

Schifffahrt-online

Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Leserreise 2010 nach Tansania

11 Tage Natur und Abenteuer
pur inkl. Flug 1.999,- Euro

Seite 16

Monitoring-Gruppe steht


Grünes Licht für Start der
Donau-Untersuchungen

Seite 7



esa EuroShip: Das Kompetenzzentrum der Allianz für Schiffsversicherungen.

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

Ein Unternehmen der Allianz 



Im Briefumschlag an **Schiffahrt-online**, Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf

oder per Fax an 0211-383684

Schiffahrt-online -Leserreise 2010 - Tansania 4. -11.7. 2010

Hiermit melde ich mich/uns zur **Schiffahrt-online-Leserreise 2010 Tansania** an. Bitte reservieren Sie

1.999 € pro Person im Doppelzimmer / Personenzahl: _____ Anzahl Doppelzimmer: _____

2.224 € pro Person im Einzelzimmer / Personenzahl: _____ Anzahl Einzelzimmer: _____

Teilnehmerdaten (Ihr Reisepass muss zum Reisebeginn noch mindestens 6 Monate gültig sein!)

Name _____ Vorname _____

Straße _____ PLZ/Ort _____

geb. am _____ geb. in _____

Nationalität _____ Reisepass-Nr. _____

ausgestellt in _____ ausgestellt am _____ gültig bis _____

Name _____ Vorname _____

Straße _____ PLZ/Ort _____

geb. am _____ geb. in _____

Nationalität _____ Reisepass-Nr. _____

ausgestellt in _____ ausgestellt am _____ gültig bis _____

Berechnung des Gesamtpreises

Preis je Reiseteilnehmer: _____ €

Mein Gesamtreisepreis beträgt demnach _____ €

Der Gesamtreisepreis wird ca. 4 Wochen vor Reiseantritt fällig. Die Anzahlung (500,- € pro Person) überweise ich jetzt/nach dem Erhalt der Teilnahmebestätigung auf das Konto 1005225675, Stadtparkasse Düsseldorf, BLZ 30050110, F. Barg Verlag, Verwendungszweck: LeserreiseTansania.

Für Rückfragen erreichen Sie mich unter Festnetzanschluss _____

Fax _____

Mobiltelefon _____

E-Mail _____

Ort/Datum _____ Unterschrift _____

Die Reise kann nur bei einer Mindestteilnehmerzahl von 20 Personen durchgeführt werden. Die Höchstteilnehmerzahl liegt dagegen bei 40 Personen. Anmeldeschluss ist am 3.6.2010. Es zählt das Eingangsdatum der Reiseanmeldung im F. Barg Verlag.



Friedbert Barg
Herausgeber, Chefredakteur

Die Städte schneiden sich ins eigene Fleisch, wenn sie den Häfen zuviel von ihren Flächen wegnehmen

Binnenhäfen sind eine sehr sichere Steuer-Einnahmequelle

Die Pressekonferenz der Neuss Düsseldorf Häfen (NDH) am 3. Februar dieses Jahres war genau das, was es werden sollte: Ein handwerklich solides Stück Öffentlichkeitsarbeit für die beiden Häfen, das den teilnehmenden Print-, TV- und Radio-Journalisten zum einen die Bedeutung der Häfen für die Region um Düsseldorf und Neuss aufzeigte, zum anderen aber auch gleichzeitig die wirtschaftliche Relevanz aller deutschen Binnenhäfen und der Binnenschifffahrt verdeutlichte.

Dass das so war, mag mit der Position des NDH-Geschäftsführers Rainer Schäfer zusammenhängen, der zugleich Präsident des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) ist und deshalb weit über den eigenen Tellerrand hinausblickt.

Gunnar Platz, Geschäftsführer der Essener Planco GmbH, präsentierte ein aktuell erstelltes Gutachten über die Zukunft der Neuss Düsseldorf Häfen und erläuterte dabei anhand beeindruckender Zahlen, welche Wirtschaftskraft die Häfen in sich haben und dass sich diese Kraft - je nach Standort etwas rauf- oder runtergerechnet - auch auf andere deutsche Binnenhäfen übertragen ließe.

So wurde deutlich, dass allein in den Neuss Düsseldorf Häfen rund 23.000 Arbeitsplätze direkt von beiden Häfen abhängig sind und dass die NDH für die Städte Neuss und Düsseldorf eine jährliche Wertschöpfung von etwa 1,6 Mrd. Euro erwirtschaften. Bis zu 7% der städtischen Steuereinnahmen, so Platz, hängen vom jeweiligen Hafen ab.

Und das könnte sich in den nächsten 15 Jahren noch deutlich steigern, denn Prognosen gehen von einer möglichen Steigerung des jährlichen Containerumschlags in den beiden Häfen auf 1,6 Mio. TEU (+ 1,0 Mio. TEU) aus. Darüber hinaus wird in den gleichen Prognosen auch mit ansteigenden Mengen bei Massen- und Stückgütern gerechnet.

Aber - und spätestens hier kommen Lokal-, Landes- und Bundespolitik ins Spiel - die Häfen müssen in die Lage versetzt werden, dieses Wachstum realisieren und umsetzen zu können.

Gelingt das, steigt die regionale und überregionale Bedeutung der Häfen weiter an und es können dadurch weitere 6.000 Arbeitsplätze entstehen.

Für das jeweilige Stadtgebiet brächte das bis zu 1,0 Mrd. € zusätzliche Wertschöpfung - und auch die Steuereinnahmen für die Stadtsäckel würden entsprechend steigen.

Damit das erreicht werden kann, „bedarf es aber politischer Unterstützung und einer nachhaltigen Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit jener regionalen Unternehmen, die den Häfen und damit die Transportkostenvorteile der Binnenschifffahrt nutzen.“, sagte der Wirtschaftsfachmann.

Und dazu gehört, dass den Binnenhäfen in Neuss und Düsseldorf sowie bundesweit ausreichend große Flächen zur Verfügung stehen. Für die Neuss Düsseldorf Häfen wurde ein zusätzlicher Flächenbedarf von mindestens 30 - 40 ha ermittelt.

Genau hier liegt aber ein Problem, mit dem fast alle deutschen Binnenhäfen und ihre zumeist städtischen Eigner zu kämpfen haben und das oftmals die Ursache heftiger Diskussionen in den Stadträten ist. Es geht um die Umwidmung von Hafenflächen für die Schaffung von Wohn- oder Bürohäusern. Oftmals werden aus neu hinzugezogenen Hafenanrainern Prozessbeteiligte, weil ihnen irgendwann sauer aufstößt, dass in den Häfen gearbeitet wird, dass es stinkt und dass es laut ist.

Die Städte schneiden sich ins eigene Fleisch, wenn sie den Häfen zuviel von ihren Flächen wegnehmen. Im Endeffekt führt das zu sinkenden Steuereinnahmen und - was mindestens genauso wichtig, wenn nicht noch wichtiger, ist - zum Abbau von Arbeitsplätzen.

Fazit ist, dass keine weiteren Hafenflächen aufgegeben werden sollten, sondern dass im Gegenteil neue Erweiterungsflächen zur Verfügung gestellt werden müssten. Wird das gemacht, bleiben die Häfen eine sichere und planbare Einkommensquelle für die Stadtkämmerer.

Verkehrspolitik

- Scheurle: Experten garantieren unabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau 7
- Zeil: Endlich grünes Licht für Donau-Untersuchungen 7
- BDB begrüßt Elbe-Politik der Bundesregierung 7

Schiffahrt-online Leserreise 2010

- **Tansania:** Seregebt-Safari, Ngorongoro-Krater, Lake Manyara, die tansanischen Häfen am Victoria-See - und die Massai 16



Frachtschiff auf dem Victoria-See

16



Massai-Krieger

16

Binnenschifffahrt

- Führungswechsel bei der Wiener via Donau
Hans-Peter Hasenbichler folgt auf Manfred Seitz 8
- **Schiffahrt-online Serie**
Geschichten aus der Schifffahrt (X), Teil 1
Auf dem Schulschiff ... 10
- Danube Summit 2010 in Linz und Enns
vom 31.5. - 2.6. 9
- Deutschland ist der Logistik-Weltmeister 13
- In der Sportschifffahrt sind Haftpflicht und Kasko-
versicherung gleichermaßen wichtig 14
- Im März wird das Premium-Flussschiff A-Rosa Viva
in Basel in Dienst gestellt 15
- Binnenschiffsgüterverkehr um 19 % eingebrochen 15

Schiffstechnik

- Umbau von Einhüllen- in Doppelhüllentankschiffe
auch zukünftig möglich 18
- Schottel gründet Josef-Becker-Forschungszentrum 18

Binnenhäfen / Wasserstraßen

- Neuss Düsseldorfer Häfen investieren auch 2010
weiter in die Hafenstandorte 19
- Wird Wilhelmshaven demnächst zentraler Umschlagplatz
für australische Kohle? 20
- Hafen Mannheim Erdöl, Mineralölprodukte, Erze und
Metallabfälle mit guten Zuwächsen 22
- 2. Internationale Hafenkongress in Karlsruhe 23
- Strasbourg: Deutlich geringere Verluste als befürchtet 26

Rubriken

- Kommentar 3
- Nachrichten 5
- Impressum 6
- Marktplatz / Karriere 28

Titelbild: Der Containerhafen Nord im Rheinhafen Strasbourg

Impressum

Die Fachzeitschrift im Internet

Schiffahrt-online

Binnenschifffahrt, Binnenwasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

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

Scheidtstraße 6, 40239 Düsseldorf
Tel. +49 (0)211-383683, Fax +49 (0)211-383684

Redaktion

Friedbert Barg (f.barg@schiffahrt-online.de)

Ständige Autoren/Korrespondenten

John C. Albrecht, Ingrid Bresgen, Petra Grünendahl, Sabine Homann, Jan Kruse, Josef Müller, Dipl.-Ing. Volker Renner, Gerhard Strack

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.

Anzeigenpreisliste Nr. 2/09 vom 21.4.2009

AIS-Ausstattungspflicht voraussichtlich ab 2013

Jetzt AIS-Fördermittel bei der WSD West beantragen

Österreich machte Inland-AIS bereits im Jahr 2008 verpflichtend. Neben anderen Ländern wird Deutschland auch nachziehen. Voraussichtlich ab 2013 soll auf deutschen und internationalen Binnenwasserstraßen die Pflicht zur Ausrüstung und Benutzung von Inland AIS-Geräten verbindlich eingeführt werden. Für den Erwerb und die Installation dieser Geräte stellt die Bundesregierung Fördermittel zur Verfügung.

Das Förderprogramm umfasst insgesamt 5,88 Mio. € aus EU-Mitteln, aus Mitteln des Transeuropäischen Netzwerk für Transport (TEN-T) und aus dem Konjunkturpaket II. Insgesamt sollen in Deutschland bis zu 2.800 Schiffe gefördert werden. Als Bemessungsgrundlage wurden für den Erwerb und die Installation der AIS Technik durchschnittliche Investitionskosten in Höhe von 2 600 € zugrunde gelegt. Pro Ausstattung und Schiff kann eine Zuwendung von maximal 2 100 € gewährt werden. Der Eigenanteil beträgt damit mindestens 500 €.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD West) macht auf die relativ kurzen Antragsfristen aufmerksam. Um in den Genuss eines nicht rückzahlbaren Zuschusses zu kommen, müssen die Mittel bis spätestens 01.11.2010

bei der WSD West beantragt werden. Die Förderung ist nur möglich, wenn zum Erwerb und zur Installation eines typgeprüften Inland AIS Gerätes noch kein Auftrag vergeben wurde.

Deshalb ist zuerst ein Förderantrag bei der WSD West zu stellen. Lieferund Einbauaufträge müssen bis zum 31.12.2010 erteilt werden.

Weitere Informationen über das Förderprogramm, die Antragsformalitäten und Listen über anerkannte Fachfirmen und typgeprüfte Geräte gibt die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, 48147 Münster, oder im Internet unter: www.elwis.de/Foerderprogramme.

Ansprechpartner in der WSD sind

- Sebastian Egbers 0251-2708 445
Sebastian.Egbers@wsv.bund.de
- Tanja Killmann 0251-2708 446
Tanja.Killmann@wsv.bund.de
- Ute Subelack 0251-2708 447
Ute.Subelack@wsv.bund.de
- Gabriele Hillmann 0251-2708 448
Gabriele.Hillmann@wsv.bund.de
- Petra Adamowicz 0251-2708 449
Petra.Adamowicz@wsv.bund.de

Alle Ansprechpartner sind unter dieser Faxnummer zu erreichen: 0251-2708 115 ■

Kölner Häfen im Internet zum Ausbau des Godorfer Hafens

HGK: Solide und sachlich informieren

Ein komplexes Projekt ebenso zuverlässig wie verständlich erklären – dieses Ziel verfolgt die HGK im Internet unter der Adresse www.hafenerweiterung.de

Damit ermöglicht das Unternehmen eine sachliche Diskussion und vermittelt verlässliche Informationen zum geplanten Hafenausbau. Rund 2.000 Interessierte nutzten bisher dieses Angebot. „Köln braucht den Ausbau des Godorfer Hafens. Die rot-grüne Koalition im Rat der Stadt hat sich gerade erst eindeutig für die Weiterentwicklung der Logistikinfrastruktur und die Förderung des Binnenschiffs ausgesprochen. Deshalb finden wir es falsch, wenn sich einzelne Mitglieder der Koalition unsachlich und mit nicht nachvollziehbaren Argumenten gegen die Hafenerweiterung äußern“, erklärt ein Unternehmenssprecher. Er fügt hinzu: „Wir setzen auf Argumente und verlässliche Informationen – im Internet sowie im persönlichen Gespräch.“

Die HGK bemängelt vor allem die einseitigen Sichtweisen, mit denen Kritiker zum Teil argumentieren. So seien die verbreiteten Informationen zum Arten-

schutz, zum Umweltschutz oder zu Finanzierung unvollständig, veraltet oder falsch. „Das betrifft gerade auch die angeführten Daten zu den Flächen und Kapazitäten unserer Häfen“, so der Unternehmenssprecher. Gleichzeitig betont er die Gesprächsbereitschaft der HGK. „Wir bedauern, dass unsere Gesprächsangebote gerade von den kritischen Beobachtern so wenig wahrgenommen werden. Gemeinsam könnten sich viele Missverständnisse aufklären lassen.“ ■



Zum Ausbau des Godorfer Hafens hat die HGK Informationen ins Internet gestellt. Foto: F. Barg

Transocean Kreuzfahrten **Stefan Mathias neuer Geschäftsführer**

Die Transocean Kreuzfahrten GmbH & Co. KG konnte für den Geschäftsbereich Marketing und Vertrieb den erfahrenen Kreuzfahrtexperten Stefan Mathias (50) als weiteren Geschäftsführer neben Norbert Becker gewinnen.

Der Diplom-Kaufmann Mathias kann auf zehn Jahre Geschäftsführungstätigkeit in renommierten Unternehmen der Passagierschiffahrt und mehr als zwanzig Berufsjahre im Tourismusmanagement verweisen. Er gilt als ausgewiesener Vertriebs-, Marketing- und PR-Fachmann. „Transocean hatte für mich immer einen



besonders klangvollen Namen in der Kreuzfahrtbranche. Ich bin sehr stolz, mit dem motivierten Team in Bremen die Zukunft des Unternehmens gestalten zu können“ so das neue Geschäftsführungsmitglied. „Mit Norbert Becker und Stefan Mathias auf der Bremer Kommandobrücke sehen wir uns hervorragend dafür gerüstet, dass die Marke Transocean bald wieder eine Führungsrolle im Segment deutschsprachiger Premiumkreuzfahrten einnimmt“ so Klaus Hildebrand, Vorstandsvorsitzender der Transocean-Muttergesellschaft Premicon AG, München.

Die Transocean Kreuzfahrten GmbH & Co. KG ist mit ihrer Tochterunternehmung Transocean Flussreisen GmbH ein renommierter Anbieter von Hochsee- und Flusskreuzfahrten. Das Unternehmen mit Sitz in Bremen verfügt über acht anspruchsvolle Flusskreuzfahrtschiffe sowie das aufwendig modernisierte Hochseekreuzfahrtschiff ASTOR. Im Flusskreuzfahrtbereich stellen die exklusive PREMICON QUEEN und die klassisch elegante MOZART die Flaggschiffe der Flotte dar. Transocean Kreuzfahrten ist eine hundertprozentige Tochter der Premicon AG, München. ■

Karl-Heinz Bellmer geht am 1. Juli 2010 in den Ruhestand Stabwechsel in der Imperial-Gruppe

Im neuen Jahr stellt die Imperial Logistics International GmbH, zu der die Imperial Reederei GmbH, die Panopa Logistik GmbH und die neska Schiffs- und Speditionskontor GmbH gehören, die Weichen für einen Führungswechsel im Top-Management.

Gerhard Riemann, Vorsitzender der Geschäftsführung der Imperial Logistics International GmbH und Vorstandsmitglied des südafrikanischen Mutterkonzerns Imperial Holdings Ltd., hat erst kürzlich seinen Vertrag um weitere drei Jahre verlängert.



Heinz Bartels ist dem 1.1.2010 Stellvertreter von Gerhard Riemann

Zu seinem Stellvertreter wird mit Wirkung zum 1. Januar 2010 **Heinz Bartels** (57) ernannt. **Bartels** bleibt weiterhin Vorsitzender der Geschäftsführung der *neska Schiffs- und Speditionskontor GmbH*, die er gemeinsam mit **Hans-Peter Wieland** leitet.

