

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Neue Ausbildungswerkstatt

Ausbildung von Fachleuten
in der Wasser- und Schiff-
fahrtsverwaltung gesichert

Seite 7

Weltgrößte Schifffahrtsmesse

Hamburger SMM 2010 bestä-
tigt die positive Entwicklung
der Branche

Seite 16 - 28

Arbeiten auf Hochtouren

Rotterdam will mit einem
Central District das „Manhat-
tan an der Maas“ werden

Seite 32



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 



I'M ONE OF THE IRONMEN.



„Wir operieren eine der größten Binnenschiffsflotten in Deutschland. Um die engen Takte und Termine zu halten und den Umlauf zu gewährleisten, brauchen wir moderne, leistungsfähige Maschinen, die zuverlässig und wirtschaftlich betrieben werden können. Deshalb fahren wir die MTU IRONMEN.“



IRONMEN: BUILT TOUGH TO TAKE IT.
MTU SERIES 4000 WORKBOAT EDITION

www.mtu-ironmen.com



Power. Passion. Partnership.

Dipl. Kfm. Heiner Dettmer
 Geschäftsführer der
 Reederei Dettmer
 Bremen



Friedbert Barg
 Herausgeber, Chefredakteur

Die deutschen Binnenhäfen und die Binnenschifffahrt leisten viel. Sie könnten noch mehr leisten, wenn es eine noch bessere Vernetzung mit den deutschen Seehäfen gäbe.

Über 50 % aller Güter werden in Rheinhäfen umgeschlagen

Wenn sich die Mitglieder des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) am 30.9.2010 zu ihrer jährlichen Mitgliederversammlung - diesmal - in Berlin treffen, werden Konzepte zur besseren Vernetzung von See- und Binnenhäfen und der Aktionsplan „Güterverkehr und Logistik“ die bestimmenden politischen Themen der Veranstaltung sein.

Insbesondere zum letzten Punkt, dem Aktionsplan „Güterverkehr und Logistik“, der die strategischen verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung beschreibt und mit dem eine leistungsfähige Infrastruktur gesichert und der Verkehr gleichzeitig energiesparend, effizienter, sauberer und leiser gemacht werden soll, wird Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, die politischen Ableitungen für das System Wasserstraße präsentieren. Es wird dabei fraglos auch um Auswirkungen, Erkenntnisse und Mittelzuweisungen gehen. Ohne die Bereitstellung öffentlicher Mittel kann es keine Verbesserung der Infrastruktur im Bereich Binnenschifffahrt, Wasserstraßen und Binnenhäfen geben. Der Staat, in diesem Fall sein zuständiger Sekretär, Enak Ferlemann, weiß das und hat bereits entsprechende Maßnahmen getroffen.

Binnenschifffahrt, Wasserstraßen und Binnenhäfen können im Grunde zufrieden sein. Der Staat, siehe oben, hat die immer deutlicher werdende verkehrspolitische Bedeutung des Systems Wasserstraße erkannt und ist dabei, einen großen Teil der Güterströme in Richtung Binnenschiff und Binnenhafen zu lenken; wobei es natürlich für jeden ganz selbstverständlich ist, dass Lkw und Bahn zwingend in diese Gesamtplanung, in dieses Gesamtkonzept, hineingehören.

Was und wieviel auch immer „der Staat“ in das System Wasserstraße investieren will, muss, wird oder kann, die Akteure des Systems - die Reeder, Partikuliere und die deutschen Binnenhäfen - können sehr selbstbewusst

in und durch alle entsprechenden Verhandlungen und Sitzungen gehen.

In allen deutschen Binnenhäfen, so hat das Statistische Bundesamt ausgerechnet, wurden im vergangenen Jahr (2009) rund 236,4 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Davon entfallen knapp 120 Millionen Tonnen auf am Rhein gelegene Häfen. Das heißt, dass über 50% der auf Binnenschiffen beförderten Güter in Rheinhäfen ein- oder ausgeladen wurden.

An der Spitze stehen dabei die Duisburger Häfen mit knapp 35 Millionen Tonnen, gefolgt von Köln mit 11,6 Millionen Tonnen. Diese beiden Häfen nehmen auch deutschlandweit die ersten beiden Positionen ein. „Als erster nicht am Rhein gelegener Hafen belegt Hamburg (ohne Berücksichtigung des Seeverkehrs) den dritten Platz“, heißt es in dem Bericht des Bundesamtes. Die Positionen vier bis sieben werden dann mit Mannheim, Ludwigshafen, Neuss und Karlsruhe wieder von Rheinhäfen eingenommen.

Die andere knappe Hälfte des Umschlages wird von den Westdeutschen Kanalhäfen (mit Dortmund an der Spitze), dem Mittellandkanalgebiet (allen voran Hannover und Braunschweig), den Häfen im Wesergebiet, den Binnenhäfen im Elbegebiet (zum Beispiel Dresden und Magdeburg), den Berliner und Brandenburger Binnenhäfen sowie den Häfen am deutschen Teil der Donau, dem Main-Donau-Kanal, dem Main und Mosel und Saar geleistet.

Die deutschen Binnenhäfen und die Binnenschifffahrt leisten viel. Sie könnten noch mehr leisten, wenn es eine noch bessere Vernetzung mit den deutschen Seehäfen gäbe.

