftransporte im Landesinnern von Frankreich um 2,2 % zugenommen haben, während die internationalen Verkehre um 4,4 % rückläufig waren. Es ist ein Volumen von 60,2 Millionen Tonnen erzielt worden - ein Rückgang von 2,6 % gegenüber dem Vorjahr. In t/m ausgedrückt ist dies Volumen von 7,5 Milliarden t/km - ein Rückgang von lediglich 0,5 %.

John C. Albrecht ■

**10 Euro für Sie!!**

Tel. +49-(0)211-59872018 Fax +49-(0)59872019

Abonnement € 4,00 ISSN 1867-8831

# Schifffahrt - online

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik



**10 EURO**

**10**

WERTHEIM

Neues Konzept aus Österreich  
Containerschiff für Rhein und Donau mit 704 TEU

Kölner Hafengegner scheitern  
Entscheidung: Ausbauplan  
Interesse des Gemeinwohls

**esa EuroShip: Das Kompetenzzentrum der Allianz für Schiffsversicherungen.**

- Hohe Expertise und Solidität
- Expertenteam mit langjähriger Erfahrung
- 24 Std. Schadenhotline, 365 Tage im Jahr
- Umfangreiche Assistance-Leistungen
- Europaweites Netzwerk an Sachverständigen
- Beratung vor Ort

Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Versicherungsfachmann oder bei:  
[www.esa-allianz.de](http://www.esa-allianz.de) Telefon: +49(0) 71 36. 9 51 33 13

Ein Unternehmen der Allianz 



**Für die Vermittlung eines neuen Abonnenten zahlen wir Ihnen eine Prämie in Höhe von 10 Euro!**  
Ein Bestellformular finden Sie auf der 2. Umschlagseite dieser Ausgabe oder im Internet unter [www.schifffahrt-online.de](http://www.schifffahrt-online.de)



Horst Volk, zuletzt Kapitän des nordrhein-westfälischen Laborschiffes „Max Prüss“, blickt in diesem Buch auf 45 Jahre Berufstätigkeit in der deutschen Binnenschifffahrt zurück.

Horst Volk hat in den Jahren zwischen 1946 und 1991 für namhafte Unternehmen wie die Duisburg-Ruhrorter Reederei Winschermann, Rab Karcher und Stinnes gearbeitet.

Der Autor kennt Dampfschlepper, Schleppkähne, Motorgüterschiffe und Tankschiffe aus eigener Erfahrung.

Er erzählt von privaten und beruflichen Erlebnissen an Bord und an Land, von Mitarbeitern, Kollegen und Freunden; teils amüsant, teils ernst, - aber immer mit einem freundlichen Augenzwinkern.

€14,95

inkl. MwSt. und Versand

### Kapitän Horst Volk

Dass wir das noch erleben durften

### Erinnerungen

96 Seiten mit 61 Bildern

Format A5 (148x210mm)

F. Barg Verlag Düsseldorf

Kapitän

**Horst Volk**

Dass wir das noch erleben durften

# Erinnerungen



F. Barg Verlag Düsseldorf

Bestellungen - schriftlich, per E-Mail oder telefonisch - bitte an

F. Barg Verlag  
Hamburger Straße 43  
40221 Düsseldorf (Hafen)

[www.schifffahrt-online.de](http://www.schifffahrt-online.de)

Tel. +49-(0)211-598718

Fax +49-(0)211-598719

[verlag@schifffahrt-online.de](mailto:verlag@schifffahrt-online.de)