Karlheinz Klee (65) ist mit Wirkung zum 31. Dezember 2009 in den Ruhestand getreten. Die neska-Gruppe betreibt zahlreiche Massengut- und Containerumschlagterminals entlang des



Rüdiger Buß wird zum 1.4.2010 Vorsitzender der Geschäftsführung der Panopa-Gruppe

Rheins sowie Lkw-Tanktransporte für flüssige Chemie- und Lebensmittelprodukte. Bei dem Kontraktlogistiker *Panopa Logistik GmbH*, der insbesondere für die Automobil- und Stahlindustrie sowie Maschinen- und Anlagenbau tätig ist, wird **Rüdiger Buß** (49) zum 1. April 2010 Nachfolger von **Heinz-Gerd Sprenger** (63) als Vorsitzender der Geschäftsführung der Panopa-Gruppe. **Buß** ist seit über 20 Jahren in der Panopa-Gruppe tätig, davon die letzten neun Jahre in der Geschäftsführung. **Sprenger**, der fast 20 Jahre lang als Geschäftsführer die Geschicke der Panopa Logistik GmbH geleitet hat, geht in den Ruhestand. Er wird der Unternehmensgruppe in verschiedenen Gremien weiterhin beratend zur Seite stehen. Zur Panopa-Gruppe gehören neben den Tochtergesellschaften in Frankreich und Polen auch die Hansmann-Gruppe in Wolfsburg, sowie die Gillhuber-Guppe in München.

Bereits seit dem 1. Januar 2010 ist **Thomas Hüttemann** (45) in der Geschäftsführung von Panopa Logistik und wird gemeinsam mit **Buß** die Zukunft des Unternehmens gestalten. **Hüttemann** hatte zuvor im Familienbetrieb *Hüttemann Logistik GmbH* als geschäftsführender



Thomas Hüttemann ist seit dem 1.1.2010 Geschäftsführer von Panopa Logistik

Gesellschafter seinen Wirkungskreis. Bei dem Binnenschiffahrtsunternehmen *Imperial Reederei GmbH* wird zum 1. Februar 2010 die Geschäftsführung um **Dr. Sven Rutkowsky** (42) erweitert. Neben **Karl-Heinz Bellmer**, dem Vorsitzenden der Geschäftsführung, wird **Dr. Rutkowsky** gemeinsam mit Andreas Grzib, Jürgen Helten, Norbert Meixner und Dr. Roland Pütz die Reederei-Gruppe leiten.

Zum 1. Juli 2010 wird **Dr. Sven Rutkowsky** die Nachfolge von **Karl-Heinz Bellmer** (65) als Vorsitzender der Geschäftsführung der Reederei-



Dr. Sven Rutkowsky wird Vorsitzender der Geschäftsführung der Imperial-Reederei

Gruppe antreten. **Dr. Rutkowsky** war zuvor Mitglied des Vorstandes der *Rhenus AG & Co. KG* und dort u.a. verantwortlich für die Bereiche Contract Logistics und Port Logistics.

Bellmer, der seit vier Jahren Vorsitzender der Imperial Reederei GmbH ist, wird zum Geschäftsjahresende 2009/2010, am 1. Juli 2010, in den Ruhestand gehen und die Reederei-Gruppe in verschiedenen Gremien weiterhin beratend unterstützen. Zur Imperial Reederei-Gruppe gehören insgesamt 19 Unternehmen in Deutschland, Niederlande, Belgien, Luxemburg, Frankreich und Österreich.

Ebenfalls mit Wirkung zum 1. Januar 2010 wird **Jürgen Hasler** (40), Leiter Unternehmensentwicklung, zum Abteilungsdirektor ernannt. **Hasler** gehört seit drei Jahren der Imperial Logistics International-Gruppe an.

Zum 1. Mai 2010 wird **Peter Kelly** neuer Geschäftsführer bei der Imperial-De Grave B.V.. Nach dem Ausscheiden von Peter Sauer wird Peter Kelly das operative Binnenschiffahrts-geschäft der Tochtergesellschaft der Imperial Reederei-Gruppe weiterführen. Kelly (40) hat langjährige Erfahrungen im Bereich Befrachtung und war zuletzt als Direktor bei der holländischen Partikuliergenossenschaft NPRC tätig.



Peter Kelly wird zum 1.5.2010 Geschäftsführer bei der Imperial-De Grave B.V.

Scheurle: Experten garantieren unabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau

Der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Klaus-Dieter Scheurle, hat die Monitoring-Gruppe zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen berufen. Als Leiter wurde Prof. Dr. jur. Hans-Joachim Koch benannt.

Scheurle: "Diese Experten garantieren variantenunabhängige Untersuchungen zum Donauausbau. Mit Prof. Dr. jur. Hans-Joachim Koch haben wir eine Persönlichkeit mit langjähriger Erfahrung im Bereich Umweltschutz gewinnen können. Ich bin zuversichtlich, dass seine Moderation der höchst unterschiedlichen Interessen den Prozess zum Erfolg führen wird."

Ziel der Arbeit ist es, über den Donauausbau mit Bayern eine einvernehmliche Lösung herbeizuführen. Mit der Einrichtung der Monitoring-Gruppe soll mehr Transparenz hergestellt werden. Der mit acht Mitgliedern paritätisch besetzten Gruppe gehören Vertreter aus den Bereichen "Schifffahrt/Wirtschaft" und "Umwelt/Verbände" an. Mit dieser Zusammensetzung der Monitoring-Gruppe soll auch der Kreis der Betroffenen beteiligt werden. Damit können im Verfahren jetzt alle entscheidungsrelevanten Aspekte berücksichtigt werden - ein Interessenausgleich findet statt. Aufgabe der Gruppe ist es, die Untersuchungen kritisch zu begleiten und Empfehlungen und Anregungen einzubringen.

Scheurle: „Jetzt gilt es, zügig das Programm abzuarbeiten, um nach Abschluss der Untersuchungen 2012 eine Entscheidung treffen zu können.“

Mitglieder der Monitoring-Gruppe:

- Stefan Albat, Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft
- Dr. Anton Huber, Bürgerforum Umwelt e.V. Vilshofen
- Dr. Gunther Jaegers, Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt
- Walter Keilbart, Industrie- und Handelskammer für Niederbayern
- Prof. Rudolf Metzka, Fakultät Bauingenieurwesen FH Deggendorf
- Eberhard Roese, Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Ludwig Sothmann, Landesbund für Vogelschutz
- Prof. Dr. Weiger, Bund Naturschutz Bayern
- Leitung: Prof. Dr. Hans-Joachim Koch

Zeil begrüßt Start der Monitoring-Gruppe

Endlich grünes Licht für Donau-Untersuchungen

Anlässlich der konstituierenden Sitzung der Monitoring-Gruppe begrüßt Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil den Start der Untersuchungen für die EU-geförderte Studie zum Donauausbau: „Ich freue mich, dass nun alle an der Durchführung der Studie beteiligten Gremien komplett sind. Damit können die Arbeiten an der EU-geförderten Studie zum Donauausbau endlich Fahrt aufnehmen.“

Politaktische Streitigkeiten mit dem ehemaligen Bundesverkehrsminister hätten den Beginn unnötig aufgehalten. Das Gremium werde zu Recht als Garant für Neutralität und Transparenz bei der Durchführung der Studie angesehen.

Die von der EU geförderte Studie beinhaltet variantenunabhängige Untersuchungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen. Sie soll die Grundlagen für die ausstehende politische Entscheidung über die Ausführungsvariante des Donauausbaus liefern und die Durchführung der notwendigen Verwaltungsverfahren erleichtern und beschleunigen. „Ab jetzt steht die inhaltliche Arbeit an der Studie im Vordergrund. Ende 2012 soll die Studie fertig gestellt sein. Dann muss zeitnah eine Entscheidung über die zutreffende Ausbaupolitik gefällt werden. An diesem Zeitplan halten wir fest. Darüber sind wir uns in der bayerischen Koalitionsregierung einig“, so Zeil abschließend. ■

Bekanntnis zur Binnenschifffahrt und zur Elbe

BDB begrüßt Elbe-Politik der Bundesregierung

Die Reparaturarbeiten zur Beseitigung der im Jahr 2002 entstandenen Hochwasserschäden an der Elbe werden planmäßig in diesem Jahr abgeschlossen. Ob und wie darüber hinaus die Elbe für die Güterbinnen- und Fahrgastschifffahrt ausgebaut wird, soll zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden. Sämtliche Güterverkehrsprognosen weisen für die Elbe eine Vervielfachung der bereits heute gegebenen Güterverkehrsmengen aus, sobald ein dreilagiger Containerverkehr auf der Elbe möglich ist.

Dies hat der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), in Berlin mitgeteilt. Ferlemann betonte, dass es die erklärte Politik der Bundesregierung sei, die Elbe als Schifffahrtsstraße zu nutzen. Unterhaltungsmaßnahmen sollen daher so forciert werden, dass an der Elbe bis Anfang kommenden Jahres an 345 Tagen im Jahr eine Fahrrinntiefe von mindestens 1,60 Metern gegeben ist.

Die Erhaltungsmaßnahmen seien nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch sinnvoll. Dem weiteren Absinken der Wasserstände soll

durch ein Sohlstabilisierungsprogramm begegnet werden.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) begrüßt die Haltung der Bundesregierung, die als eindeutiges Bekenntnis zur Binnenschifffahrt und zur Elbe als internationale Wasserstraße zu werten ist. Der Bundesverband hat in den vergangenen Jahren wiederholt an die Bundesregierungen appelliert, die Elbe so zu ertüchtigen, dass ein betriebswirtschaftlich sinnvoller Einsatz des umweltfreundlichen Binnenschiffes möglich wird. Für eine dauerhafte Verlagerung der Güter auf die Wasserstraße sind aber die Planbarkeit des Güterverkehrs und die Verlässlichkeit der Infrastruktur Grundvoraussetzungen, die an der Elbe auf Grund stark schwankender Pegelstände zur Zeit noch nicht in ausreichendem Maße gegeben sind.

Der BDB erwartet deshalb, dass es nach Behebung der Hochwasserschäden auch zu einer Beseitigung der verbleibenden Engstellen, den so genannten Reststrecken, an der Elbe kommen wird und hat dies der „Arbeitsgemeinschaft Elbe“ der CDU/CSU-Fraktion im Bundestag mitgeteilt, die unter dem Vorsitz von MdB Jürgen Klimke steht. ■

Nach elf Jahren hat Manfred Seitz die Wiener via donau zum Jahresende 2009 verlassen

Führungswechsel bei der Wiener via Donau

Nach elf Jahren hat Manfred Seitz, Geschäftsführer der österreichischen Wasserstraßengesellschaft via donau per Jahresende 2009 das Unternehmen verlassen. „Ich habe im Laufe meiner Arbeit bei via donau viele faszinierende Menschen kennengelernt und viel von diesen Menschen gelernt. Gleichzeitig konnte ich viele Menschen von der großen verkehrs- und wirtschaftspolitischen Bedeutung der Donau überzeugen“, zieht Seitz Bilanz. via donau und die Wasserstraße Donau werden Seitz auch im Jahr 2010 noch begleiten, denn er bleibt dem Unternehmen für einige ausgewählte EU-Aktivitäten als Konsulent verbunden. Insbesondere gilt dies für die EU-Projekte PLATINA und NEWADA. *Schiffahrt-online*-Korrespondent Josef Müller befragte Seitz nach seiner Bilanz über das langjährige Wirken an Bord von via donau.



Manfred Seitz

Wo steht via donau Ende heute?

via donau ist ein dynamisches und leistungsfähiges Dienstleistungsunternehmen, das wichtige Aufgaben für die österreichische Bevölkerung und Wirtschaft erfüllt. Es verfügt über eine überdurchschnittliche Anzahl von exzellenten und hoch motivierten Mitarbeitern. Durch erfolgreiche und harte Arbeit ist via donau mittlerweile das unumstrittene Kompetenzzentrum für Entwicklung und Implementierung der River Information Services in Europa und darüber hinaus. Für die Europäische Kommission ist via donau die erste Adresse in Fragen der technologischen Erneuerung der Binnenschifffahrt sowie der Konzeption und Umsetzung einer aktiven EU Binnenschifffahrtspolitik. Für

den Donaunraum ist via donau die treibende Kraft bei der Entwicklung der Wasserstraße und Vorbild für ein erfolgreiches öffentliches Unternehmen.

Hat die Donau als Wasserstraße Zukunft?

Es gibt langfristig weder aus wirtschaftspolitischer noch umweltpolitischer Sicht eine Alternative zu einer leistungsfähigen Wasserstraße Donau. Voraussetzung dazu ist allerdings die Sicherstellung von garantierten Mindestfahrwassertiefen durch die Wasserstraßenverwaltungen und eine konsequente und umfassende Weiterentwicklung des gesamten Sektors. Dies umfasst die Häfen, die Donaunflotte und die Verbesserung und Schaffung neuer wirtschaftlich attraktiver Services. via donau hat dazu national (mit dem NAP) und international (mit NAIADES, PLATINA, RIS und vielen Projekten wie NEWADA, WANDA, etc.) sowohl für die Strategie als auch konkrete Maßnahmen geliefert. Die europäische Union hat die strategische Bedeutung einer starken Donaunraum für die soziale und wirtschaftliche Zukunft der Region erkannt und wird die Staaten im Donaunraum zur forcierten Umsetzung der Maßnahmen anhalten. Die kommende Donaunraumstrategie der EU wird dazu einen wichtigen Beitrag leisten. via donau muss den eingeschlagenen Weg sowohl national und international weiter verfolgen und ihr Know How in gezielte Entwicklungs- und Koordinationsprojekte einsetzen.

Welche Pläne für die Zukunft haben Sie?

Seitz: Nach elf sehr intensiven Arbeitsjahren mit Aufbau, Fusion und internationaler Positionierung der via donau habe ich mir für 2010 vorgenommen mehr Zeit für meine Familie aufzubringen. Zudem möchte ich einige Weiterbildungsaktivitäten angehen und mich wieder stärker sportlich betätigen. Gänzlich ohne Arbeit werde ich es vermutlich nicht lange schaffen, dazu bereitet sie mir zuviel Freude. via donau und die Wasserstraße Donau werden mich auch im Jahr 2010 begleiten, denn ich bleibe mit dem Unternehmen als Konsulent für einige ausgewählte EU-Aktivitäten verbunden.

Wenn Sie die letzten elf Jahre Revue passieren lassen: Worauf sind Sie besonders stolz?

Seitz: Mit der via donau eine so große Anzahl von fantastischen Menschen hinter der Vision der Donau eine größere Bedeutung zu geben versammelt zu haben und gezeigt zu haben, was ein gut geführtes und öffentliches Unternehmen für Österreich und Europa leisten kann.

Der Nachfolger

Hans-Peter Hasenbichler ist neuer Chef der via donau

Nach dem Weggang von Manfred Seitz wurde Hans-Peter Hasenbichler (43) zum neuen Geschäftsführer bestellt. Hasenbichler war von 2004 bis 2008 bei der ASFINAG tätig, wo er als Leiter der Konzernrevision und der Abteilung Konzernsteuerung/Technische Koordination tätig war. Zuletzt war er für den Aufbau der Fachbereiche Technik und Innovation, Bauwirtschaft, Vergabewesen und Umweltmanagement in der ASFINAG Bau Management GmbH verantwortlich. Hasenbichler leitete ab November 2008 bei via donau den Geschäftsbereich Wasserstraßenmanagement und war damit für alle Wasserbau- und Hochwasserschutzprojekte sowie für die Bereiche Recht und Liegenschaften der via donau verantwortlich.



Hans-Peter Hasenbichler folgt auf Manfred Seitz

Gastgeber der Veranstaltung vom 31.5. - 2.6. ist der Ennshafen

Danube Summit 2010 in Linz und Enns

Die fünfte internationale Fachkonferenz und Ausstellung Danube Summit 2010 findet zum ersten Mal in Österreich, genauer in Linz und Enns, statt. Dies wurde von den Organisatoren EWP Communications und via donau festgelegt. Gastgeber der Veranstaltung ist Christian Steindl, Geschäftsführer des Ennshafens.

Turnusmäßiger Wechsel Dr. Reto Dürler ZKR-Delegations- Chef der Schweiz



Dr. Reto Dürler

Im Dezember 2009 hat der schweizerische Bundesrat Dr. Reto Dürler zum neuen Leiter der Schweizer Delegation bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Strasbourg bestimmt. Gleichzeitig ist er zum Botschafter ernannt worden und löst Botschafter Paul Seger als ZKR-Delegationschef ab. Dürler leitet das Schweizerische Seeschiffahrtsamt in Basel. Die schweizerische Delegation setzt sich aus vier Kommissaren (Reto Dürler, Ruedi Feierabend, Hans-Peter Hadorn, Ueli Stüchelberger), zwei stellvertretenden Kommissaren (Max Bühler, Peter Reutlinger) sowie zwei Berufungsrichtern (Fritz Rapp, Marie-Louise Stamm) zusammen. Die ZKR ist die älteste internationale Organisation Europas. Ihr Sitz befindet sich in Strasbourg. Es gehören ihr Deutschland, Belgien, Frankreich, die Niederlande und die Schweiz an. Die Präsidentschaft wechselt alle zwei Jahre. ■

Unter dem Motto "Green Danube: putting companies back into the black", sind alle Mitglieder der Danube Community zum 5. Danube Summit eingeladen. Die Veranstaltung findet dieses Jahr vom 31. Mai bis 2. Juni 2010 im Donaforum der Oberbank in Linz statt. In bewährter Tradition werden die wichtigsten Akteure des Sektors sowie offizielle Vertreter der Donau-Anrainerstaaten die Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch über die zukünftige Entwicklung und die nachhaltige und umweltfreundliche Nutzung der Wasserstraße Donau nutzen.