Bei der BÖB-Mitgliederversammlung Ende des Monats in Berlin könnten neue Weichen in diese Richtung gestellt werden. ■



Messgeräte für den Einsatz an Bord stellte die Fluke Deutschland GmbH auf der SMM in Hamburg vor (siehe auch Seite 23)

Schifffahrt

- Zeller Associates Management
200 Gäste beim P&I-Sommerfest 6
- BÖB beleuchtet die Eko-Effizienz des Systems
Keine Zweifel am System Wasserstraße 6
- HTAG Karlsruhe:
Peter Walter feiert 25-jähriges Jubiläum 6
- Erster Spatenstich
Baubeginn der Kanalüberführung Elbeu am MLK 7
- Neue Ausbildungswerkstatt des
Wasser- und Schifffahrtsamtes in Bremerhaven
Ausbildung von Fachleuten in der WSV ist gesichert 7
- Umschlaghafen Nr. 1 für den russischen Stahl ist Duisburg
Panopa organisierte 300. Transport von
Stahlcoils für Petrofer 8
- Ennshafen
MSC eröffnet Containerdepo 8
- **Schifffahrt-online** Serie:
Geschichten aus der Schifffahrt
Ganz wie der Alte ... 10
- Präsentation der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
... auch im Wasserbereich Fortschritte 13
- Europäisches Parlament und Rat einig:
Auch die Binnenschifffahrt bekommt Passagierrechte 14
- A-Rosa Flussschiff GmbH: Neue Managerinnen 15

Häfen und Wasserstraßen

- Wirtschaftsminister Bode betont Bedeutung
von Ausbaumaßnahmen
20. Niedersächsischer Hafentag in Emden:
Land im Dialog mit den Hafenkunden 29 - 30
- Staatsrat Peter Wenzel beim Lenkungskreis,
Häfen und Schifffahrt' des Deutschen Verkehrsforums
Koalition in Hamburg steht zur Elbevertiefung 31
- Beirat in Magdeburg
Gemeinsam gegen die Elbeintiefung 31
- In Rotterdam werden mehr Waren nach Deutschland
umgeschlagen als in allen deutschen Häfen zusammen
Rotterdam will „Manhattan an der Maas“ werden 32 - 33

Titelbild: Ein Blickfang für die Besucher der SMM in Hamburg war dieser Propeller am Stand der Piening GmbH (siehe auch Seite 16)

Impressum

Die Fachzeitschrift im Internet www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online
Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

in Fortführung von

Schifffahrts-Magazin

Fachzeitschrift für Binnenschifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik
3. 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

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

Redaktion

Friedbert Barg (mailto:mail@schifffahrt-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 eingesandten Leserbriefen vor. Rücksendung unangefordert eingesandter Manuskripte erfolgt nur, wenn Rückporto beigelegt wurde.

Anzeigenpreisliste Nr. 3/2010 vom 23.5.2010

Inserentenverzeichnis

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

	Titelseite
esa Schiffs- und Yachtversicherungen	U2
MTU Friedrichshafen	7
Wittig GmbH	9
Ball der Schifffahrt	10
Scheepswerf Grave b.v.	11
Carl Rehder GmbH Assekuranz	29
Port of Hamburg	

Schiffstechnik

SMM-Sonderseiten 16 - 28

- 50.000 Fachbesucher aus aller Welt kamen zur Weltleitmesse der Schiffbauindustrie
Hamburger SMM 2010 bestätigt die positive Entwicklung der Branche 16 - 22
- Über 50 Industrieauszeichnungen für Fluke-Messgeräte
Fluke: Professionelle Messtechnik für einen anspruchsvollen Markt 23
- Mit 270 Millionen Euro lag der Umsatz um 5 Millionen EUR über dem des Jahres 2008
Schottel-Gruppe weiter erfolgreich auf Kurs 24 - 25
- Kombinierte Antriebssysteme mit Dieselmotor und Gasturbine für mehr Leistung
MTU-Automation für optimalen Betrieb der Antriebsanlage 26
- Die „Iron Men“-Motoren von MTU jetzt auch für den Betrieb auf Offshore-Schiffen
MTU zeigt neuen Motor für kommerzielle Schiffe 27
- Vom Ballastwasser der Seeschiffe sind oft auch die Binnenwasserstraßen betroffen
Wärtsilä bringt integriertes System zur Aufbereitung von Ballastwasser auf den Markt 28



Wurde auf der SMM gezeigt: MTU 4000-er V12

Rubriken

Editorial	3
Impressum	4

Schifffahrt-online

Wegweiser

Schifffahrt-online, Hier setzt unser neues Angebot für Sie ein. Die **Schifffahrt-online** Zeitschrift im Internet, verzeichnet täglich im Wegweiser kann potenzielle Kunden über den Durchschnitt 350 Zugriffe. Monatlich registriert die Statistik unseres Providers (1&1) seit rund einem Jahr regelmäßig zwischen 8.000 - 11.000 Aufrufe von www.schifffahrt-online.de um dort einen Termin zu verabreden, eine Bestellung aufzugeben oder ein Angebot anzufordern.

Zum einen betreffen die Zugriffe die Suche nach aktuellen Meldungen aus Schifffahrt, Häfen und Schiffstechnik, zum anderen sind die Besucher unserer Internetseite – das wiederum wissen wir aus dann folgenden Anrufen – auf der Suche nach einem qualifizierten Unternehmen, das ihnen bei der Lösung eines technischen, juristischen oder kaufmännischen Problems helfen kann. Ein großer Vorteil Ihrer Anzeige im **Schifffahrt-online** Wegweiser ist, dass sie Tag und Nacht für jeden Internetnutzer zur Verfügung steht. Kein mühsames Suchen in einer gerade erst sorgsam abgelegten Zeitschrift mehr. Einfach www.schifffahrt-online.de aufrufen, auf den „Wegweiser“ klicken - und schon sind Ihre Kunden dort, wo sie hinwollen. Bei Ihnen.

Die Fachzeitschrift im Internet www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online
Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Tel. +49-211-383683

Fax +49-211-383684

mailto:mail@schifffahrt-online.de

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

Zeller Associates Management

200 Gäste beim P&I-Sommerfest

Am 2. September 2010 veranstaltete die Zeller Associates Management Services GmbH (ZAM) als Manager von „Hanseatic P&I“, „Octant Charterer's Liability“ und „Triton P&I“ nunmehr die IV. German P&I Summer Lounge, diesmal in einer anderen Location, auf dem Elbdeck in der Hafen-City. Die Veranstaltung, die jährlich immer am ersten Donnerstag im September stattfindet, hat sich mittlerweile zu einer festen Institution unter Reedern, Maklern und allen anderen Experten der Schifffahrts-Versicherungsbranche entwickelt, was man unter anderem auch an den stark gestiegenen Anmeldungen erkennen kann.

In diesem Jahr waren mehr als 200 Teilnehmer aus dem In- und Ausland der Einladung gefolgt und genossen die Veranstaltung in der Hafen-City bei „Barbecue & Wine“ in entspannter Atmosphäre. Es wurden zahlreiche neue Kontakte geknüpft und alte Verbindungen gefestigt. Die Geschäftsführer Dr. Harald Zeller und Bert Wardetzki sind erneut mit der positiven Entwicklung von Hanseatic P&I sehr zufrieden, was sich insbesondere auch in einem erneut kräftigen Wachstum in 2010 zeigte. Insbesondere sei man positiv davon überrascht gewesen, dass die Krise so gut wie keine Auswirkungen auf den allgemeinen Geschäftsverlauf hatte. ■

BÖB beleuchtet die Öko-Effizienz des Systems

Keine Zweifel am System Wasserstraße

Bereits durch den Weltklimarat (IPCC) wurde dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) die hohe Öko-Effizienz des Systems Wasserstraße bestätigt, berichtet der BÖB in einer aktuellen Presseinformation. Eine stärkere Einbindung von Binnenschifffahrt und -häfen mit ihrer positiven Emissionsbilanz bei gleichzeitig hoher Transportkapazität ist für eine Trendwende im Verkehr zwingend.

Umso wichtiger ist es aus Sicht des Verbandes, die Zukunft des Systems nicht durch eine Pauschalisierung möglicher negativer Einflüsse des Klimawandels auf die Befahrbarkeit von Flüssen und Gewässern zu schwächen. Festzustellen ist, dass



Detlef Bütow



Karl Michael Probst

die tatsächlichen Auswirkungen des Klimawandels auf die langfristige Nutzbarkeit der Wasserstraße nicht wissenschaftlich hinterlegt sind, aber bereits heute einen negativen Einfluss auf den Markt haben und somit Unsicherheit beim Verlagerer erzeugt wird. Anlässlich des am 8.9.2010 vom Bundesverkehrsministerium einberufenen „KLI-WAS-Stakeholder-Treffens“ der am System Wasserstraße Beteiligten, verdeutlichte der

Bundesverband seine Position einer Anpassung des Angebots an alle Eventualitäten, wozu insbesondere eine Flexibilisierung beitragen müsste. Die Binnenhäfen können und müssen sich zu multimodalen Netzknoten weiterentwickeln, Schiffsraum kann durch eine entsprechende Modernisierungsstrategie angepasst werden. Aus Sicht der am System Wasserstraße Beteiligten ist eine langfristige Netzstrategie notwendig, um den

Markt zu vergrößern. Das Angebot wird weiter flexibler zu gestalten sein, um Hoch- und Kleinwasserperioden besser begegnen zu können. Ein stärker intermodal vernetztes Angebot schafft dabei kurzfristige Alternativenangebote. Den Kern des

Netzes muss dabei eine Wasserstraßeninfrastruktur bieten, die den heutigen und zukünftigen Anforderungen gerecht wird und eine Zuverlässigkeit des Systems sichert. Der BÖB überreichte hierzu ein Thesenpapier, das in der Anlage übermittelt wird. Für den BÖB nahmen an der Sitzung Kapitän Detlef Bütow, Sächsische Binnenhäfen Oberelbe und Mitglied des BÖB-Präsidiums sowie Geschäftsführer Karl Michael Probst teil.

HTAG Karlsruhe P. Walter feiert 25-jähriges Jubiläum

Nach Abitur und Grundwehrdienst begann Peter Walter seinen beruflichen Werdegang 1985 mit der Ausbildung/Studium zum Dipl.-Betriebswirt (BA) bei der damaligen Raab Karcher GmbH in Karlsruhe. Nach erfolgreichem Abschluss war er danach in verschiedenen Funktionen bei der Raab Karcher Kohle GmbH tätig. 1993 wurde er zum stellv. Betriebsleiter der Hafen- und Umschlaganlagen in Karlsruhe ernannt.