Danube Summits finden alle zwei Jahre statt und bringen die Vertreter der wichtigsten europäischen Transportunternehmen und internationalen Organisationen zusammen, um die neuesten Trends und Entwicklungen im Bereich der Binnenschifffahrt zu diskutieren. Strategische, operative sowie politische Themen von hoher Relevanz in den Bereichen Umwelt, Infrastrukturprojekte oder neueste Technologien für die Schifffahrt werden ebenso erörtert wie wirtschaftliche Logistiklösungen für eine wettbewerbsfähige Binnenschifffahrt.

Die Veranstaltung bietet ein dichtes Programm mit einer Fachkonferenz, einer branchenspezi-

fischen Ausstellungen sowie diverses Networking-Veranstaltungen.

Der Danube Summit ist nicht ausschließlich für Mitglieder der Donau Community gedacht. Jeder, der Interesse an Binnenschifffahrt, Transport und Logistik oder auch Telematik hat, ist herzlich willkommen!

Ein vorläufiges Programm wird demnächst auf der Danube Summit-Webseite veröffentlicht unter: www.danubesummit.com

Weitere Informationen zur Ausstellung gibt Borka Mikulic borka.m@danubesummit.com +44 (0) 1275 540 58, zu Registrierung und Organisation: Julian King julian.king@ewpcommunications.com Tel +44 (0) 1737 226153. ■



Containerterminal Ennshafen



CARL REHDER GMBH

Assekuranz- und Schiffsmakler

Ihr Spezialist auf allen Gebieten der Transport- und Schiffsversicherung

Von ihren Büros in Seevetal (Hittfeld) und seit Anfang 2008 auch von Zwijndrecht in den Niederlanden aus sowie durch ihre Repräsentanzen in Amberg, Magdeburg, Haren (Ems), Regensburg betreut die seit 1920 bestehende Firma CARL REHDER mit aktuell mehr als 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Kasko-, P&I- (Haftpflicht) und Ausfallversicherung von Kunden aus den Bereichen Seeschifffahrt, Flussschifffahrt und Fischerei.

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

Das wichtigste Ziel des Unternehmens ist die Entwicklung individueller, optimierter Deckungskonzepte, verbunden

mit einer intensiven Betreuung jedes einzelnen Kunden.

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

Eine qualifizierte Schadenabteilung garantiert eine einfache und schnelle Abwicklung.

CARL REHDER GMBH
Assekuranz- und Schiffsmakler
D - 21218 Seevetal (Hittfeld)
Tel.: +49-4105-77028-0
Fax: +49-4105-77028-22

info@Carl-Rehder.de
www.Carl-Rehder.de



Bei uns können Sie sicher vor Anker gehen!

Geschichten aus der Schifffahrt [X] (Teil 1)

Auf dem Schulschiff ...

In einer *Schiffahrt-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.

Chronologisch ungeordnet, wie eigentlich immer bisher, (ich bezeichne mich selbst ja auch als einen Spontanschreiber), möchte ich in dieser Ausgabe mal wieder eine Geschichte aus den 60-er Jahren erzählen.

Nach ungefähr einem Jahr an Bord des MS „Riehn“ als Schmelzer auf „Vaters Schiff“ (mit einigen Unterbrechungen z.B. an Bord des „Haniel-Kurier 10“ und des SB „Franz Haniel 11“), hörte ich eines Tages aus dem Munde meines Vaters die folgenschwere Worte: Es wird jetzt langsam Zeit für die Schifferberufsschule. Die Reederei hat dich angemeldet. Du wirst den Unterkurs U/93 der Schifferberufsschule Rhein in Homberg/Ndrrh. vom 18.03. bis 12.06.1968 besuchen und ich erwarte von dir zwei Dinge. Zum einen, denke ich, solltest du mit deinem

zweifelsfrei vorhandenen Talent für den Schifferberuf nicht gerade Verstecken spielen und ein gesundes Maß an Ehrgeiz und Fleiß entwickeln, - zum anderen hoffe ich doch sehr, dass durch dein Verhalten, sprich dein Benehmen an Bord des Schulschiffes „Johann W. Welker“ und in der Schule, die gute Erziehung, die deine Mutter und ich dir bis zum heutigen Tage zu vermitteln versuchten, sehr deutlich zum Tragen kommt. Ich will damit sagen, streng' dich an, damit keine Klagen an mein Ohr dringen. Der Walter St. (der Kpt. vom Schulschiff) weiß Bescheid und ist, so ganz nebenbei bemerkt, ein guter Bekannter von mir.

Peng! Das saß. Es war nicht so, dass ich solche Ansprachen, mit ernster Miene vorgetragen, nicht gewohnt war, aber meistens waren die Folgen solcher Ansagen, na sagen wir mal, zeitlich etwas begrenzter. Aber jetzt - - - 3 Monate Schule, wo ich doch einer solchen Einrichtung gerade erst mal vor zwei Jahren entronnen war. Also nee, das empfand ich mindestens als mittelschwere Gemeinheit. Was sollte ich denn auf dieser Schule? Lesen, schreiben und rechnen konnte ich schon einigermaßen und Schiffer lernte man doch nur auf einem richtigen Schiff, - fahren lernt man doch auch nur durch fahren - oder?

Mein Vater schaute mich, aufgrund meiner mangelnden Begeisterung, so streng wie's ihm möglich war, an und meinte: Das ganze Leben



Johann, W. Welker“ ex „Franz Haniel XXI“

besteht in gewisser Weise aus Lernen, man hört eigentlich nie auf damit und schulisches Lernen gehört nun mal dazu.

Entdeckte ich da einen leicht amüsierten Zug um seine Mundwinkel, als er hinzufügte: Also schick' dich, sei fleißig und bleib' mir ein anständiger Junge.

Die Reederei Haniel, damals noch Franz Haniel & Cie GmbH, leistete sich den Luxus eines eigenen Schulschiffes, des „Johann W. Welker“. Es entsprach der zu dieser Zeit herrschenden Einstellung und Einschätzung der Verantwortlichen in den deutschen Binnenreedereien, für die Ausbildung der (schiffischen) Nachwuchskräfte mehr als bisher zu tun. Im Jahre 1965 wurde der Binnenschifferberuf schließlich und endlich auch anerkannter Lehrberuf.

Die Reederei Haniel ging einen gewissen Sonderweg, indem man im Jahre 1965, wie eben erwähnt, eine eigene schwimmende Ausbildungsstätte einrichtete, (eben jenes Schulschiff J.W. Welker; dabei handelte es sich übrigens um den ehemaligen Dieselschlepper Franz Haniel XXI), in der alle neu eingestellten Lehrlinge (Schmelzer) zusammengefasst und einem dreimonatigen sog. Vorkursus unterzogen wurden. Dieses Schulschiff hatte seinen festen Liegeplatz bis Anfang der 80-er Jahre in Homberg/Ndrrh. auf Strom in Höhe des Hotels „Vater Rhein“ am Rheingarten.

Die beiden anderen Schulschiffe „Rhein I und Rhein II“, Einrichtungen des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschifffahrt e.V. (AdB.) lagen und liegen ja bekanntermaßen, und das schon seit 1948, im Stadthafen Duisburg-Homberg und dienen nach wie vor der Unterbringung und Ausbildung von Schiffsmädchen und Schiffsjungen, - oder heißt das jetzt Schmelzerinnen und Schmelzern ?!

An dieser Stelle muss ich gestehen, nicht zu wissen, seit wann, schifferberufsschulmäßig bzw. auf den Schulschiffen die Frauenpower Einzug hielt und der bis dahin dominierenden Männer- oder besser Jugendomäne ernsthafte



Schulschiff „Rhein I + II“

und sicher auch sehr interessante Konkurrenz bot und bietet.

Kommen wir auf meine schiffersschulischen Erfahrungen, zunächst aus dem Jahr 1968 zu sprechen, - Unterkurs 93.

Zuvor aber noch eine klärende Feststellung: Mein Vater war zwar der Meinung, als ich im April 1966 bei Haniel als Schmelzer anfang, dass ich den Vorkursus nicht besuchen müsste, weil da zu Beginn der Ausbildung den Landratten erst mal beigebracht würde, wo bei einem Schiff vorne und hinten ist und wie man an Deck zu laufen habe. Er war sich sicher, ich mir allerdings auch, dass ich die elementarsten Grundlagen zur Erlernung des Berufes bereits hinreichend beherrschen würde und außerdem war ich keine Landratte und als Sohn eines Schiffers ohnehin entsprechend vorbelastet. Dennoch beugten er und damit auch ich uns dem Wunsch der Personalabteilung, dass auch ich an diesem Vorkursus teilnehmen sollte. Das geschah in der Zeit vom 09.01. bis 22.03.1967 von der mir nur noch in Erinnerung ist, dass ich diese Zeit ohnehin nicht vollständig an Bord des Schulschiffes verbrachte, weil ich zwischen durch an Bord des MS „Riehen“ gebraucht wurde und dass ich mich auf dem J.W.Welker völlig deplaziert fühlte. Einen Vorteil, besser noch, einige Vorteile hatte die Chose allerdings doch. Im Hinblick auf meine späteren Aufenthalte in Homberg und Ruhrort, während des Unter- und Oberkurses an der Schifferberufsschule Rhein, konnte ich, gemeinsam mit meinen Schulkollegen, (Leidensgenossen) schon mal das Terrain erkunden, - was war wo? Wo ging man am Besten hin und wo nicht? Wir lernten Pastor Küppers (Blacky) und sein Haus der Begegnung (H.d.B.) kennen und schätzen, grenzten uns dabei auch recht heftig von der eifersüchtelnden Homberger und Ruhrorter männlichen Jugendzene ab, die ihrerseits ihr „Jagdrevier“ in Gefahr sah. Immerhin war uns recht schnell aufgefallen, dass man sowohl in Homberg als in Ruhrort sehr angenehme weibliche Bekanntschaften pflegen konnte, wenn man wollte . . . Nicht zuletzt war diese Zusammenkunft, dieses Beschnuppern von uns Jugendlichen innerhalb einer Bordgemeinschaft sehr gut geeignet um uns, wie es sich später mehrfach bestätigte, jedenfalls bei denen, die dabei blieben, so gut kennen zu lernen, dass dabei eine relativ verschworene Gemeinschaft herauskam. Allerdings wurde bereits zu dieser Zeit auch ziemlich deutlich, dass von uns 24 Lehrlingen, die 1966 neu eingestellt wurden, höchstens die Hälfte durchhalten, d.h. dabei bleiben würde. Gegen Ende der Lehrzeit waren wir noch 8 Hanieler, die ihren Matrosenbrief erhielten. Im März 1968 betrat ich also zum zweiten Mal



Der Pastor und einige seiner Schäfchen an Bord des J.W.Welker

das Schulschiff, dieses Mal aber mit den Gedanken an die zu erwartenden Anforderungen der Schifferberufsschule im Hinterkopf. Eine Tatsache die meinen Eifer zu diesem Zeitpunkt nicht gerade beflügelte.

Ich reiste mit der von Müttern mit all möglichen Klamotten, die man, ihrer Meinung nach, auf so einer Schule ja brauchte, voll gestopften und deshalb auch ziemlich schweren Reisetasche von zu Hause an. Den Weg von Ruhrort, Friedrich-Platz über die Brücke nach Homberg zum Rheingarten schleppte ich die Tasche und noch'n Rucksack (in dem sich alles Mögliche befand u.a. auch eine ganze Reihe von Essbarem, als Ausdruck der Sorge meiner Mutter, ich bekäme eventuell nicht genug zu essen), dann bei Nieselregen zu Fuß und war entspre-

chend „froh“ gestimmt, als ich das Schulschiff erreichte.

Hier wurde ich dann von den bereits anwesenden Mitschülern, die meisten waren „Ruhr'sche“ und hatten gerade Mal einen Katzensprung nach Homberg zu fahren, mit lautem Hallo empfangen und noch bevor ich mich beim Walter St., dem besagten guten Bekannten meines Vaters und seines Zeichens Schulschiffkapitän, melden konnte, wurde mir von den Anwesenden schon bedeutet, dass heute Abend erst mal Homberg oder Ruhrort oder beides mit unserer Anwesenheit vertraut gemacht werden sollte.

Walter St. kam aus seinem Büro, der ehemaligen vorderen Kapitänswohnung heraus, musterte mich, seine Pfeife im Mundwinkel wippte, und

Tankmanagement aus einer Hand....

...vom Tank bis ins Steuerhaus!

Vom Füllstand



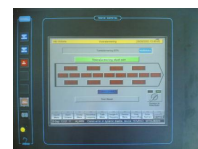
über

Druck und Temperatur



zur

Überwachung



und

Auswertung



Drei starke Partner für ein gemeinsames Ziel

FS Schiffstechnik
GmbH & Co. KG
Werftstraße 25
47053 Duisburg

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

Wittig GmbH
Max-Peters-Straße 13
47059 Duisburg

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



meinte dann: Hallo Gerhard, (er sagte nie Gerd oder Mini, wie die anderen zu mir) ich hoffe es geht dir gut, hab' gerade mit deinem Vater am Telefon gesprochen, - hat mir ein paar nützliche Tipps gegeben für die nächsten drei Monate ...?!

Ich hab' nie erfahren, erstens ob das stimmte und zweitens, was das für Tipps gewesen sein sollten. Eigentlich betrachtete ich mich selbst als recht pflegeleicht. Eine Einschätzung, die Walter, geimpft durch meinen Vater, gegen Ende meiner Lehrzeit nicht so recht unterstützen wollte.

Als ich in den Schlafsaal des Schulschiffes kam (10 doppelstöckige Betten in einer Reihe mit jeweils 1,50 m Abstand dazwischen auf der einen Seite und 6 selbige auf der anderen Seite) stellte ich erst mal fest, wer von den bereits Anwesenden wo seine Schlafstatt bezogen hatte. Einige schnarchten oder redeten im Schlaf oder was noch schlimmer war, sie redeten und redeten vor dem Einschlafen. Einer davon war (ab hier muss ich die Namen ändern), Yogi. Yogi hieß eigentlich Bernd, aber das war kaum einem von uns bewusst, genauso wenig wie die meisten überhaupt nicht zur Kenntnis nahmen, dass ich Gerhard hieß (außer natürlich dem Walter St.) und mich immer nur Mini riefen.

Zurück zu Yogi, er war im Vorkurs mein Bett-Oberlieger gewesen. Wenn wir nachts in unsere Betten krochen, waren wir meistens so geschafft, (ich beschreibe nun nicht genau wovon, aber nicht unbedingt nur von der harten Arbeit an Bord) dass wir eigentlich nur noch schlafen, schlafen und nochmals schlafen wollten, - außer Yogi. Weiß der Teufel wieso, aber der wurde jetzt erst munter und fing an zu erzählen, was das Zeug hielt.

Einmal erzählte er mir die Geschichte von seinem Opa, der beim Pflügen des heimatischen Ackers in der Eifel, nach Altvätersitte noch mit

zwei Ackergäulen, sein Gebiss verloren hatte. Abgesehen davon, dass ich bis zu diesem Zeitpunkt die Geschichte bereits dreimal gehört hatte, war ich so müde, dass ich gleich zu Beginn seiner nächtlichen Erzählung einschlief. Sie begann immer damit, dass sein Opa Hennes kurz nach dem Krieg mit den beiden Gäulen Ferdi und Hans auf's Feld zog und endete nach ungefähr einer halben Stunde mit dem Satz: Und dann haben'se unter dem Misthaufen doch noch das Gebiss gefunden. Was dazwischen passierte, erspare ich mir an dieser Stelle. Jedenfalls schlief ich dem Abend mit dem Satz: .. Mein Opa Hennes ein und wurde wieder wach als Yogi gerade endete . . . und dann haben'se doch tatsächlich das Gebiss . . . Er lachte in sich hinein, drehte sich um und fing von einer Sekunde auf die andere an zu ratzen, - und ich wusste, jetzt kannst du in Ruhe weiterschlafen.

Eingedenk dieser Erfahrungen erkundigte ich mich erst mal, wer schläft hier und wer schläft da und platzierte mich dann in einer, wie ich hoffte, relativ ruhigen Umgebung.

Gegen Mittag waren alle, die zum U 93 gemeldet waren, es waren gerade mal noch 14 Azubis, an Bord angekommen - alle? Da fehlte doch noch Olli. Olli, der den absolut beschwerlichsten Weg zum Schulschiff hatte; Olli wohnte in Moers, vielleicht kam er die 5 bis 6 km ja zu Fuß und ist unterwegs aufgehalten worden? Aber wir kannten das schon aus dem Vorkursus, - Olli kam immer ein wenig später und wurde auch immer etwas später mit dem, was er gerade machen sollte, fertig. Sein Wahlspruch: Hetzen gilt nicht.

Nachmittags, Olli war inzwischen da, wurden wir von Walter, unserem Schmelzerpapa und von Jürgen V., dem zweiten Mann an Bord, in den Aufenthaltsraum gebeten. Es gab die notwendigen Infos und (wir trauten unseren

Ohren kaum) es erfolgte eine Einteilung von so einer Art Arbeitsdienst. Außer Küchendienst, wie noch im Vorkurs, - das ging ja jetzt nicht, wir mussten ja zur Schule, - alles vertreten. Deck schrubben, Innendienst, putzen, bohren, wienern usw. Unser Einwand, wir wären doch ab sofort leidgeprüfte Schifferschüler und hätten für so was gar keine Zeit wurde ohne Mitleid abgeschmettert.

Und weil Papa Walter so schön in Fahrt war, gab's auch noch ein paar andere Verhaltensmaßregeln dazu. Ausgang ist bis 22:00 Uhr und keine Sekunde danach. Wer sich nicht dran hält muss sich auf zwei Dinge besonders gefasst machen, meinte er:

1. Die Tür ist ab 22:00 Uhr verschlossen und 2. ist grundsätzlich davon auszugehen, dass ich um diese Zeit noch nicht schlafe und ein waches Auge auf „Achteraussegler“ haben werde - bin ich klar verstanden worden.