1996 übernahm der RAG-Konzern die Raab Karcher Kohle GmbH und die Hafentätigkeiten wurden von der RAG Trading GmbH im Geschäftsbereich „Umschlag/Baustoffhandel“ gebündelt. Mit der Übernahme dieses Geschäftsbereiches am 01.04.2000 gingen die süddeutschen Hafen-



Peter Walter

aktivitäten auf HTAG über und P. Walter stand dieser Entwicklung von Anfang an positiv gegenüber. Aufgrund seines pflichtbewussten und gewissenhaften Engagements wurde P. Walter am 01.01.2002 die Leitung des Betriebes in Karlsruhe übertragen und ihm gleichzeitig Handlungsvollmacht erteilt.

Erster Spatenstich Baubeginn der Kanalüberführung Elbeu am MLK

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesbauminister, Enak Ferlemann, hat am 7.9.2010 mit dem ersten Spatenstich den Startschuss zum Bau der Kanalüberführung Elbeu am Mittellandkanal bei Magdeburg gegeben. Das Bauvorhaben ist ein Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 17, das den Ausbau der West-Ost-Wasserstraßenverbindung bis nach Berlin vorsieht. Ferlemann: „Mit dem heutigen ersten Spatenstich für den Bau der Kanalbrücke Elbeu und den Ausbau des Streckenabschnitts Wolmirstedt haben wir eine der letzten Baumaßnahmen an der Mittellandkanal-Hauptstrecke begonnen.“

Der Bund investiert seit mehreren Jahren erhebliche Mittel in den Ausbau des Mittellandkanals.

Mit der geplanten Fertigstellung der Kanalüberführung Elbeu im Jahr 2013 sollen auch die noch verbleibenden Maßnahmen soweit vorgebracht sein, dass auf der gesamten Hauptstrecke die Fahrt mit modernen Güterschiffen möglich ist.

Dazu Ferlemann: „Ein Teilziel konnten wir bereits Ende Juni dieses Jahres erreichen. Mit dem Abriss der beiden letzten alten Brücken über den Mittellandkanal konnte die Durchfahrthöhe von 5,25 m für den ungehinderten zweilagigen Containerverkehr in der Osthaltung des Mittellandkanals vollständig hergestellt werden.“

Der Mittellandkanal ist Teil der Ost-West-Magistrale im Binnenwasserstraßennetz vom Rhein nach Berlin und dient der Vernetzung der Wirtschaftsregion zwischen Ems und Elbe. Zusammen mit den Seehafen hinterlandanbindungen kommt dem Mittellandkanal gerade auch im Hinblick auf das wachsende Güterverkehrsaufkommen in den Seehäfen und die damit notwendige Anbindung an die Binnenhäfen eine wichtige Rolle zu.

Ferlemann: „Mit dem Ausbau der West-Ost-Achse steigern wir die Leistungsfähigkeit und die Zukunftsfähigkeit der Binnenschifffahrt nicht nur in der Region, sondern im gesamten Wasserstraßennetz.“ ■

Neue Ausbildungswerkstatt des Wasser- und Schifffahrtsamtes in Bremerhaven

Ausbildung von Fachleuten in der WSA ist gesichert

In Bremerhaven hat der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Enak Ferlemann, am 1. September 2010 feierlich die neue Ausbildungswerkstatt des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) Bremerhaven eröffnet. Nach seiner Ansprache übergab Ferlemann den beiden Ausbildungsmeistern Andreas Bohling und Enrico Köhler symbolisch den Schlüssel des Gebäudes.

Ferlemann: „Das BMVBS hat rund 750.000 Euro in die neue Ausbildungswerkstatt investiert. Angesichts der gewaltigen Aufgaben, die die 272 Mitarbeiter des WSA Bremerhaven täglich stemmen, braucht es dringend Fachleute, die hier im handwerklichen Bereich ausgebildet werden. Durch die Finanzmittel des Bundes kann dies gewährleistet werden.“

Seit seiner Gründung als Tonnen- und Bakenamts im Jahr 1876 sorgt das Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven dafür, dass der Schiffsverkehr auf der Weser zwischen Brake und der offenen See reibungslos und sicher abläuft. Das Herz des Verkehrssicherungssystems Weser ist hierbei die Verkehrszentrale „Bremerhaven Weser Traffic“, von der aus der gesamte Schiffsverkehr durch Kapitäne des WSA erfasst, beraten

und kontrolliert wird. Außerdem gehört zu den vielfältigen baulichen, nautischen und administrativen Aufgaben der Mitarbeiter auch die regelmäßige Überprüfung der Wassertiefen der Weser, Nebenfahrwasser und Wattfahrwege.

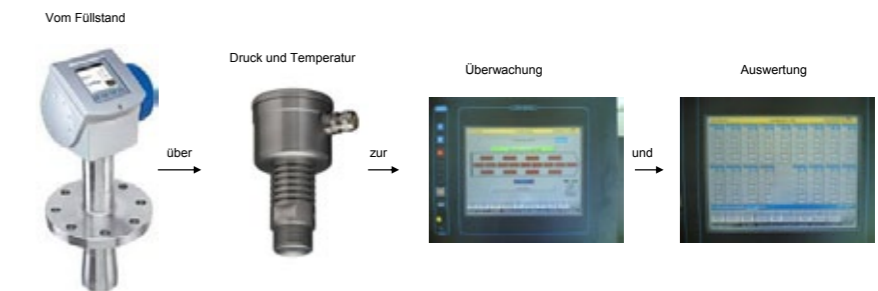
Das Thema „Ausbildung“ genießt in der Bundesverwaltung für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BVBS) seit jeher einen sehr hohen Stellenwert. Die BVBS und hierbei besonders die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung erfüllt seit Beginn der Ausbildungs-offensive 2005 jedes Jahr ihre Verpflichtung aus dem Nationalen Ausbildungs-pakt. Demnach muss der Anteil der Auszubildenden in der Bundesverwaltung mindestens sieben Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten betragen.

Am Stichtag 15.10.2009 arbeiteten in der BVBS 1.536 Auszubildende in den verschiedensten Ausbildungsberufen.

Das entspricht einer Ausbildungsquote von 7,81 Prozent. Am Stichtag 15.10.2010 werden 1.510 Auszubildende in der BVBS in den verschiedensten Ausbildungsberufen arbeiten. Das entspricht einer Ausbildungsquote von 7,84 Prozent. ■

Tankmanagement aus einer Hand.....

...vom Tank bis ins Steuerhaus!



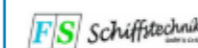
Drei starke Partner für ein gemeinsames Ziel

FS Schiffstechnik
GmbH & Co. KG
Werftstraße 25
47053 Duisburg

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

Wittig GmbH
Max-Peters-Str. 13
47059 Duisburg

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



Umschlaghafen Nr. 1 für den russischen Stahl ist Duisburg Panopa organisierte 300. Transport von Stahlcoils für Petrofer

Die Panopa Logistik GmbH, Duisburg, hat für die auf den Handel mit Stahl, Petroleum und chemischen Produkten spezialisierte Petrofer AG im schweizerischen Reinach den 300. Transport von Stahlcoils organisiert. Per Küstenmotorschiff gelangte die tonnenschwere Fracht von Kaliningrad über die Ostsee, den Nord-Ostsee-Kanal, die Nordsee und den Rhein in den Duisburger Hafen, wo sie jetzt mit dem Kran umgeschlagen wurde. Seit September 2004 arbeitet Panopa im Auftrag von Petrofer. Zunächst auf der Schiene werden die Coils des russischen Stahlproduzenten NLMK von dem südlich von Moskau gelegenen Novolipetsk nach Kaliningrad transportiert. Dort übernimmt Panopa die Fracht gestaut und gesichert an Bord. „Den Seetransport wickeln wir mit Schiffen der Schwestergesellschaft Imperial Reederei-Gruppe ab“, sagt Birgit Ullrich, verantwortlich für europäische Bahn- und Seeverkehre bei Panopa. Umschlaghafen Nummer eins für den russischen Stahl ist Duisburg. Wenn der Pegelstand des Rheins zu niedrig ist, werden die Küstenmotorschiffe in Rotterdam geleichtert. Für den rund 700 Seemeilen langen Transport nach Rotterdam benötigen die Schiffe drei Tage. Bis

nach Duisburg sind sie zwischen vier und fünf Tagen unterwegs. Für Empfänger in Ostdeutschland, die über den Hafen in Wismar beliefert werden, organisiert Panopa auch den Nachlauf per Lkw. Abnehmer der 10 bis 20 Tonnen schweren Coils sind überwiegend deutsche Stahlunternehmen. Zum Einsatz kommt das Metall unter anderem in der Heizungstechnik und im Automobilbau. Die Panopa Logistik GmbH mit Hauptsitz in Duisburg bietet kundenorientierte Logistikdienstleistungen entlang der Supply Chain. Das Spektrum reicht von der Beschaffungslogistik und Lagerbewirtschaftung über Sequenzierung, Vormontage, Produktionsversorgung, Ersatzteillogistik und weltweite Organisation von Transporten bis hin zur Verwaltung von Dienstwagenflotten.

Der Kontraktlogistikdienstleister ist auf die Bereiche Automotive, Stahl, Maschinen- und Anlagenbau sowie Transportmanagement spezialisiert. Panopa ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der international tätigen Imperial Logistics International GmbH und erwirtschaftet mit 2.000 Mitarbeitern an 35 Standorten in Europa einen Jahresumsatz von rund 200 Millionen Euro. ■



Umschlag mit Jubiläum - für die Petrofer AG organisierte Panopa Logistik den 300. Transport von Stahlcoils von Russland nach Duisburg

Ennshafen

MSC eröffnet Containerdepot

Die weltweit zweitgrößte Reederei MSC Mediterranean Shipping Company hat am 10. September 2010 ein weiteres Containerdepot im Ennshafen eröffnet, das nun alle namhaften Reedereien zu seinen Kunden zählt. MSC betreibt aktuell 419 Containerschiffe mit einer Gesamtkapazität von rund 1.734.000 TEU und hat direkte Verbindung zu 6 Kontinenten sowie 335 Häfen weltweit. Auf 200 Liniendiensten werden jährlich etwa 10 Mio. TEU transportiert. Das im Jahr 1970 gegründete private Unternehmen konnte neue Kunden gewinnen, die ihre Geschäfte bereits über den Containerterminal Ennshafen abwickeln. Dies war ausschlaggebend für die Errichtung des MSC-Depots im Ennshafen.