Jetzt, spätestens jetzt fühlte ich mich aber bemüßigt 'was dazu zu sagen. Erst recht als ich sah, während ich mich, wie sich das gehört, zu Wort meldete, dass Walter die Augen gen Himmel drehte, als ich loslegte. Ich stellte nämlich fest: 1. Wir sind alle bereits 16 oder 17 Jahre alt und alle bereits im 2. Lehrjahr und müssen deshalb auch an Bord unseren Mann stehen. Keine S.... sorry - kein Mensch fragt da nach Jugendschutz und Ausgangsende, wenn wir nachts mit unserem Dampfer im Waalhaven oder in Walsum „rumfliegen“ und beim Laden und beim Laden und Löschen helfen müssen, wieso jetzt auf einmal !?

Die Antwort von Walter St. war ebenso eindeutig wie bestimmt: Hier an Bord hab' ich die Verantwortung für euch, weil ihr immerhin noch nicht volljährig seid und somit habe ich auch das Sagen, ich bin hier der Bestimmer. Und noch was, Gerhard, ich habe mit deinem Vater (grummel, grummel) Jetzt war's an mir, die Augen zu verdrehen ... das musste ja so kommen. Die anderen grinsten und Kurtchen meinte süffisant: Ja, ja der Herr Papa!?

Dann wurde uns noch etwas klar, vor allen denjenigen, die nicht entsprechend vorgesorgt hatten. Wie sagte Schmelzerpapa Walter: Jeden Samstag, den ihr hier seid, gibt's 15,- DM Taschengeld, als Vorschuss auf euren Lohn, keinen Pfennig mehr. Wenn einer in der Woche über Mist baut, - gibt's für ihn natürlich weniger! Natürlich! Klar - wieso auch nicht, war ja auch furchtbar viel, - 15,- DM??

Nach diesen eindringlich vorgebrachten Worten oder soll ich sagen Verhaltensdiktaten entschlossen wir, (also Kurtchen, Olli, Jochen, Krabbe und ich) uns ziemlich schnell erst mal an Land zu gehen um etwas zu entspannen.

Was dabei herauskam und warum ich am nächsten Samstag gar kein Taschengeld bekam, davon in der nächsten Ausgabe mehr. ■



„Haniel Kurier 10“

In einem Ranking der Weltbank wurde Deutschland als leistungsfähigster Logistikstandort ausgezeichnet

Deutschland ist der Logistik-Weltmeister

Deutschland ist Logistikweltmeister. In einem Ranking der Weltbank wurde der Standort Deutschland als leistungsfähigster Logistikstandort weltweit ausgezeichnet. Im Rahmen der Weltbank-Studie „Connecting to Compete“ ging die Bundesrepublik beim Vergleich von 155 Staaten als Sieger hervor und verdrängte damit Singapur von seinem Spitzenplatz.

Einen Spitzenplatz erreichen – und zwar in der Ausbildung von Logistikmanagern – das hat sich auch die ESB Business School zum Ziel gesetzt: mit ihren beiden Logistikstudiengängen schafft sie gute Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten für den Zukunftsmarkt Logistik, dem ein hoher Bedarf an akademisch gebildeten Logistikern prognostiziert wurde.

Der Logistics Performance Index (kurz LPI) der Weltbank dokumentiert, dass die Bedeutung der Logistik für Handel und Wachstum mittlerweile weltweit erkannt wurde. Denn obwohl der Handel heutzutage globalisiert ist, sind doch zuerst die Logistikbedingungen eines Landes dafür entscheidend, wie leicht oder schwer die Unternehmen dort sich in das Netzwerk des internationalen Marktes einklinken können. Gute logistische Leistungen ihrerseits bewirken eine Ausweitung des Handels, Exportdiversifizierung, steigern die Attraktivität des Landes für ausländische Direktinvestoren und fördern damit das Wirtschaftswachstum. Einige der nationalen Faktoren, die sich auf die Handelslogistik auswirken, sind z.B. die Infrastruktur für Transport und Telekommunikation, gesetzliche Regelungen und die Verfügbarkeit

von unterstützenden Dienstleistungen.

Die Studie der Weltbank basiert auf mehr als 5000 einzelnen Einschätzungen von zirka 1000 internationalen Expeditionen und Logistikunternehmen. Sie waren aufgerufen, die handelslogistischen Profile von 155 Ländern zu vergleichen. Sechs Bereiche wurden untersucht: die Effizienz des Zolls, die Qualität der handels- und transportbezogenen Infrastruktur, die Offenheit für Wettbewerb, die Kompetenz und Qualität von logistischen Dienstleistungen, die Trackingmöglichkeiten für Lieferungen und die Termintreue. Über eine Onlinebefragung wurden zirka 1000 Personen in 130 Ländern befragt. Das entspricht einer erhöhten Beteiligung von insgesamt 25% im Vergleich zur Erstbefragung im Jahr 2007. Auch dies ist ein Hinweis auf die gestiegene Bedeutung der Logistik.

Mit dem Bachelor- und Masterstudiengang Logistikmanagement liegt die ESB Business School hier also „voll im Trend“ - und wird mit ihrer Präsentation auf der LogiMAT, der größten jährlich stattfindenden Intralogistikmesse in Europa im März 2010 sicher auf reges Interesse bei Wirtschaft und Studieninteressenten treffen. Vom 2. bis 4. März 2010 dreht sich auf der neuen Landesmesse am Stuttgarter Flughafen alles um innovative Produkte, Lösungen und Systeme für die Beschaffungs-, Lager-, Produktions- und Distributionslogistik. Die ESB Business School tritt dieses Jahr zum ersten Mal als Aussteller auf und wird Interessenten mit kompetenter Information zum Logistikstudium in Reutlingen zur Verfügung stehen. ■

Schon die 8. Auflage des Treffpunkts für Intralogistik

LogiMAT 2010 in Stuttgart auf der Erfolgspur

Vom 2. bis 4. März 2010 geht die LogiMAT Internationale Fachmesse für Distribution, Material- und Informationsfluss zusammen mit einem umfangreichen Rahmenprogramm in Stuttgart an den Start. Es ist bereits die achte Auflage dieses größten jährlich stattfindenden Treffpunkts der Intralogistikbranche in Europa. Mit über 700 Ausstellern – davon alleine 174 Erstaussteller – aus insgesamt 20 Ländern und einer Ausstellungsfläche von 52.000 m² bleibt die LogiMAT 2010 trotz Wirtschaftskrise auf der Erfolgspur.

Sieben Jahre stetiges Wachstum mit zufriedenen Ausstellern und Besuchern ist die positive Bilanz der Fachmesse für Distribution, Material- und Informationsfluss. Nach starken Umsatzeinbrüchen bei vielen Anbietern von Intralogistiklösungen, ziehen Angebot und Nachfrage nach Produkten und Dienstleistungen wieder an. Indikator hierfür ist die LogiMAT 2010 in Stuttgart. Einen Monat vor Messebeginn haben sich alleine 174 Unternehmen zum ersten Mal angemeldet. ■

Am 15. April 2010:

Bundesweiter Tag der Logistik

Die Vorbereitungen für den „Tag der Logistik 2010“ laufen auf Hochtouren. Am 15. April 2010 findet der mittlerweile dritte bundesweite Aktionstag statt.

Am zweiten „Tag der Logistik“, der am 16. April 2009 bundesweit ausgerichtet wurde, haben in der Metropolregion Hamburg 5.000 Besucher teilgenommen. Allein zur Job- und Karrierebörse der Logistik-Initiative Hamburg kamen 3.500 Interessierte. Somit war die Job- und Karrierebörse die am stärksten besuchte Veranstaltung in ganz Deutschland.

Bundesweit hat die Bundesvereinigung Logistik (BVL), die den Tag der Logistik initiiert hat, 25.000 Besucher gezählt. Damit war jeder fünfte Teilnehmer zu Gast bei logistiknahen Unternehmen in der Metropolregion Hamburg.

Drehscheibe für alle Informationen zum Tag der Logistik ist die Website www.tag-der-logistik.de, auf welcher Unternehmen aus Industrie, Handel und dem Dienstleistungsbereich sowie Organisationen ihre Veranstaltungen vorstellen. Teilnehmer, die sich am 15. April 2010 auf den Weg machen wollen, finden hier tagesaktuell einen Überblick über die Veranstaltungen und können sich – wenn erforderlich – anmelden.

Die Logistik-Initiative Hamburg hat in den ersten beiden Jahren für den „Tag der Logistik“ ein Programmheft für die Aktivitäten in der Metropolregion Hamburg erstellt. In 2010 soll es wieder ein Programmheft geben, welches im Vorfeld des Aktionstages an verschiedenen Orten ausgelegt wird (öffentlichen Einrichtungen, Touristenzentrale, Schulen, Bezirksämtern, etc.).

Neben den Veranstaltungen in den Unternehmen wird auch in diesem Jahr eine „Job- und Karrierebörse“ veranstaltet. Die Job- und Karrierebörse 2010 wird am Flughafen Hamburg im Terminal Tango stattfinden.

Weitere Informationen gibt es im Internet auch unter www.hamburg-logistik.net ■

Binnenschiffer wissen natürlich, wie ihre eigenen Schiffe versichert sind. Wie aber ist die Sportschifffahrt versichert? In einer Serie in Zusammenarbeit mit der esa-EuroShip wird Schifffahrt-online in loser Folge über die wichtigsten Felder berichten

In der Sportschifffahrt sind Haftpflicht- und Kasko-Versicherung gleichermaßen wichtig

Binnenschiffer und Sportschiffer haben im Großen und Ganzen ein gutes Verhältnis. Die Segler und Motorboote bleiben auf dem Rhein und anderen Flüssen und Strömen, die von der Berufsschifffahrt genutzt werden, zu meist in respektvoller Entfernung zu den großen Fracht- und Tankschiffen. In ihrem Bereich, so berichtet Martina Hellhoff, Chief-Underwriter für die Yachtversicherungen der esa-EuroShip, habe es in den letzten dreieinhalb Jahren lediglich zwei kleinere Unfälle zwischen Berufs- und Sportschifffahrt gegeben. „Diese Schadenfälle“, sagt Martina Hellhoff, „wurden schnell und problemlos abgewickelt.“



Martina Hellhoff ist Chief-Underwriter für die Yachtversicherungen bei der esa-EuroShip

Binnenschiffer wissen natürlich, wie ihre eigenen Schiffe versichert sind. Wie aber sind Yachten versichert? Besteht zum Beispiel die Verpflichtung, Versicherungen abzuschließen? Nein, klärt die Versicherungsexpertin auf, es besteht in Deutschland keine Versicherungspflicht für Yachten, daher gibt es immer noch Yachteigner, die ohne jede Yachtversicherung auf dem Wasser unterwegs sind.

Einige Yachten sind lediglich Haftpflicht versichert. Teilweise sehen die Eigner aufgrund des Alters ihres Schiffes nicht mehr die Not-

wendigkeit, für den Abschluss einer Kasko-Versicherung. Es gibt aber einige Aspekte, die deutlich machen, warum die Haftpflicht- und Kasko-Versicherung gleichermaßen wichtig sind.

Jeder Wassersportler haftet für schuldhaft herbeigeführte Schäden mit seinem gesamten privaten Vermögen. Obwohl in Deutschland keine Verpflichtung zum Abschluss einer Versicherung für eine Yacht besteht, empfiehlt es sich dringend, eine Haftpflicht-Versicherung abzuschließen, um sich selbst vor unkalkulierbaren Schadenersatzforderungen etwaiger Geschädigter zu schützen.

Die Yacht-Haftpflicht-Versicherung kommt für Schäden auf, die der Schiffsführer aufgrund schuldhaften Verhaltens im Umgang bzw. bei Gebrauch der Yacht einem Dritten zufügt. Die Haftpflicht-Versicherung leistet bei berechtigten Schadenersatzansprüchen und übernimmt die Abwehr von unberechtigten Forderungen.

In der Yacht-Haftpflicht-Versicherung erfolgt in der Regel eine Deckung der Haftung des Schadenverursachers auf Basis des Verschuldensprinzips. Eine Ausnahme stellt die Gewässerunreinigung dar, hier wird nicht nach schuldhaftem Verhalten gefragt.

Es könnten Schadenereignisse eintreten, die zwar von einem Dritten ausgehen, jedoch nicht auf ein Verschulden des Eigners/Skippers des „schadenauslösenden Schiffes“ zurückzuführen sind. Er haftet also nicht. Dies könnten z.B. Kollisionen von Yachten bei Sturm oder übergreifender Brand durch technische Defekte an Ausrüstungsgegenständen sein. Wenn keine Haftung des Schädigers vorliegt, erfolgt auch keine Schadenregulierung zugunsten desjenigen, dessen Yacht geschädigt wurde. Eine Deckung über die Haftpflicht-Versicherung des „schadenauslösenden Schiffes“ ist dennoch vorhanden. Sie erfolgt in Form von Abwehr unberechtigter Ansprüche.

Jeder Yachteigner sollte deshalb wissen, dass

nicht jeder von einem anderen Schiff verursachte Schaden am eigenen Schiff von der Haftpflicht-Versicherung des Schadengegners bezahlt wird. In einem solchen Fall tut man gut daran, eine Kasko-Versicherung für seine Yacht zu besitzen.

Die Yacht-Kasko-Versicherung deckt Schäden an der eigenen Yacht, an deren Ausrüstung, Inventar und Zubehör. Landtransporte, das Anlandnehmen und Zuwasserlassen sind mitversichert und es besteht ganzjährig Versicherungsschutz, an Land sowie im Wasser, innerhalb des in der Police vereinbarten Fahrtgebietes.

Aufwendungen für Bergung, Wrackbeseitigung und Entsorgung sind in der Kasko-Versicherung ebenfalls gedeckt. Sofern in einem Schadenfall - ohne Haftung eines Dritten - derartige Maßnahmen erforderlich sind, können auch hierfür Kosten in erheblichen Größenordnungen erreicht werden, die der Yachteigner ohne eine Kasko-Versicherung selbst zu tragen hat.

Aber auch in den Fällen, in denen eine Haftung des Schadengegners gegeben wäre, kann eine bestehende Kasko-Versicherung herangezogen werden. Da nach deutschem Recht der Schädiger gegenüber dem Geschädigten nur zum Zeitwert haften muss, kann die Haftpflicht-Versicherung auch nur den Zeitwert entschädigen. Eine vorhandene Kasko-Versicherung könnte in diesem Fall für den Ausgleich der Differenz zum Neuwert des beschädigten Teiles bzw. zur Höhe der vereinbarten Versicherungssumme sorgen, sofern in den Bedingungen eine Neuwertentschädigung für Teilschäden und eine „Feste Taxe“ bei Totalverlust vereinbart wurde. ■

Fragen, die während unserer Serie auftauchen, beantwortet die Versicherungsexpertin gerne. Hier sind ihre Kontaktdaten:

Martina Hellhoff, Versicherungsfachwirtin
esa EuroShip GmbH
Schiffs- und Yachtversicherung
Mobil: + 49-171-5581177
martina.hellhoff@esa-allianz.de
www.esa-allianz.de

A-Rosa mit erfolgreich abgeschlossenem Wirtschaftsjahr Im März wird das Premium-Flussschiff „A-Rosa Viva“ in Basel in Dienst gestellt

Die A-ROSA Flussschiff GmbH hat das abgelaufene Wirtschaftsjahr 2009 erfolgreich beendet und einen Umsatz von rund 51 Millionen Euro erzielt. Die Steigerung zum Vorjahr (45,2 Millionen Euro) betrug rund 12 Prozent. „Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen aufgrund der Wirtschaftskrise haben wir das für Flusskreuzfahrten schwierige Jahr sehr befriedigend abgeschlossen“, bestätigt Lars M. Clasen, CEO der A-ROSA Flussschiff GmbH. Das Saisonfinale 2009 auf Rhein und Donau endete erfolgreich mit ausgebuchten Advents- und Festtagsreisen. Aktuell verzeichnet die Rostocker Reederei einen guten Start in die Saison 2010. Speziell die Neuheiten des Katalogs „Kreuzfahrten auf Flüssen 2010“ sind sehr gefragt: So ist das Buchungsinteresse für die beiden Rheinschiffe A-ROSA AQUA und VIVA mit ihren neuen Routen auf Rhein/Mosel/Main sehr hoch.

Auch die 11tägige Donau-Kataraktenreise bis Belgrad sowie die neue 15tägige Rhönereise „Route Intensive“, welche ein ausgiebiges Savoir-Vivre und Kennenlernen Frankreichs verspricht, laufen auf hohem Niveau. Noch bis zum 31. Januar gelten die attraktiven Frühbucher-Ermäßigungen von bis zu 350,00 Euro pro Person.

Der Bau der neuen A-ROSA VIVA geht planmäßig voran. Das neue Premium-Flussschiff für

den Rhein wird am 26. März in Basel getauft und am 27.3. anschließend seine Jungfernfahrt von Basel nach Köln antreten.

„Wer mit A-ROSA den Luxus der Langsamkeit einer Flusskreuzfahrt genießen möchte, kommt in der Saison 2010 mit Sicherheit auf den Geschmack“, so Jörg Boeckmann, Director Sales & Marketing. So bietet z.B. Städteliebhabern die sechstägige Rhein-Route „Kurs Metropolen Nord“ spannende Metropolen wie Amsterdam, Antwerpen, Brüssel oder Düsseldorf. Die zehntägige Route „Kurs Rhein Panorama“ verbindet in ihrer Kombination aus nordischem Charme und südlicher Romantik malerische Ufer des Elsass, holländische Windmühlen, die berühmte Loreley-Passage und Straßburg. Als einziger deutscher Anbieter hat A-ROSA zudem erneut die beliebte „Route Méditerranée“ im Programm. Die reizvolle Route von Lyon bis ans Mittelmeer ist im Juli und August 2010 an sieben Terminen buchbar, an denen Sonnenanbeter Sommerurlaub auf dem Fluss und am Meer zugleich genießen können.