Für den Containerterminal bedeutet der Start des Containerdepots von MSC ein enormes Entwicklungspotenzial hinsichtlich des weiteren Ausbaus der Ganzzugverbindungen zu den Seehäfen, um den Service für die verladende Wirtschaft noch zu verbessern und optimale Bedingungen für eine vernetzte Logistik zu schaffen.

Ständige Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur im Ennshafen machen sich bereits bezahlt. Dies unterstreichen auch die aktuellen Umschlagzahlen 2010: Mit 145.551 TEU (Stand August) konnte der Containerterminal bereits eine Steigerung von 41 Prozent gegenüber dem Vorjahr verbuchen.

Auch beim Wasser-/Landumschlag im Ennshafen erfolgte ein deutlicher Aufschwung. Mit 423.788 Tonnen wurde sogar das Ergebnis von 2008 (380.368 to) – vor der Wirtschaftskrise – übertroffen.

Tradition • Kameradschaft • Geselligkeit Förderung des Schiffernachwuchses



Neben der Wahrung und Pflege dieser Punkte, welche die Hauptaufgaben der Duisburger Schiffervereine darstellen, lädt der Festausschuss „Ball der Schifffahrt“ jährlich im Herbst zu dem Fest ein, das mit einem mitreißenden innovativen Programm immer mehr Gäste begeistert.

Machen auch Sie sich einige schöne Stunden im Kreis von Freunden und Schifffahrtsinteressierten und feiern Sie mit uns in der

Glückauf-Halle
Lusienstraße 39 • Duisburg-Homburg

den **Ball der Schifffahrt**
Duisburg 2010

Samstag, 30. Oktober 2010

Einlass 19:30 Uhr

Beginn 20:00 Uhr

Eintritt 12,50 €uro

Jörg Hammerschmidt
Conference • Stimmen der Welt

Roy Gardner und James
Magie • very british

Kai Magnus Sting
Humor • Lebende Ruhrpott-Kultur

The Blue Birds
Tanz • Internationale Show-Band

Phoenix-Brasil Show
Show • Brasilien zu Gast am Rhein

Kartenvorverkauf

(keine Vorverkaufsgebühren)

Zweirad Lata • Telefon 02066/33232
Glückaufstraße 8 • 47198 Duisburg-Homburg

Geschichten aus der Schifffahrt

Ganz wie der Alte ...

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

Wie bereits schon einmal festgestellt, nehme ich es, bei meiner Geschichten-schreiberei mit der Chronologie und der Ordnung nicht so genau. Alles was so an mich herangetragen wird, bzw. an das ich mich so erinnere, wird halt auch so wie's kommt aufgeschrieben.

So möchte ich in dieser Ausgabe mal wieder eine Geschichte von mir und meinem schiffischen Werdegang aus den 60-er Jahren erzählen. Aufmerksam hierauf wurde ich durch einen Eintrag meines Vaters in seinem privaten Reisetagebuch aus dem Jahr 1967. Da stand, nein da steht noch immer, unter der Rubrik vom Freitag, den 05. Mai 1967: An Bord: MS Riehen, 21:00 Uhr, Rotterdam Prins-Hendrik-Kade, Feierabend, kommen erst Montag ans Laden im Botlek. Mein Sohnmann, der Gerd, (ha, - das bin ich) hat

auf dieser Reise zum ersten Mal so richtig unter Beweis stellen können, dass ich ihm scheinbar doch schon einiges beigebracht habe. Es macht Spaß, zu sehen wie schiffisch er schon geworden ist und das Festhalten (Fahren) scheint ihm im Blut zu liegen.

Während ich diese Eintragung lese kommen mir, (seltsam berührt) zwei Dinge in den Sinn. Mein Vater hatte mich, während meiner Lehrzeit als Schmelzer an Bord des MS Riehen, eigentlich so gut wie nie gelobt, - außer an diesem Abend des 05. Mai!

Da sagte er nämlich, wenn du heute Abend mal ein bisschen an Land (z.B. in diese „Beiz“ Vlag en Wimpel*) gehen willst, hab' ich nichts dagegen, - war schon ein starkes Stück von dir, was du dir da heute geleistet hast, und das meine ich durchaus positiv, aber beim nächsten Mal weckst du mich bitte früher, - - - und um 10:00 (22:00) Uhr bist'e wieder an Bord - klar!?

Er war nämlich, bis zu diesem Zeitpunkt - und danach eigentlich auch wieder, davon überzeugt, dass Lob den Charakter verdirbt. Mir war in diesem Zusammenhang gar nicht bewusst, dass ich ein solches Lob (ausnahms-) bzw. möglicherweise ja auch verdient hatte, - so selbstverständlich war mir das erschienen - damals, was ich (mir) an diesem Tag, wie er es nannte, geleistet hatte. Das Ganze hatte sich, soweit es mir noch in Erinnerung ist, so abgespielt.

Wir führen zum Zeitpunkt des Geschehens, wie das so schön hieß, „mit einem fehlenden Mann“. Dies bedeutete aber nix anderes als, dass von der vorgesehenen bzw. vorgeschriebenen Besatzung von fünf Mann nur vier an Bord waren. Mein Vater, der Maschinist, der Steuermann und ich, der Schmelzer. Einer fehlte permanent.