Die moderne A-ROSA Flotte bietet eine komfortable Ausstattung mit großzügigen Außenkabinen, SPA- und Fitnessbereich, Büffetrestaurant mit Live Cooking-Stationen, Sonnendeck mit Außen- bzw. Whirlpool, eigenen Trekkingsbikes und vielfältigem Ausflugsangebot. ■



Die elegante A-Rosa Aqua bei ihrer Taufe im vergangenen Jahr in Köln. Am 26. März 2010 soll die luxuriöse A-Rosa Viva in Basel getauft werden

Binnenschiffsgüterverkehr um 19 % eingebrochen Auch Bahn und See verlieren

Die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt hat nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) in den ersten drei Quartalen 2009 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 19% oder über 35 Millionen Tonnen abgenommen. Insgesamt wurden in den ersten drei Quartalen 2009 151,4 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres waren es 186,8 Millionen Tonnen. Bei anderen Verkehrsträgern ist eine ähnliche Entwicklung zu beobachten. So verzeichnete der Güterverkehr der Eisenbahn in den ersten drei Quartalen 2009 einen Rückgang von 20,3%, der Seeverkehr nahm um 18,7% ab.

Mit einem Minus von fast einem Viertel (- 24,8%) ging in der Binnenschifffahrt der Empfang aus dem Ausland am stärksten zurück. Insgesamt wurden hier in den ersten drei Quartalen 2009 über 20 Millionen Tonnen weniger Güter umgeschlagen. Der Versand ins Ausland verringerte sich um gut 17%, der Durchgangsverkehr sank um knapp 14%. Im innerdeutschen Verkehr wurde mit - 12% die vergleichsweise geringste Abnahme verzeichnet.

Differenziert nach Güterarten zeigten sich in den ersten drei Quartalen 2009 in acht von zehn Güterabteilungen zweistellige Rückgänge. Die stärkste Abnahme wurde mit über - 40% bei Eisen und Nichteisen-Metallen beobachtet. Nur geringfügig gesunken ist mit circa 4% die Beförderung von Mineralölzeugnissen. Stark zugenommen hat die transportierte Menge landwirtschaftlicher Erzeugnisse mit über 18%. Absolut bilden Steine und Erden mit 32,5 Millionen Tonnen weiterhin die mengenmäßig bedeutendste Güterabteilung, gefolgt von Mineralölzeugnissen mit 26,3 Millionen Tonnen.

Beim Transport von Containern auf Binnenschiffen war in den ersten drei Quartalen 2009 ein Minus auf knapp 1,4 Millionen TEU (1 TEU entspricht einem 20-Fuß-Container) festzustellen. Dies sind 222 000 TEU oder 13,7% weniger als im gleichen Zeitraum 2008. Damit waren im Containerverkehr die Rückgänge etwas niedriger als im Binnenschiffsverkehr insgesamt.

Diese Tendenz scheint sich fortzusetzen, was in der mittlerweile wieder positiven Zuwachsrate der für Container wichtigsten Gütergruppe - den anderen Halb- und Fertigwaren - zum Ausdruck kommt. ■



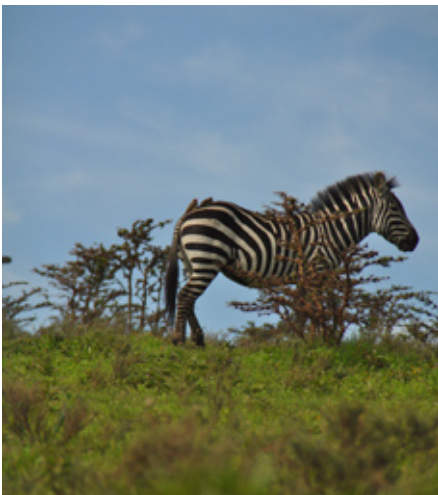
Eine Massai-Frau in einem Dorf in der Nähe des Ngorongoro-Kraters



Rhinozerosse zählen zu den gefährlichsten Tieren der Welt



Wer einmal einen Sonnenaufgang - oder einen Sonnenuntergang über dem Meeresspiegel seines ganzen Lebens nie mehr vergessen. Es ist ein traumatisches Erlebnis.



Zebras sind kluge Tiere, sie führen die harmlosen Gnus an die Wasserstellen

Entdecken Sie die Schönheiten und die Wildnis der Serengeti mit ihren Büffeln, Elefanten, Giraffen, Löwen, Leoparden, Hyänen, Gnus und Geiern während der Migration zu neuen Wasserlöchern, bestaunen Sie riesige Elefantenherden in Tarangire-Nationalpark, erleben Sie den Ngorongoro-Krater mit seinen über 30.000 wilden Tieren, besuchen Sie den Lake Manyara, die wunderschönen Flamingos, die frechen Affenherden, sehen Sie Plätze und Orte, die Sie an alte Tarzan-Geschichten erinnern, kommen Sie mit zu den legendären Massai-Kriegern in ihren Dörfern, - und erfahren Sie schließlich mehr über die Schifffahrt auf dem Lake Victoria; von hier beginnt der Nil, der längste Fluss der Welt, als „Blauer Nil“ seine 6.671 km lange Reise in das Mittelmeer.

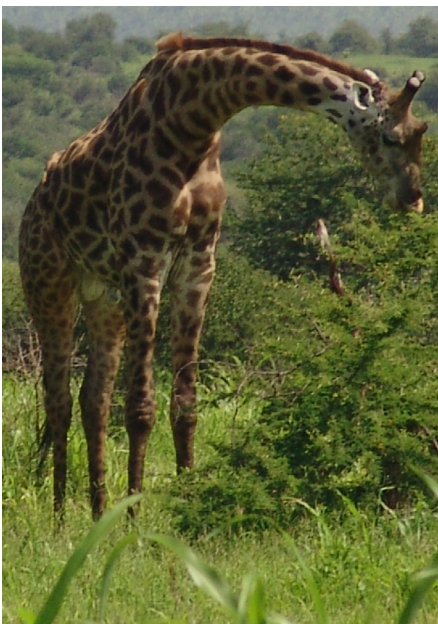
Die Reise beginnt mit der inkludierten Bahn-

11 Tage Natur und Abenteuer

Inklusivleistungen: An- und Abreise per Bahn nach Tansania (Economy class), Vollverpflegung. Im Reisepreis enthalten sind Doppelzimmer in Hotels und Lodges laut Reiseplan (Einzelzimmerzuschlag), Allrad-Geländewagen mit englischsprachigen Führern während der Safaris. Nicht enthalten sind Visgebühren, Trinkgelder und selbst veranlasste Sonnentage des Rückflugs nach Deutschland gegen Aufpreis und zum Sonnebaden auf Sansibar im Indischen Ozean auf Anfrage..

Die Reise kann nur bei einer Mindestteilnehmerzahl von 10 Personen teilnehmen. Die Teilnehmerzahl liegt dagegen bei 40 Personen. Anmeldefrist: 30 Tage vor dem Abreisedatum der Reiseanmeldung im F. Barg Verlag.

Ein Anmeldeformular finden Sie auf der Seite 2 dieser Broschüre. Für weitere Informationen und Detailsfragen beantworten wir gerne. Hierfür und für eine E-Mail an f.barg@schiffahrt-online.de oder fragen Sie uns.



Tansanische Giraffen erreichen eine Körperhöhe von über 5 Metern



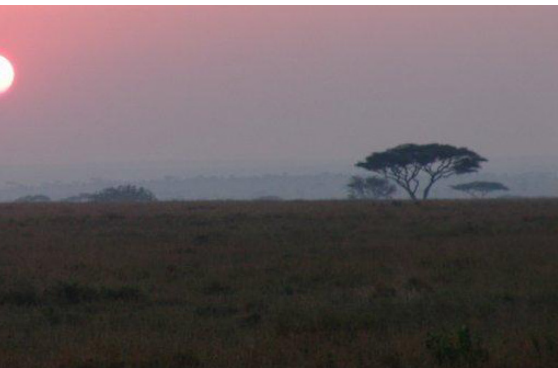
Dieser Elefant ist ca. 80 Jahre alt und wiegt etwa 7 Tonnen, jeder Zahn wiegt 120 kg



Die Schifffahrt auf dem Lake Victoria - oft weisen deutschen Kollegen in die Navigation ein - verbindet die Anrainer.

nach Tansania vom 4. - 11.7.2010

Ngorongoro-Krater, Lake Manyara, Victoria-See - und die Massai



Untergang - in der Serengeti erlebt hat, wird ihn während umhauft schönes Erlebnis.



Büffel sind in den meisten tansanischen Nationalparks anzutreffen; sie sind gefährlich



Grzimek-Denkmal. Ohne den berühmten Forscher gäbe es heute keine Serengeti

abenteuer pur: € 1.999

Frankfurt/Main, Linienflug hin und zurück (economy alle Transfers im Reiseverlauf, Übernachtung in Doppelzimmerzuschlag auf Anfrage), Safaris in 5-sitzigen, alle Eintrittsgelder, Wasser, alkoholfreie Getränke (50 US-Dollar pro Person) Getränke in den Hotels und Leistungen. Im Anschluss an die Reise ist anstelle mit gesonderter Reise-Organisation die Weiterreisen möglich. Informationen hierzu bekommen Sie gerne

von 20 Personen durchgeführt werden; die Höchstbesetzung ist am 3.6.2010. Es zählt das Eingangs-

der Ausgabe von **Schiffahrt-online** oder unter dem

das vollständige Reiseprogramm richten Sie einfach an unter Festnetz 0211-383683 danach.

fahrt (2. Kl.) zum Flughafen Frankfurt/Main, führt über Adis Abbeba und Mombasa zum Kilimanjaro. Sie übernachten während der Safaris in komfortablen Lodges und werden voll gepflegt (während der Game Drives/Fotopirschfahrten mit Lunchpaketen).

1. Tag: Reise ab Deutschland nach Tansania; 2. Tag: Arusha und Anfahrt zum Tarangire Nationalpark; 3. und 4. Tag: Lake Manyara und Fahrt zum Ngorongoro-Krater; 5. Tag: Ngorongoro-Krater; 6. Tag: Olduvai-Gorge (Wiege der Menschheit) und Fahrt in die Serengeti; 7. Tag: Serengeti; 8. Tag: Serengeti und Fahrt zum Lake Victoria; 9. Tag: Lake Victoria, Hafenbesichtigungen und Empfang bei der Lake Victoria Hafenverwaltung; 10. Tag: Fahrt durch die nördliche Serengeti zum Kilimanjaro Airport; 11. Tag: Flug nach Deutschland.



Ein Löwe beim Frühstück, das ihm seine Löwen-Frau gejagt und gerissen hat



Die Binnenschiffer als Entwicklungshelfer ihre afrikanischen Staaten Kenia, Uganda und Tansania



Leoparden schlafen üblicherweise auf sicherer Position auf Bäumen



Flusspferd im Lake Manyara
Fotos: Sarah Arlt und Friedbert Barg

Sicherheitsausschusses der UNECE in Genf

Umbau von Einhüllen- in Doppelhüllentankschiffe auch zukünftig möglich

Der Umbau von Einhüllentankschiffen des Typs N (bestimmt für den Transport von flüssigen Massenprodukten wie Diesel, Heizöl, Gasöl und Benzin) in Typ N-Schiffe in Doppelhüllentankschiffbauweise bleibt unter Beibehaltung von bestimmten Umbauerleichterungen auch zukünftig möglich. Die hierfür maßgeblichen Übergangsvorschriften im Gefahrgutregelwerk ADN werden in wesentlichen Teilen, insbesondere hinsichtlich der Entflammbarkeit des Steuerhauses und der Wohnung an Bord des Binnenschiffes, in das Nachfolgewerk ADN 2011 übertragen, das am 1. Januar 2011 in Kraft tritt.

Der Umbau eines Typ N-Schiffes in ein Typ C-Schiff (giftige und besonders gefährliche Chemikalien und Ölprodukte) wird auf Grundlage der Übergangsbestimmungen dagegen nicht mehr möglich sein. Dies sind die wichtigsten Ergebnisse der 16. Sitzung des sog. Sicherheitsausschusses der UNECE, die vom 25. bis 28. Januar 2010 in Genf stattfand.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) hat über seinen europäischen Dachverband EBU (Europäische Binnenschiffahrts Union) an der Sitzung des Sicherheitsausschusses teilgenommen und begrüßt die eindeutige und klarstellende Beschlussfassung in der UNECE. Den Spekulationen über ein mögliches vorzeitiges Ende der Umbaumöglichkeit von Einhüllentankschiffen

in Schiffe in Doppelhüllentankschiffbauweise ist damit die Grundlage entzogen. Zu keiner Zeit bestand in der für das ADN verantwortlichen UNECE die Absicht, den Umbau von Einhüllentankschiffen

Motoren- und Aggregatetechnik



FPT
POWERTRAIN TECHNOLOGIES

Sauer & Sohn KG
sauer motive systems



Guascor Power



mase GENERATORS

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

www.sauerundsohn.de
info@sauerundsohn.de

zu verbieten. Die Klarstellung sorgt im internationalen Binnenschiffahrtsgewerbe und im kreditfinanzierenden Gewerbe für Planbarkeit und Rechtssicherheit in Bezug auf beabsichtigte Umrüstungsmaßnahmen. Die nunmehr in das ADN 2011 übertragenen Regelungen können bei Schiffsumbauten bis zum 31. Dezember 2018 in Anspruch genommen werden.

Das aus dem ADN bekannte, vorbildliche sicherheitstechnische Niveau beim Gefahrguttransport mit Binnenschiffen bleibt auch im ADN 2011 erhalten. Zusätzlich wird gegenüber dem ADN sogar noch ein Sicherheitstechnischer Fortschritt erzielt: Wenn ein Typ N-Doppelhüllenschiff nach einem Umbau unter Inanspruchnahme der Übergangsregelungen Stoffe transportieren soll, für die Explosionsschutz erforderlich ist, dann muss zusätzlich ein Brandmeldesystem in der Wohnung und im Steuerhaus installiert sein. ■

Schottel gründet Josef-Becker-Forschungszentrum

Neuartige Produktideen

Die heutige Größe und Stärke des Propulsionsspezialisten Schottel basiert auf zu ihrer Zeit neuartigen Produktideen. Auch in Zukunft sind in der modernen Schifffahrt, aber auch in verwandten Bereichen, kreative Lösungen gefragt. Zur Stärkung der Innovationskraft hat Schottel das Josef Becker Forschungszentrum gegründet.

Ingenieure der verschiedensten Fachrichtungen erarbeiten in diesem Think Tank neue Lösungen. Dabei greift Schottel zum einen auf das erfahrene Stammpersonal zurück und sucht, ergänzend dazu, neue Techniker, die bereits Kenntnis auf dem Gebiet des Schiffbaus vorweisen können. Professor Dr.-Ing Gerhard Jensen, weiß wie kaum ein anderer um die



Bedeutung von „Denkfabriken“, die jenseits der Alltagshektik an Innovationen arbeiten. Als Schottel Geschäftsführer und ehemaliger Professor für Schiffbau an der Universität Hamburg-Harburg sowie langjähriger Leiter der Hamburgischen Schiffbauversuchsanstalt kennt er die Notwendigkeit von kreativen Teams abseits des Alltagsgeschäfts: „Der Name Schottel steht für Ideen, die den Schiffbau nachhaltig vorangetrieben haben. Unser Firmengründer Josef Becker hat noch nach seinem Tod den renommierten Elmer A. Sperry Award für seine bahnbrechende Erfindung, den Ruderpropeller erhalten. Seinen Namen trägt das Forschungszentrum und in seinem Sinn arbeiten wir an neuen Konzepten nicht nur für die Schifffahrt“. Schottel handelt damit auch antizyklisch im klassischen Sinne. Jensen weiter: „Unser Unternehmen konnte sich in der Wirtschaftskrise bisher sehr gut behaupten. Für eine nachhaltige Entwicklung ist es aber gerade jetzt wichtig, noch mehr in Forschung und Entwicklung zu investieren. Der Think Tank wird dazu beitragen, dass wir auch weiterhin weltweit zu den führenden Propulsionsspezialisten zählen“. ■

Scheepswerf Grave b.v.

Maaskade 28, Postbus 52
NL 5361 GB Grave
Tel.: 0031 (0) 486 - 472 464
Fax: 0031 (0) 486 - 475 988
e-mail: info@scheepswerfgrave.com



**Wenn Sie einen professionellen
Partner suchen, sollten Sie
mit uns einmal Kontakt aufnehmen.**

Planco legt Gutachten zur wirtschaftlichen Bedeutung der Häfen vor

Neuss Düsseldorfer Häfen investieren auch 2010 weiter in die Hafenstandorte

Die Finanz- und Wirtschaftskrise prägte 2009 die verkehrswirtschaftliche Entwicklung der Neuss Düsseldorfer Häfen. Die Geschäftsführer Ulrich Gross und Rainer Schäfer sind für das Jahr 2010 dennoch zuversichtlich. Hafenstandorte sind wichtige Faktoren für Wertschöpfung und Arbeitsmarkt.