Es gab einfach nicht genügend Personal zu dieser Zeit. Auf



Der Vater unseres Autors am Haspel

Hilfsleute, so was Ähnliches wie freie Mitarbeiter an Bord, verzichtete mein Vater gerne, wenn es denn möglich war und von der Reederei nichts anderes bestimmt wurde. Das alles hieß dann u.a. aber auch, wie ich es in einer früheren Geschichte schon mal erwähnt hatte, dass wir die Rund-um-die-Uhr-Fahrerei, wie in der Erzfahrt üblich, mit 4 anstatt mit 5 Leuten zu bewältigen hatten. Und für mich im Speziellen hieß das, ich hatte, obwohl noch in der Ausbildung, voll meinen Mann zu stehen. Ich möchte an dieser Stelle ausdrücklich betonen, dass es vielen Auszubildenden in der Binnenschifffahrt in dieser (wilden) Zeit genau so erging. Um es vorsichtig auszudrücken, - - - Jugend- und Arbeitsschutz waren zu dieser Zeit im Bereich der Binnenschifffahrt noch keine strikt angewendeten Vorschriften und waren im Bewusstsein der damals Verantwortlichen auch noch nicht sehr hoch angesiedelt. (Bei dem, was ich da jetzt aufschreibe, wird mir eines im Moment so richtig bewusst, (vor dem Hintergrund der Tatsache, dass ich ja heute bzw. schon seit fast 26 Jahren Wasserschutzpolizist bin), - na so was!? Was das wohl heute für Folgen hätte, wo gerade die Binnenschifffahrt doch wohl einer der am häufigsten kontrollierten Verkehrsträger ist!!) Mein Vater hatte den Dienst bzw. die Arbeitszeit an Bord notgedrungen so eingeteilt, dass zum einen der Steuermann und der Maschinist und zum anderen er und ich, der Schmelzer, eine Schicht (Wache) bildeten. An besagtem Tag hatte er bestimmt, dass die Talfahrt von Walsum nach Rotterdam zunächst mal von ihm und mir übernommen würde, weil der Steuermann und der

Maschinist in der kompletten Nacht zuvor mit dem Löschen der Ladung in Walsum-Süd und einer kleineren Maschinenreparatur beschäftigt waren.

Die Beiden halfen am 05. Mai morgens gegen 06:00 Uhr noch beim Aufpacken der Schleppschiffe „Malm 8 und 9“ und waren ab dann verschwunden, um sich ihren wohlverdienten Schlaf zu holen.

Bis Lobith stand Vater am Haspel und ich spritzte das Deck ab und schaute ab und zu nach den Maschinen und verrichtete ansonsten die üblichen Arbeiten an Deck - und kochte jede Menge Kaffee.

Während der Zollklarierung in Lobith, so zwischen 11:00 und 12:00 Uhr erhielt ich dann noch den Auftrag, „irgendetwas“ zum essen auf den Herd bzw. den Tisch zu bringen, - gehörte ohnehin zu meinen Aufgaben. Meine Kochkunst war zu jener Zeit allerdings noch sehr ausbaufähig. Meistens gab's Gulasch und Nudeln oder Nudeln und Gulasch, (man nannte dies in den entsprechenden Kreisen auch das Hanielsessen).

Gegen 12:15 Uhr ging's wieder rund, weiter zu Tal Richtung Rotterdam. Nachdem wir die Brücken in Nijmegen passiert hatten, rief mich mein Vater ins Steuerhaus und meinte, (er meinte den Haspel übernehmen und den Schleppzug fahren), ich leg' mich ein wenig auf die Bankkiste (im Steuerhaus) und mach' ein kleines Nickerchen. Wenn irgendetwas unklar ist, weckst du mich sofort, - klar!? Ja Chef, antwortete ich. Diesen Ausdruck hörte er zwar nicht so gerne, aber diesmal schmunzelte er nur. Ich wusch mir also die Hände, zog den verschmutzten Kesselpack aus und übernahm frisch gekämmt und relativ sauber den Haspel. Ohne mir viele Gedanken darüber zu machen, steuerte ich den Schleppzug zu Tal. Vater musste ziemlich erschöpft sein, er schlief tief und fest auf der Bankkiste. Selbst die sonst bisweilen heftig auftretenden Schnarchlaute fehlten diesmal. Mir fiel ein, dass er in der vergangenen Nacht in Walsum wahrscheinlich doch des Öfteren an Deck erschienen war um beim Löschen nach dem Rechten zu sehen, zumal mal wieder etliche Straudielen* dran glauben mussten. Außerdem war das, außer für mich, kein

rechtes Schlafen, wenn der schwere Erzgreifer der Lade- und Löschrücke ständig gegen die Laderaumwände donnerte; mir selbst machte das in dem Alter, in dem ich mich befand, so gut wie nichts aus. Wenn ich müde war, schlief ich sogar im Stehen ein, worauf ich, weil es davon auch eine kleine Anekdote zu erzählen gibt, noch zu sprechen komme.