Der Güterverkehr in Deutschland ist 2009 erstmals seit sieben Jahren geschrumpft. Die Gütermenge im gesamten Transportgewerbe sank um 11,2 Prozent. Auf der Schiene wurden 16,5 Prozent weniger transportiert und die Binnenschifffahrt musste Einbußen in Höhe von 18,1 Prozent verkraften. Die Neuss Düsseldorfer Häfen liegen mit ihrem Ergebnis im Trend der allgemeinen Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland.

Der Schiffsgüterumschlag erzielte an den Standorten in Neuss, Düsseldorf und Düsseldorf-Reisholz insgesamt 8,5 Millionen Tonnen. Er verminderte sich um 15,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Mit Ausnahme der Baustoffe sind in allen anderen Gütergruppen Rückgänge zu verbuchen. Besonders hoch

waren die Verluste bei den Erzen und Metallabfällen, sonstigen Halb- und Fertigwaren, Eisen und Stahl sowie den NE-Metallen. Nur im Bereich Steine und Erden war ein geringer Zuwachs von einem Prozent zu verzeichnen. Die Niedrigwasserperioden im September und Oktober hatten keine negativen Auswirkungen auf den Güterumschlag.

Im Eisenbahngüterverkehr transportierte die Neusser Eisenbahn (NE) 5 Millionen Tonnen. Das Transportaufkommen reduzierte sich dabei um 20,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Durch eine massive Reduzierung der Stahlproduktion wurden nicht nur geringere Erzmengen benötigt, sondern auch weniger Hüttensand an die Baustoffindustrie geliefert. Obwohl sich einige Güterarten zum Jahresende wieder erholten, konnte dies die Rückgänge vergangener Monate nicht mehr kompensieren.

Mit den NDH eigenen Kränen wurden im Verlauf des Jahres 2009 insgesamt 6,7 Millionen Tonnen umgeschlagen. Hier lag das Ergebnis der 28 hafeneigenen Verladeanlagen um 22,2 Prozent unter dem Vorjahresergebnis.

Die negativen Auswirkungen der Finanz- und

Wirtschaftskrise, waren vor allem beim wasserseitigen Containerumschlag zu spüren. Insgesamt wurden rund 566.000 TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit) umgeschlagen, davon über 266.000 TEU mit dem Schiff und der Bahn. Die Vorhersagen für die Transport- und Logistikbranche sprechen eine deutliche Sprache. Bis 2025 wird der Güterverkehr im Rheinland jahresdurchschnittlich um 2,4 Prozent wachsen. Die Prognosen unterstreichen die Notwendigkeit eines bedarfsgerechten Ausbaus aller Verkehrsträger. Die Straße kann das zukünftige Verkehrswachstum alleine nicht mehr bewältigen. Vor diesem Hintergrund haben die Neuss Düsseldorfer Häfen im zurückliegenden Jahr ihr Investitionsprogramm fortgesetzt. So wurde in 2009 ein neues Containerterminal in Neuss gebaut. Das Terminal wird bis März 2010 fertiggestellt und im April in Betrieb gehen. Der Ausbau des Neusser Trimodal Terminals soll in 2010 beginnen.

In Düsseldorf wurde das vorhandene Containerterminal weiter ausgebaut. Mit der Inbetriebnahme einer zusätzlichen Containerbrücke ab Mitte 2010 können in Düsseldorf zukünftig drei moderne Binnenschiffe gleichzeitig abgefertigt werden. Der Ausbau des Ufers, die Verlängerungen der Kranbahnschienen und Gleise einschließlich der Platzbefestigung wurden im Jahre 2009 kontinuierlich fortgesetzt. „Wir konnten unsere gesteckten Ziele trotz der Finanz- und Wirtschaftskrise erreichen“, so Ulrich Gross. „Die Neuss Düsseldorfer Häfen investieren in die Zukunft ihrer Standorte. Dies ist unsere Antwort auf die Herausforderungen der kommenden Jahre“ ergänzte Rainer Schäfer. Gunnar Platz, Planco Consulting, legte ein wichtiges Gutachten über die Bedeutung der Neuss Düsseldorfer Häfen und der hafenauffinen Unternehmen für Stadt und Umland vor. Insgesamt sind heute 40.000 Arbeitsplätze von den Häfen Neuss, Düsseldorf und Krefeld abhängig – 23.000 alleine für den Bereich der Neuss Düsseldorfer Häfen. Bis zu 10 Prozent der städtischen Steuereinnahmen hängen vom jeweiligen Hafen ab. Das Gutachten stellt fest, dass Investitionen in die Häfen ein überproportionales Wachstum in der Region induzieren. Voraussetzung dafür sind aber verfügbare Flächen an den Hafenstandorten. ■



Blicken zuversichtlich in die Zukunft der Neuss Düsseldorfer Häfen: Pressesprecher Thomas Düttchen (l.) und die NDH-Geschäftsführer Rainer Schäfer und Ulrich Gross mit Planco-Geschäftsführer Gunnar Platz. Foto: Friedbert Barg

Lesen Sie hierzu auch den Kommentar auf der Seite 3 dieser Ausgabe.

Fossile Brennstoffe als Beispiel für die zukunftssträchtige Ausrichtung norddeutscher Binnenhäfen

Wird Wilhelmshaven demnächst zentraler Umschlagplatz für australische Kohle?

Seit der vermehrten industriellen und privaten Nutzung von elektrischem Strom im 19. Jahrhundert haben sich die Möglichkeiten, den Saft aus der Steckdose zu erzeugen, vervielfältigt. Aber auch im 21. Jahrhundert wird Strom zu einem großen Teil aus Kohle erzeugt – im Jahre 2009 waren es fast 43 Prozent. Ohne die See- und Binnenhäfen wäre die Energieversorgung deutscher Industriebetriebe und Haushalte kaum möglich, denn der überwiegende Teil an Braun- und Steinkohle kommt per Schiff. Da alle Kraftwerke auf dem internationalen Kohlemarkt in Rotterdam zukaufen, legt der fossile Brennstoff als Schüttgut in Massengutfrachtern oft weite Wege zurück und kommt aus Australien, Südamerika oder Südafrika.

Die norddeutschen See- und Binnenhäfen haben in der Distribution von Kohle für deutsche Kraftwerke eine Chance, sich zukünftig unternehmerisch besser auszurichten, zumal neue Kohlekraftwerke geplant sind. Aber auch die vorhandenen Kohlekraftwerke benötigen kontinuierlich Kohlenachschub – Grund genug für eine Gruppe um Karl-Heinz Ehrhardt, Geschäftsführer der Magdeburger Hafen GmbH,

Vorsitzender des Logistik-Beirates der Landesregierung von Sachsen-Anhalt und im Expertenarbeitskreis Binnenschifffahrt der Logistik-Initiative Hamburg, sich Gedanken zu machen über eine mögliche Ausrichtung norddeutscher Binnenhäfen in Sachen Kohle. Hier stehen in erster Linie die Seehäfen Wilhelmshaven und Nordenham im Focus. Von hier aus kann die Kohle per Bahn, Lkw oder Binnenschiff nach Minden, Hannover, Berlin oder ins Ruhrgebiet weitertransportiert werden. Bislang ist der Anteil der deutschen Nordseehäfen am Kohleumschlag eher gering.

Noch ist Südafrika der wichtigste Steinkohlelieferant für Deutschland, aber gerade in australischer Importkohle können hohe Wachstumsschancen in den norddeutschen Binnenhäfen gesehen werden. Das Land stellt fast ein Drittel der Weltsteinkohleexporte bereit, ist anders als die Exportstaaten in Südamerika, Südafrika oder Asien politisch stabil, exportiert bislang allerdings überwiegend in den lukrativeren asiatisch-pazifischen Raum.

Von unternehmerischer Bedeutung beim Kohleimport ist auch das reibungslose Ineinandergreifen mehrere Umschlagswege. Als



Um das geplante Kohlekraftwerk im Hamburg-Moorburg (hier der Rohbau) gibt es noch Auseinandersetzungen mit Klima- und Umweltschützern. Weitere Kohlekraftwerke sind geplant. Foto: Sabine Homann

Logistikstandort ist Magdeburg direkter Ansprechpartner für die Binnenschiffe, ist der Hafen doch der erste große Umschlagplatz elbaufwärts. Er erreicht ein Gebiet, das sich westlich bis Wilhelmshaven und östliche bis Stettin erstreckt. Der Wasseranschluss an die Ostsee ist ebenfalls gegeben. Die Erfahrungen, die Karl-Heinz Ehrhardt im Laufe seines Arbeitslebens im internationalen Rohstoffhandel, bei Massengutreedereien und Seehafenterminals als auch bei der bei der Re-Strukturierung des Magdeburger Hafens machte, fließen hier mit ein und könnten einmal mehr wegweisend für andere Binnenhäfen sein.

Zukünftig wird die Bedeutung des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven weiter wachsen, denn dort wird zurzeit das Kohleterminal ausgebaut. Bis 2012 wird der Hafen sowohl seine Entlade- als auch seine Lagerkapazitäten verdoppeln. Eine weitere Ausbaustufe für den Hafen insgesamt ist bis 2020 vorgesehen. Als einziger deutscher Tiefwasserhafen können in zwei Jahren tideunabhängig auch die geplanten Mega-Container-Carrier abgefertigt werden, denn am Terminal werden vier Liegeplätze für Schiffe mit bis zu 430 Metern Länge, 19,50 Metern Tiefgang und 12.000 TEU zur Verfügung stehen. Für die Verladung stehen dann 18 Post-Panmax-Containerbrücken bereit. Zum 120 Hektar großen Containerterminal kommt eine 170 Hektar umfassende Logistikzone. Wilhelmshaven, der drittgrößte deutsche Hafen, wird durch den Ausbau einmal mehr zum Konkurrenten für Hamburg und Bremerhaven, aber auch für die



Die Mitglieder des Arbeitskreises Binnenschifffahrt beim Kickoff im Oktober 2009. von links: André Schröder (Staatssekretär im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt), Axel Gedaschko (Präsident der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg), Prof. Dr. Peer Witten (Sprecher der Logistik-Initiative Hamburg), Karl-Heinz Ehrhardt (Geschäftsführer der Magdeburger Hafen GmbH), Gernot Lobenberg (Geschäftsführer der Logistik-Initiative Hamburg). Foto: Logistik-Initiative Hamburg

niederländischen und belgischen Häfen, mit denen der JadeWeserPort im direkten Wettbewerb steht.

Als Nachteil gesehen werden kann die fehlende Anbindung von Wilhelmshaven an europäische Binnenwasserstraßen. Der Bau eines Jade-Weser-Kanals oder eines Ems-Jade-Kanals wird zwar geprüft, aber vorerst setzt der JadeWeserPort auf den Feederverkehr nach Skandinavien und Osteuropa. Ein weiterer Teil der Ladung wird per Lkw oder per Bahn ins Hinterland transportiert. Ob die fehlende Wasserstraßenanbindung tatsächlich ein Nachteil ist, wird sich zeigen, denn die Transportkosten auf der Schiene liegen zurzeit noch unter denen auf dem Wasserwege.

Für Nordenham ist Kohle schon heute das Hauptumschlagsgut. Der einzige privat betriebene öffentliche Seehafen Deutschlands kann hier durchaus mit den großen Häfen Wilhelmshaven und Hamburg mithalten und ist über die Mittelweser an das europäische Binnenwasserstraßennetz angeschlossen. Zudem sind die Kosten für den Weitertransport der Kohle auf dem Wasser- oder Schienenweg günstiger als von den beiden anderen Häfen aus. Allerdings bietet der Nordenham nur Lie-



*Im Hamburger Kohlehafen wird schon jetzt so viel Kohle umgeschlagen wie zukünftig in Wilhelmshaven nach erfolgreichem Ausbau.
Foto: Sabine Homann*

geplätze für Schiffe bis 270 Metern Länge und 13,50 Metern Tiefgang.

Hamburg hingegen bietet schon heute die Bedingungen, die der JadeWeserPort in den kommenden zwei Jahren erst schaffen wird. Die immer noch ausstehende Fahrrinnenanpassung sowie der sich verzögernde Elbausbau könnten allerdings bald zum Nachteil für Hamburg und damit auch für Magdeburg und andere Binnenhäfen werden, zumal die Lauf-

zeit der Binnenschiffe sich je nach Wasserstand, Eisgang oder Schleusenzeiten verlängern kann. Der Hamburger Hafen verliert zunehmend an Attraktivität, während Wilhelmshaven gewinnen könnte. Zukünftig könnten neben Panmax Carrier auch die wettbewerbsstarken Capesize Bulker vom vertieften JadeWeserPort profitieren und verstärkt in Wilhelmshaven anlegen, was Deutschland als Absatzmarkt für australische Kohle attraktiver machen könnte. ■



Luftaufnahme vom Ausbau des JadeWeserPorts aus dem Dezember 2009.

Foto: JadeWeserPort

Trotz deutlichen Rückgangs im Vergleich zum Jahr davor: 2009 mit 7,9 Mio. t wasserseitigem Güterumschlag ein zufriedenstellendes Jahresergebnis in Mannheim

Erdöl, Mineralölprodukte. Erze und Metallabfälle mit guten Zuwächsen

Trotz der Auswirkungen der Finanzkrise auf die allgemeine Wirtschaftslage, trotz des anhaltenden Kleinwassers während 2008, sind in den Mannheimer Häfen wasserseitig 7'867'778 Tonnen Güter umgeschlagen worden. Im Vergleich zum hervorragenden Resultat von 2008 bedeutet dies einen Rückgang von rund 10 %, von 8,7 Mio. t auf 7,9 Mio. t.

Obwohl der Güterumschlag gesamthaft hinter den glänzenden Zahlen von 2008 zurückblieb, ist 2009 in einzelnen Gütergruppen sogar Wachstum festzustellen. Erdöl, Mineralölzeugnisse und Erze und Metallabfälle haben alle zugelegt und konnten einen Zuwachs verzeichnen. Der Umschlag an Erdöl und Mineral-

ölzeugnissen stieg um 46,95 %, von 486'613 t um 228'446 t auf 715'059 t. Erze und Metallabfällen verzeichnete eine Umschlagszunahme von 33,45 %. In dieser Gütergruppe stieg die umgeschlagene Gesamttonnage von 393'505 t um 131'613 t auf 525'118 t. Im Containerverkehr wurden wasserseitig insgesamt 95'616 TEU (20 Fuß Container) mit einer Gesamttonnage von 939'091 Tonnen geladen und gelöscht. Dies bedeutet einen Rückgang um 19 % gegenü-

ber dem Vorjahr 2008, einer Tonnagereduktion jedoch von lediglich 7,03 %. 2009 lag der durchschnittliche Wasserstand beim Rheinpegel Mannheim (Rhein km 424) bei 2,78 m, um 0,25 m unter dem Durchschnittspegel von 3,03 m des Vorjahres 2008. Die Mannheimer Häfen werden seit 1990 durch die Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH (HGM), ein Unternehmen des Landes Baden-Württemberg verwaltet. JCA

	Handelshafen	Rheinauhafen	Altrheinhafen	Industriehafen	Total
2008 gesamt	1,745,372	4,117,942	616,279	2,265,708	8,745,301
2009 gesamt	1,588,467	3,587,546	441,648	2,250,117	7,867,778
Plus/Minus					
in %	- 8.99	- 12.88	- 28.34	- 0.69	- 10.03



Blick aus der Vogelperspektive auf den Mannheimer Hafen



22. – 23. April 2010 | Kongresszentrum Karlsruhe

RHEINHÄFEN
KARLSRUHEKMK
IDEEEN VERBINDEN.
Karlsruhe –
Messen und Kongresse

Innenministerium des Landes Baden-Württemberg als Partner

Zukunft der Binnenhäfen und Öko-Effizienz

Vom 22. bis 23. April 2010 treffen sich Entscheider und Führungskräfte der europäischen Binnenhäfen, der Logistik und Transportwirtschaft, der verladenden Wirtschaft sowie der Politik und der öffentlichen Verwaltung im Kongresszentrum Karlsruhe zum 2. Internationalen Hafenkongress Karlsruhe. In den Vorträgen und Podiumsdiskussionen, die simultan deutsch und französisch übersetzt werden, kommen Verkehrsexperten aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik zu Wort.

Offizielle Unterstützung erhält der 2. Internationale Hafenkongress Karlsruhe vom Innenministerium des Landes Baden-Württemberg: Mit dem Hafenkongress will das Ministerium gleichzeitig Regionalplanung und Kommunalpolitik auf die zentrale Bedeutung der Häfen für den Wirtschaftsstandort aufmerksam machen, damit sie die Entwicklungspotenziale der Häfen vorausschauend sichern. Innenminister Heribert Rech wird den Hafenkongress 2010 eröffnen. Zudem wird ein Vertreter des Ministeriums über das Entwicklungspotenzial der Binnenhäfen und ihre Bedeutung für den Güterverkehr in der Zukunft referieren.

Das Konferenzprogramm für den 2. Internationalen Hafenkongress Karlsruhe steht und widmet sich ganz den Themen „Zukunft der Binnenhäfen“ und „Öko-Effizienz der Binnenhäfen“. Ein „Zukunftsszenario für den Güterverkehr“ entwirft am Eröffnungstag Verkehrswissenschaftler Prof. Dr. Dr. Gerd Aberle. Bereits 2008 hatte der Experte auf dem Hafenkongress in seinem viel beachteten Einführungsreferat auf den bevorstehenden Umbruch bei den Transport- und Logistikketten europaweit hingewiesen - und auf die völlig neue Wertigkeit, die den Wasserstraßen künftig als Korridore der Logistik zukommen werden.

Ein weiterer Höhepunkt im Konferenzprogramm ist das Referat „Nachhaltigkeit in der Logistik“ von Rainer Schäfer, Präsident Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. und Chef der Neuss-Düsseldorfer Häfen. Im Anschluss

gibt es die große Podiumsdiskussion zur Zukunft der Binnenhäfen mit Andre

Auderset, Vizepräsident Europäische Binnenschiffahrts-Union (EBU) und Geschäftsführer Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft (SVS); den Geschäftsführern der Häfen Straßburg und Kehl, Jean-Louis Jérôme und Dr. Karlheinz Hillenbrand; Roland Hörner, Vizepräsident Europäischer Verband der Binnenhäfen (EVB) sowie Pierre Guerin, Präsident der französischen Rheinreederei CF-NR. Moderiert wird die Diskussion von Hans-Wilhelm Dünner.



Ein „Zukunftsszenario für den Güterverkehr“ entwirft am Eröffnungstag Verkehrswissenschaftler Prof. Dr. Dr. Gerd Aberle

Als ökologisch effizient gelten Produkte und Maßnahmen, wenn bei gleicher Leistung weniger Ressourcen oder Energie verbraucht wird. Gerade die Binnenhäfen als trimodale Verkehrsknotenpunkte müssen sich mit diesen Themen auseinandersetzen, wie die beiden Vortragssequenzen „Umwelt und Verkehr – Öko-Effizienz“ und „Öko-Effizienz bei Binnenhäfen – Leistungen und Probleme“ zeigen. Wie sich

die Binnenschifffahrt als umweltfreundlicher und günstiger Verkehrsträger neben Straße und Schiene behaupten kann, wird sowohl aus Sicht der Verlagerer, von der Transport- und Logistikseite als auch von den Verantwortlichen der Häfen gezeigt. So wird das Trimodale Transportkonzept des Daimler Benz Logistikzentrums im Hafen Stuttgart vorgestellt, und die Schweizerische Bundesbahn SBB Cargo erläutert, wie eine effiziente Vernetzung der Transportsysteme über die Häfen aussieht. Hans-Peter Hadorn, Direktor Schweizerische Rheinhäfen referiert über Verkehrs- und Umweltpolitik aus der Sicht eines Binnenhafens referiert.

Der 2. Internationale Hafenkongress Karlsruhe endet mit einer großen Podiumsdiskussion unter dem Motto „Hafen- und Stadtentwicklung im Gleichgewicht“. Damit die Binnenhäfen als Logistik- und Wirtschaftsstandorte erfolgreich sind, muss von der Politik die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe gefördert werden. Gleichzeitig ist in der regionalwirtschaftlichen Entwicklung der Bestandschutz für die Häfen ein wichtiges Thema, denn Hafenflächen sind bei Stadtplanern begehrte Erschließungsgebiete für hochwertige Büro- und Wohngebäude. Wie bleiben Häfen leistungsfähige Logistikstandorte, darüber diskutieren Carsten Strähle, Hafen Stuttgart, Alexander Schwarzer, Rheinhäfen Karlsruhe, Prof. Dr. Heike Flämig, Technische Universität Hamburg-Harburg, Jacky Scheidecker, Hafen Muhlhouse sowie Hans-Peter Hadorn, Direktor Schweizerische Rheinhäfen.

In der begleitenden Fachausstellung haben Hafenbetriebe, Hersteller von Umschlagtechnik, Transportdienstleister, Servicebetriebe und Logistikunternehmen Gelegenheit, ihr Leistungsspektrum dem Fachpublikum zu präsentieren. Eine Port Party auf dem neuen Fahrgastschiff der Rheinhäfen Karlsruhe rundet das Kongressprogramm ab.

Weitere Informationen im Internet unter www.hafenkongress.de

Standortentwicklung für Schweizerische Rheinhäfen

Plan fußt auf vier Säulen

Die Schweizerischen Rheinhäfen haben ihre künftige Standortentwicklung neu überdacht. Der Plan fußt auf vier Säulen. Stärkstes Marktsegment ist der Containerbereich, gefolgt von Agrarprodukten, Stahl- und Metall sowie Mineralölerzeugnisse. Wichtigstes Ziel ist die Stärkung der einzelnen Standorte:

Basels Umschlagsanlagen in Kleinhüningen, dem Universalhafen, sind spezialisiert auf Trockengüter, besonders Agrarprodukte und bieten als Logistikkreisscheibe der Schweiz Raum für effiziente Containerterminals. Im Hafen Birsfelden, größtes Import-Stahlzentrum der Schweiz; werden Stahl und sonstige Metalle mit Bestimmung Schweiz und Italien umgeschlagen, wenn erforderlich auch fachgerecht zwischengelagert. Die Zentrallager der größten schweizerischen Stahlhändler sind hier positioniert. Der Auhafen in Muttenz ist Schwerpunkthafen für Mineralöl, Chemie- und Agrarprodukte; er dient auch zur Standortförderung durch transportlogistische Vernetzung mit dem angrenzenden Industriegebiet. Er hat großes Zukunftspotenzial.

Die langfristige Sicherung der Entwicklungsoptionen der beiden Basler Kantone zusammen mit den tri-nationalen Partnern Mulhouse und Weil am Rhein ist ein weiterer Fokus der Zukunftsplanung. Taktgeber für eine konzentrierte Zusammenarbeit der drei Binnenhäfen am Dreiländereck sind die ARA-Häfen Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam. Der Hafen Rotterdam geht von einer Vervierfachung der Rheinfracht bis 2035 aus. Bei der Containerfracht wird eine Verdoppelung innerhalb der nächsten acht Jahre prognostiziert.

Die Kapazitätsgrenze des Containerumschlags wird rasch erreicht werden. Vor drei Jahren haben daher die Schweizerischen Rheinhäfen, die Ports de Mulhouse-Rhin und die Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein unter dem Patronat der Handelskammer beider Basel, der CCI Sud Alsace Mulhouse und der IHK Hochrhein-Bodensee eine Arbeitsgemeinschaft zur Prüfung möglicher Kooperationspotenziale gegründet. Die Zusammenarbeit soll ausgebaut werden, um mit einem gemeinsamen Marktauftritt gestärkt auf der europäischen Nord/Südachse aufzutreten. Es ist eigens ein Logo der RheinPorts geschaffen worden.

Der städtische Rheinhafen bietet jedoch weit mehr. Es werden Optionen zur Aufwertung des städtischen Rheinufer geprüft. Für die ufer-

seitige Logistik müssen Ersatzgelände gefunden werden, was die städtebauliche Öffnung der Rheinquais in Kleinhüningen erst möglich macht. Ersatzoptionen sind die Verknüpfung der Containerterminals im Hafen Kleinhüningen mit dem geplanten Bahncontainerterminal Basel-Nord auf einem Teil des Geländes des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs. Für die Hafenlogistik ist die Erschließung des alten Gaswerkareals südlich des Hafenbeckens Zwei ebenfalls eine Möglichkeit.

Die vierte Säule beinhaltet die Verkehrspolitik und Standortförderung. Schifffahrt, Rhein- und Hochseeschifffahrt, sind mit den Rheinhäfen in die Verkehrspolitik der Eidgenossenschaft einzubinden. Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung sowie Förderung des tri-nationalen Hafenstandorts am südlichen Oberrhein im Logistikmarkt sind sicherzustellen.

Durch ihre Bündelungsfähigkeit (Wasser – Schiene – Straße) haben die tri-modalen Schweizerischen Rheinhäfen ein großes Potenzial zur effizienten und raumsparenden Bewältigung der zukünftigen Güterströme. Gesamtschweizerisch ist die Nord-West Schweiz der wichtigste Standort für Logistik. Sie bietet in der Schweiz Arbeitsplätze für rund 16'000 Personen. Neben Life Sciences und Finanzindustrie, zählt die Logistik zu den wichtigsten Branchen der Region. Die Wertschöpfung pro Person ist in Basel die höchste der ganzen Schweiz. ■

Zweitbeste Ergebnis in der 100-jährigen Geschichte

Kehl hat 2009 gut gearbeitet

Mit einem wasserseitigen Güterumschlag von 3'886'636 Tonnen hat der Rheinhafen Kehl im zurückliegenden Jahr 2009 das zweitbeste Ergebnis in seiner über 100-jährigen Geschichte erzielt.

Die registrierte Tonnage für 2009 liegt nur 83'728 Tonnen oder 2,1 Prozent hinter der des Rekordjahres 2008, das mit einem wasserseitigen Umschlagergebnis von 3'970'364 Tonnen schloss. Bis Ende September lagen die Umschlagszahlen im Rheinhafen Kehl noch über den Rekordzahlen von 2008.

Das Kleinwasser im vergangenen Herbst verursachte einen markanten Rückgang des Schiffs-

Breisach erwartet für 2010 besseres Ergebnis

780.000 t umgeschlagen

Die ersten Tage des Jahres 2010 sind im Hafen Breisach gut angelaufen. Es bestehen berechnete Erwartungen, dass diese Entwicklung im 2010 auch anhält. Nach dem wirtschaftlichen Rekordergebnis von 2008 wird für 2009 ein gerade noch befriedigendes Ergebnis erwartet. Die Wirtschaftskrise hat im 2009 ihre Spuren auch in Breisach hinterlassen. Leider aber haben zusätzliche Faktoren zum Rückgang des Ergebnisses beigetragen. Insgesamt sind 780'000 Tonnen Güter umgeschlagen worden. Gegenüber dem Vorjahr 2008 ist der wasserseitige Güterumschlag 2009 um rund 7 % zurückgegangen. Beladen und entladen worden sind hauptsächlich Massengüter wie Baustoffe, Heizöl und Diesel, landwirtschaftliche Erzeugnisse und Stückgüter. Auch die Tochtergesellschaft Lagerhaus Breisach GmbH konnte ihre Kapazitäten im abgelaufenen 2009 nicht so gut auslasten wie im Vorjahr 2008. Das Rekordergebnis von 2008 konnte im vergangenen 2009 nicht mehr erreicht werden. Wie beim Hafen blieb das Resultat der Lagerhausgesellschaft unter den Zahlen von 2008.

verkehrs und führte zu Transportverlagerungen auf die Schiene.

Daher konnte das Transportvolumen der Hafenbahn gegenüber dem Vorjahr um über 5 Prozent (+112'106 Tonnen) ansteigen. Mit 2,3 Millionen Tonnen Güter auf der Bahn wurde das Rekordergebnis des Jahres 2006 nur knapp verfehlt. Der Umschlag von Eisen- und Stahlwaren bleibt beim wasserseitigen Güterumschlag weiterhin dominant. Mit einem 70 Prozent Anteil am Güterumschlag, gefolgt von Mineralölprodukten (9 Prozent) und Zellulose (7 Prozent) belegen die Zahlen die Wichtigkeit der Eisen- und Stahlwarenverkehre die über den Hafen von Kehl verladen werden. ■

Mulhouse-Rhin hat für 2010 sein Einzugsgebiet in Beschlag genommen

Überzeugt von der Binnenschifffahrt

Jacky Scheidecker, Direktor der Häfen Mulhouse-Rhin erwartet vom begonnenen Jahr 2010: „..... die Bestätigung neuer Geschäfte, neuer Verkehre, anders ausgedrückt: eine tatsächliche Erholung der wirtschaftlichen Aktivitäten. Trotz harter Krise welche alle Verkehrsträger getroffen hat, haben wir, unsere Verkaufsabteilung und ich, im vergangenen Jahr - unser Einzugsgebiet in Beschlag genommen -, denn wir sind überzeugt von der Zukunft der Binnenschifffahrt und unseren multimodalen Plattformen. Im internen Bereich wollen wir vorrangig unser Informatikprojekt MATRYX zu Ende führen. Dieses wird es uns ermöglichen die Schüttgut- und Containeraktivitäten zu optimieren. „Es wartet aber noch ein anderes äußerst wichtiges Thema auf uns, welches die delikate Problematik der Ablösung der im Jahr 2015 fälligen Betriebskonzession der Häfen Mulhouse-Rhin betrifft. Diese Frage wird umso brennender, da sie zahlreiche weitere Fragen zu unserer Entwicklung im Rahmen des "RheinPort" (Basel/Mulhouse/Weil) aufwirft. Es betrifft ebenso die tägliche Betriebsführung der Häfen Mulhouse-Rhin im Rahmen des Fort-

bestands ihrer Investitionen.“ Trotz der sich im Jahr 2008 abzeichnenden Wirtschaftskrise, haben die Häfen von Mulhouse-Rhin im 2009 gegen alle Erwartungen Ihre Kastanien aus der Glut gezogen. Die drei Standorte: Ottmarsheim, Hüningen, und Ile Napoléon haben gesamthaft ein Frachtvolumen aller Verkehrsträger von mehr als 7 Millionen Tonnen umgeschlagen. Der Rückgang des Verkehrsvolumens hat sich im 2009 auf eine Reduktion um 13 % beschränkt. Der Binnenschiffsverkehr mit gegen 5 Millionen Tonnen Umschlag ist um 11% gesunken. Die Produktionsdrosselung einiger der wichtigsten Kunden ist der Grund für die Verlangsamung der Hafentätigkeiten im vergangenen Jahr 2009. Die Chemie und der Bau (Kies) sind besonders getroffen worden, während Agro-Nahrungsmittel und natürliche Steine ihren Platz als Umsatzträger behaupten konnten.

Besonders bewährt hat sich der Ottmarsheim Flandern Express, eine Schienenverbindung mit dem Hafen Antwerpen. Eingeweiht im April 2008 wird dieser Dienst zweimal pro Woche angeboten. Er weist eine durchschnittliche Auslastung

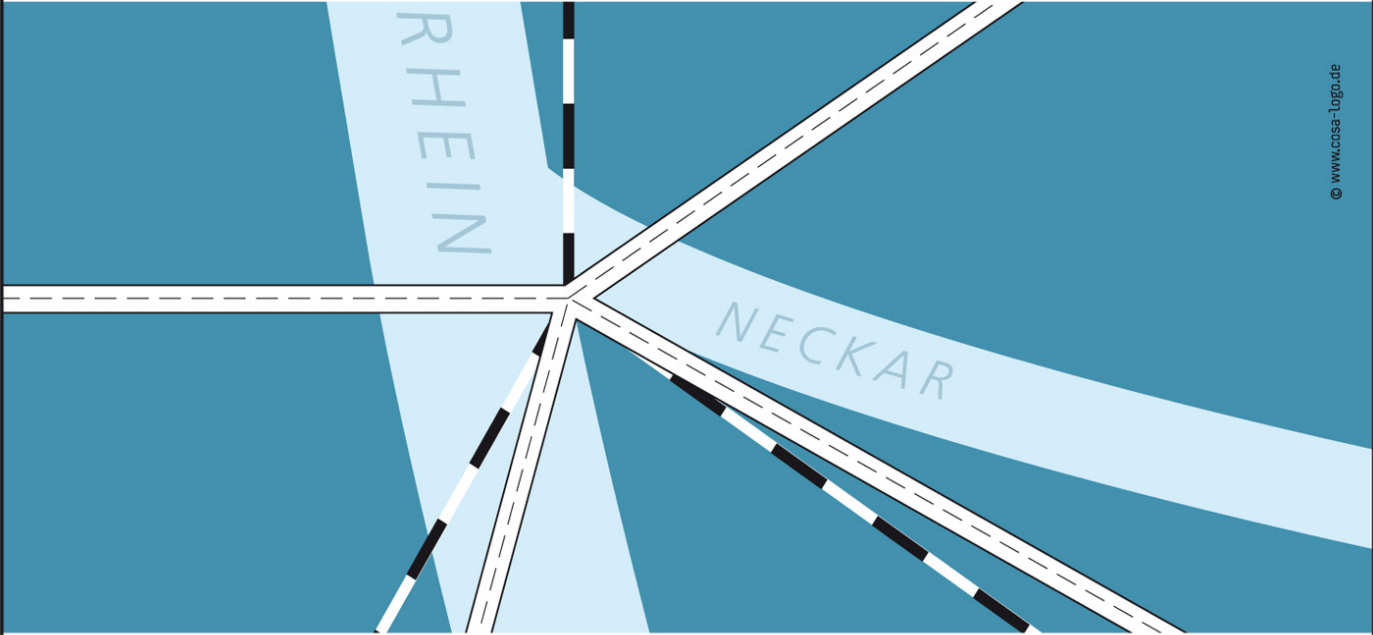
von 60 % auf. Auf Grund des Zeitfaktors einer Laufzeit von drei, statt fünf Tagen gegenüber der Wasserverbindung in der Bergfahrt, profitiert der Importverkehr von einer etwas besseren Reaktionsfähigkeit.

Der Hafen von Hüningen hat im 2009 praktisch keine Krise gespürt. Mit einem Wachstum von fast 20 % und einem Umschlagsvolumen von 750'000 t, einer Zunahme von 50'000 t, ist dieses Wachstum hauptsächlich dem Umschlag von Ölpflanzen, wie Raps, sowie Getreide und Futtermitteln zuzuschreiben. Der Import von Pflastersteinen auf dem Wasserweg hat mit einem Umschlagsvolumen von über 20'000 t ebenfalls zu diesem Resultat beigetragen. Der Transport auf der Strasse hätte mehr als tausend LKW benötigt. Durch die CCI Süd Alsace (Handelskammer des Südensass) verwaltet, haben die Häfen von Mulhouse-Rhin den Auftrag, eine nachhaltige Alternative für einen ökologisch vertretbaren Verkehr anzubieten. Diesen Auftrag erfüllt sie dank ihrer Leistung der multimodalen Umschlagsanlagen sowie der Fähigkeit zur Optimierung der logistischen Schnittstellen. ■


HAFEN MANNHEIM

im Zentrum Europas

© www.cosa-logo.de



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



Strasbourgs Hafenchefin Catherine Trautmann ist zufrieden

Deutliche geringere Verluste als befürchtet

Glücklicherweise strahlt die Bilanz des Hafens Strasbourg des gerade abgelaufenen Jahres die düsteren Prophezeiungen zu Beginn des Jahres Lügen“ verkündete Catherine Trautmann, Präsidentin des Port Autonome de Strasbourg, mit Erleichterung am traditionellen Neujahrsempfang.

Der Rückgang der umgeschlagenen Tonnage im vergangenen Jahr 2009 war in Strasbourg zwar leicht rückläufig, doch deutlich geringer als Befürchtungen erwarten liessen. Der Jahresumschlag von 7,9 Mio. t bescheinigt hingegen immer noch eine Verminderung um 6,3%, doch bleibt das Ergebnis angesichts der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen befriedigend. Der grösste Umschlagssektor in Strasbourg, Steine

und Erden, sind um knapp 10% auf 3,02 Mio. t gefallen. Noch stärker traf es den zweitwichtigsten Bereich Mineralöl und Mineralölprodukte mit einem Rückgang um 13% auf 2,07 Mio. t. Im Gegensatz zur Entwicklung vieler anderer Binnen- und praktisch aller Seehäfen hat der Containerverkehr gegenüber dem Vorjahr etwas zugenommen - geringfügige 1,7%, doch immerhin kein Rückgang.

Ebenfalls als Wachstumssektor präsentierten sich die Getreideverkehre die eine 8,2% Steigerung auf 1,14 Mio. t erzielten. Mit der gewählten Strategie und den getätigten Investitionen, was durch die Zahlen des Jahres 2009 belegt wird, ist Strasbourg gemäss Catherine Trautmann auf der richtigen Marschroute um für die Zukunft

gewappnet zu sein. Zusätzliche Landreserven von gesamthaft mehr als 100 ha sind in den Hafengebieten von Strasbourg, Marckolsheim und Lauterbourg erworben worden.

In Erwartung einer positiven regionalen Wirtschaftsentwicklung hat der Port Autonome de Strasbourg ein neues Terminalprojekt in Lauterbourg initiiert, welches 2012 in Betrieb gehen soll. Auf einem Gebiet von 10 ha wird eine Hafengebiedennutzungszone (zone d'aménagement concerté [ZAC]) geplant.

In den letzten vier Jahren sind zur Weiterentwicklung der Container-Plattform Strasbourg über EUR 50 Mio. investiert worden. Mit der Realisierung einer zusätzlichen Investition von rund EUR 15 Mio. wird im Terminal Strasbourg-Nord in diesem Frühjahr begonnen. Im Juni 2010 schon kann dort im Hafenbecken du Commerce mit der neu installierten Containerbrücke eine Fläche von mehr als 8 ha bewirtschaftet werden. Somit kann in 3 bis 4 Monaten mit dem Containerumschlag begonnen werden.

Die 620 Tonnen schwere Containerbrücke weist eine Länge von 88,5 m auf und hat eine Reichweite von 36,50 m. Dies ermöglicht den gleichzeitigen Umschlag von zwei nebeneinander liegenden Schiffen. Die Spreader lassen sich auf alle gängigen Containerdimensionen einstellen. Die Hebekapazität mit Bruttogewichten bis zu 30 t reicht auf eine Höhe von fünf Containern. Zusammen mit der kleineren Ladebrücke, welche 2004 den Betrieb aufgenommen hat, wird eine Quailänge von 530 Metern abgedeckt. Gesamthaft können unter der Reichweite der zwei Ladebrücken rund 3'000 Container abgestellt werden.

Die Finanzierung des neuen Portalkrans ist durch verschiedene staatliche Körperschaften gesichert, darunter auch der Voies Navigables de France (VNF). Dank dieser Kapazitätssteigerung kann der Hafen den noch immer wachsenden Containerverkehr effizient bewältigen. Nicht weniger als 140'000 TEU sind im vergangenen 2009 über die Anlagen des Terminals Nord umgeschlagen worden, obwohl dieser 2004 noch nicht existiert hat. Ein Beweis welche Bedeutung der Container in der Logistik des internationalen Handels im Elsass erlangt hat.

Die zwei Containerterminals in Strasbourg haben 2009 288'858 TEU umgeschlagen - zum Vergleich. vor fünf Jahren (2004) waren es 158'436 TEU, vor zehn Jahren (1999) noch 114'333 TEU. Trotz Wirtschaftskrise hat sich der Containerverkehr in Strasbourg gehalten und ist sogar um 1,7 % leicht gewachsen. ■



Der Containerhafen Nord im Rheinhafen Strasbourg

Frei für 135-m-Schiffe Erleichterungen für die Mosel- schifffahrt

Seit dem 1. Januar 2010 dürfen Güterschiffe und Fahrgastkabinenschiffe mit einer Länge von mehr als 110m bis 135 m die Mosel ohne besondere Erlaubnis befahren, wenn sie die Voraussetzungen der neu formulierten §§ 1.10, 8.01 und 8.07 der Moselschifffahrtspolizeiverordnung erfüllen: Die Fahrzeuge müssen einen Eintrag im Schiffsattest oder im Gemeinschaftszeugnis unter der Nummer 52 haben, dass sie den besonderen Anforderungen nach § 22a.05 Nr. 2 a bis d bzw. § 22a.05 Nr. 3a bis d der Rheinschiffsuntersuchungsordnung bzw. des Anhangs II der Binnenschiffsuntersuchungsordnung genügen. Bei Fahrzeugen, die ein vorläufiges Schiffsattest haben, müssen die o.g. Eintragungen in Nr. 8 des vorläufigen Attestes aufgeführt sein. Es wird darauf hingewiesen, dass es für die Fahrt auf der Mosel nicht ausreicht, wenn unter Nr. 10 des Schiffsattestes als Fahrtgebiet „Basel bis offenes Meer“ eingetragen ist. Vielmehr ist die o.g. besondere Eintragung im Schiffsattest erforderlich. Güterschiffe müssen außerdem den in § 22a.05 Nr. 2 Buchstabe b der Rheinschiffsuntersuchungsordnung geforderten Nachweis einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft über die Schwimmfähigkeit, die Trimmlage und die Stabilität der getrennten Schiffsteile mit sich führen. Dieser muss auch eine Aussage darüber enthalten, ab welchem Beladungszustand die Schwimmfähigkeit der beiden Teile nicht mehr gegeben ist. Für die Fahrt von Güterschiffen auf der Saar (bis zum Hafen Saarlouis/Dillingen) gelten die gleichen Voraussetzungen. Bei Fahrzeugen mit einer Länge von mehr als 110m bis 135 m, die erstmals die Mosel befahren wollen, wird ab dem 1. Januar 2010 an der Schleuse Koblenz anhand des vorzulegenden Schiffsattests kontrolliert, ob die Voraussetzungen für die Fahrt auf der Mosel erfüllt sind. Das Fahrzeug muss hierzu am Liegeplatz Lützel anlegen, und die Unterlagen sind den Beschäftigten des Schleusenbetriebsdienstes vorzulegen. Sollten die o.g. Voraussetzungen nicht erfüllt sein, wird keine Schleusung für die Weiterfahrt auf der Mosel erfolgen. Sondererlaubnisse werden nicht erteilt.

Deutsche Binnenschifffahrt

Umsatz auf 1,67 Mrd. Euro gestiegen

Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilt, stiegen 2008 die Umsätze deutscher Unternehmen in der Binnenschifffahrt um 9,9% auf insgesamt 1,67 Milliarden Euro. Dabei stiegen die Umsätze aus Schub- und Schleppleistungen um 10,9%, aus Trockengüterschifffahrt um 10,8%, aus Tankschifffahrt um 15,9% und aus Befrachtung um 16,3% gegenüber dem Vorjahr. Lediglich die Umsätze aus Personenschifffahrt gingen um 9,7% zurück. Hinsichtlich des Umsatzes war 2008 damit ein herausragendes Jahr für die deutsche Binnenschifffahrt, obwohl sich auch hier die beginnende Konjunkturkrise schon bemerkbar machte: Die Tonnage der beförderten Güter ging zum Ende des Jahres stark zurück. Die Beförderungsmenge lag 2008 auch insgesamt niedriger als 2007, eine Entwicklung die sich im laufenden Jahr 2009 fortsetzte. Andererseits konnten die Unternehmen in der Güterschifffahrt insbesondere im ersten Halbjahr 2008 relativ hohe Preise gegenüber ihren Auftraggebern

realisieren, denen allerdings auch gestiegene Treibstoffkosten gegenüberstanden.

1 080 deutsche Unternehmen (- 5,2% gegenüber 2007) waren Mitte 2008 in der Binnenschifffahrt tätig. Sie verfügten über 2 634 Binnenschiffe zur

Güter- und Personenbeförderung (- 3,3%) und beschäftigten 7 628 Personen (- 2,4%) in ihren Unternehmensteilen "Binnenschifffahrt". In den generellen Abnahmen dieser Eckzahlen spiegelt sich der Rückgang der Beförderungsmengen von Schiffen unter deutscher Flagge im Jahr 2008 (- 2,6%) wider.

Rund zwei Drittel der Unternehmen (713 Unternehmen oder 68%) erzielten einen Umsatz aus Binnenschifffahrt von weniger als 500 000 Euro im Jahr, 343 Unternehmen erwirtschafteten einen Umsatz von 500 000 und mehr Euro. Damit vergrößerte sich die Gruppe der umsatzstärkeren Unternehmen um 33 Unternehmen (+ 10,6%). 24 Unternehmen waren ausschließlich im Werkverkehr tätig. ■

Revierzentrale Duisburg

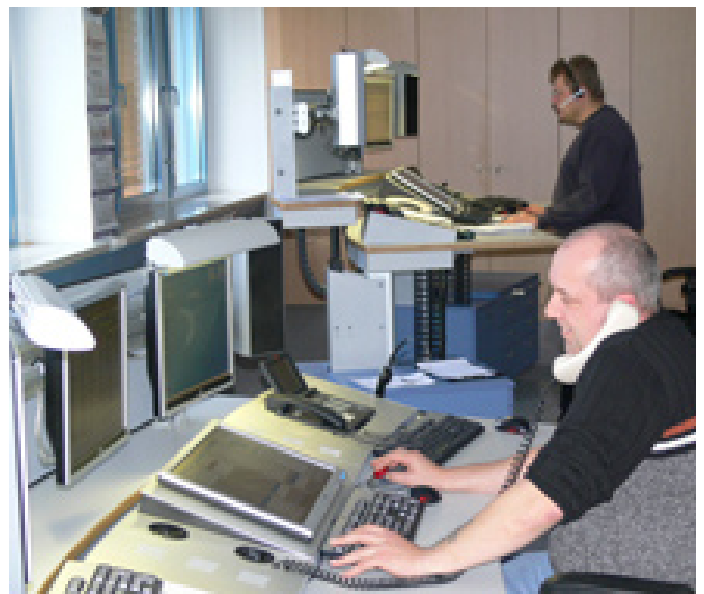
Sicherheit auf Wasserstraßen ausgeweitet

Die Revierzentrale (RvZ) im Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Duisburg-Rhein ist ab dem 1. Januar 2010 für ein größeres Wasserstraßennetz zuständig. Die Meldepflicht für Binnenschiffer wird auf den Dortmund-Ems-Kanal (DEK) von Bergeshövede bis Papenburg erweitert. Zusätzlich dehnt sie sich auf den Küstenkanal (KK) von Dörpen bis Oldenburg aus. „Damit vergrößert sich das Wasserstraßennetz,

das wir von der RvZ betreuen, um 186 Kilometer“, erläutert Bernd Schönfelder, der für die RvZ verantwortliche Ingenieur. „Für insgesamt rund 700 Kilometer nehmen unsere nautischen Mitarbeiter rund um die Uhr Meldungen der Binnenschiffer entgegen.“

Eine wichtige Aufgabe der RvZ ist es, bei Schiffsunfällen die für die Einsatzkräfte relevanten Informationen zur Verfügung zu stellen. Hierfür

wurde das Melde- und Informationssystem Binnenschifffahrt (MIB) geschaffen. In dieser Datenbank werden Transportdaten wie Schiffabmessungen, Ladungsdaten, gegebenenfalls Angaben zum Gefahrgut und Anzahl der an Bord befindlichen Personen gespeichert. Verlässt das Schiff auf seiner Reise den Bezirk der RvZ Duisburg, werden diese Daten automatisch an die Nachbarzentrale übermittelt. ■



Zwei von elf nautischen Mitarbeitern: Leonhard Witting und Martin Rogsch nehmen Meldungen der Schifffahrt an

Marktplatz

Fahrgastschiff zu verkaufen

Baujahr 1948 für 120 Personen
L. 24,50 mtr. B. 4.68 mtr. H. 4,30 mtr.
SRP 100 mit Mercedes OM 346
Kaufpreis 90.000,00 € + MwSt.
E-Mail: info@schiff-schmitz.de

Tel. 01717793377

Für alle Privatpersonen bis einschließlich April-Ausgabe

Kostenlose Stellengesuche

Schiffahrt-online, die Fachzeitschrift im Internet für die Binnenschifffahrt, erscheint seit dem 16.11.2009 mit einem Stellenmarkt. Über die in den Stellenangeboten freigeschalteten Hyperlinks können Bewerber sich direkt per E-Mail mit den ausschreibenden Stellen in Verbindung setzen. Darüber hinaus gilt bis einschließlich zur April-Ausgabe, dass alle Stellengesuche, die von Privatpersonen (nicht Agenturen, Vermittlern etc.) aufgegeben werden, kostenlos veröffentlicht werden.

Die Größe richtet sich nach der Textmenge und ist auf maximal 1/4 Seite beschränkt.

mail@schiffahrt-online.de

F. Barg Verlag
Scheidtstraße 6,
40239 Düsseldorf
Tel. +49 (0)211-383683
Fax +49 (0)211-383684

Schiffsführer (55) sucht neuen Wirkungskreis

Für mich ist die Schifffahrt ein Beruf, der mir sehr viel Spaß macht, die Arbeit im und mit dem Team Hand in Hand ist für mich sehr wichtig.

Meine Qualifikationen:

- Erfahrung auf Güter-, Tank- und Containerschiffen, sowohl als Einzel- als auch als Koppelverband
- Patente: Rhein komplett, Elbe, usw.
- Radar-, Funk- und ADNR

Von meinem künftigen Arbeitgeber wünsche ich mir,

- dass man miteinander redet und sich an die Vereinbarungen hält,
- dass er die Sicherheit an Bord für wichtig erachtet,
- und seinen finanziellen Verpflichtungen nachkommt.

In mir finden Sie einen zuverlässigen und teamfähigen Mitarbeiter, der nichts weiter möchte, als seine Arbeit machen. Ich würde mich freuen, wenn sich seriöse Unternehmer bei mir melden, damit man über alles Weitere sprechen kann.

Bitte richten Sie Ihr Angebot an

F. Barg Verlag
Chiffre SG 030210
Scheidtstraße 6
40239 Düsseldorf

Die Qualität einer Transportleistung beginnt beim Personal – daher

Weitblick beweisen und ausbilden
Lebenslanges Lernen bedeutet weiterbilden



In unserer Aus- und Fortbildungseinrichtung bieten wir
Lehrgänge für die Binnenschifffahrt

Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V.

Schulschiff RHEIN

Stadthafen / Rheinanlagen

Tel. 0 20 66 – 22 88 0 • Fax 0 20 66 – 22 88 22



Nautiker in allen Positionen willkommen

River Advice ist das führende, unabhängige Kompetenz- und Dienstleistungszentrum in der Flusskreuzfahrt. Das stark wachsende, inhabergeführte Unternehmen entwickelt Projekte in der Binnenschifffahrt für Reiseveranstalter, Investoren und Banken und übernimmt das vollständige Management von Flusskreuzfahrtschiffen.

In 2010 managen wir die Schiffe MS Alemannia, MS Avalon Affinity, MS Avalon Creativity, MS Avalon Felicity, MS Avalon Luminary, MS Avalon Scenery, MS Bellissima, MS Britannia, MS Excellence, MS Fidelio, MS Johannes Brahms, MS Königstein, MS Olympia, MS Princesse de Provence, MS Rembrandt, MS River Art, MS River Explorer, MS River Navigator, MS River Odyssey, MS Sound of Music, MS Spirit of Caledonia und suchen zur Verstärkung unserer nautischen Abteilung per sofort oder nach Vereinbarung Mitarbeiter für die folgenden Positionen:

1. und 2. Kapitäne

Steuerleute

Matrosen

Maschinisten

Wir erwarten:

- Mehrjährige Erfahrung in der Binnenschifffahrt in der jeweiligen Position
- Rhein- und/oder Donaupatent in den Positionen 1. und 2. Kapitän (weitere Patente von Vorteil aber nicht Bedingung)
- Gute Fachkenntnisse in der jeweiligen Position
- Gute deutsche und/oder englische Sprachkenntnisse
- Gute Umgangsformen
- Freude am Beruf

Wir bieten:

- Eine abwechslungsreiche, selbstständige und verantwortungsvolle Tätigkeit auf einem der von uns gemanagten Flusskreuzfahrtschiffe
- Einen Schweizer Arbeitsvertrag inklusive sozialer Absicherung (Kranken-, Renten- und Unfallversicherung)
- Eine der Position angemessene Vergütung
- Die Möglichkeit der persönlichen und fachlichen Weiterentwicklung
- Einen sicheren Arbeitsplatz in einem gesunden wachsenden Unternehmen

Ihre schriftliche Bewerbung richten Sie bitte an:

River Advice Ltd
Nauenstrasse 63A / Postfach
4002 Basel
Schweiz

oder per E-Mail an:
Mika Mihic, HR Assistant Nautik
Tel. +41 61 205 18 60
mika.mihic@riveradvice.com
www.riveradvice.com