Die Talfahrt verlief, bei schönstem Maiwetter, ohne besondere Vorkommnisse. Ich machte mir den Spaß und versuchte, in ähnlicher Weise wie mein Vater, (er schlenderte beim Fahren immer so am Haspel vorbei, schaute nach hinten auf die Anhänge und auf'm Rückweg von der einen Steuerhausseite zur anderen wieder nach vorne) zu verfahren. Übrigens hieß es für Schleppzugführer immer: Beim Fahren ein Auge für die Schiff' im Anhang ein Auge für den Kurs! So verging eine Stunde nach der anderen. Die Talfahrt verlief recht flott, wir hatten ziemlich guten Wasserstand und erreichten das Gezeitengebiet (etwa so ab Zaltbommel) bei ablaufendem Wasser, also bei einsetzender Ebbe. Irgendwie hatte ich mir in den Kopf gesetzt, den Alten, also meinen Vater erst zu wecken, wenn ich wirklich mit meinem (schiffischen) Latein am Ende wäre. So traute ich mir sogar zu, ohne den Alten vorher zu fragen (es war aber auch absolut nichts im Wege), den Schleppzug vollhand* voraus sowohl in die Merwede (die Bouven- und Benedenmerwede*) und in Dordrecht

in die Noord* zu fahren. Unter den wachen Augen meines gestrengen Lehrherren hatte ich dies ja in der Vergangenheit schon öfter fertig gebracht. Unterwegs war es mir sogar gelungen, auf der Waal so ganz nebenbei auch noch einem anderen Schleppzug vorbei zu fahren, also zu überholen.

Etwa in Höhe Kinderdijk wurde es mir dann doch zu mulmig. Schließlich dauerte es jetzt nicht mehr lange und wir erreichten IJsselmonde, wo wir (wie immer) unsere Anhänge während der Talfahrt von zwei Hafenschleppern abgenommen bekommen sollten. Ich weckte also meinen Vater mit den Worten: Ich glaube du musst jetzt weitermachen, wir sind gleich in IJsselmonde, ich muss den anderen Bescheid sagen und wir müssen die Schleppstränge klar machen (Zeis lösen) zum Einholen.

Er war ziemlich schnell in der Senkrechten, brauchte aber dann eine kurze Weile um sich zu orientieren. Selten habe ich in seinem Gesicht ein solch ungläubigen Ausdruck gesehen. Sag mal, begann er, wie lang' habe ich denn auf der Bankkiste geschlafen und wieso sind wir den schon gleich da. Hast du etwa ganz alleine . . . ?? Wo sind der Günter und der Hans?

Die pennen noch, sagte ich. Vor 'ner Stunde ungefähr hab' ich nur mal kurz den Kopf vom Hans vorne in Kajütskappe (Oberlicht) gesehen. Der Günter war wohl zwischendurch mal im Maschinenraum und ist dann auch wieder verschwunden. Der Alte schüttelte

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.

Ihr Spezialist auf allen Gebieten der Transport- und Schiffsversicherung



Bei uns können Sie sicher vor Anker gehen!



CARL REHDER GMBH

Von ihren Büros in Seevetal (Hittfeld) und seit Anfang 2008 auch von Zwijndrecht in den Niederlanden aus sowie durch ihre Repräsentanten 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,

Assekuranz- und Schiffsmakler 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

ungläubig den Kopf. Das gibt's doch gar nicht, meinte er, der Schmelzer fährt ganz allein den Schleppzug von Nijmegen nach Rotterdam. Also das darf ich keinem erzählen. Ist wirklich alles klar gegangen? Ich bin mir keiner nautischen Verfehlung bewusst, antwortete ich kess. Er schaute mich groß an und meinte immer noch konsterniert, also das is'n Ding, da hab'n wir uns was Tolles geleistet. Gott sei Dank schimpft er nicht, dachte ich erleichtert, nachdem ich mich zunächst über seine Betroffenheit erschrocken hatte und mir dabei erst ganz langsam klar wurde, was ich da gemacht hatte. Ich glaube, mein Vater war mehr verlegen als erbost. Gewollt forsch bestimmte er: Auf - geh' die anderen wecken und dann seh'n wir zu, dass wir die Schiff' loswerden.

Als, ca. eine Woche später, die beiden Schiffsführer des Malm 8 und 9, Klaus Sch. und Eduard K. in Walsum in der Kantine der GHH-Werft auf meinen Vater trafen und man zu vorgerückter Stunde u.a. auch auf die letzte Talfahrt und meine (sagen wir mal) Feuertaufe zu sprechen kam, meinten die beiden Malmfahrer ganz erstaunt: Wie bitte, wer ist gefahren, dein Sohn?! Das haben wir gar nicht bemerkt. Der hat „einen Strahl“ gefahren, wie sein Alter. Außerdem hat der sich genau so wie du im Steuerhaus bewegt, von einer Seite auf die andere am Haspel vorbei marschiert, ist er!
Von diesem Gespräch habe ich erst Jahre

später erfahren, - wie ich schon sagte... ... Lob verdirbt den Charakter, meinte mein Chef damals ja noch. Übrigens, - das mit dem im Stehen schlafen, auf das ich noch zu sprechen kommen wollte, hätte einmal beinahe dazu geführt, dass ich meinen Kapitän, meinen Vater also, über Bord geschubst hätte. Wohlgermerkt hätte, - es ging gerade noch mal gut. Passiert war das Ganze, ich denke es war auch so im Jahr 1967, ebenfalls im Südhafen Walsum beim Entladen, irgendwann nachts so gegen 01:00 / 02:00 Uhr Morgens. Als Beobachter beim Löschen eingeteilt stand ich auf dem Trittlech der erhöhten Laderäume 8, 9 und 10. Die Arme auf dem etwa in Augenhöhe seitlich neben dem Laderaum aufgetürmten Lukenstapel verschränkt und den müden Kopf auf die Unterarme legend, musste ich wohl kurzfristig im Stehen eingeschlafen sein. Und das, obwohl der schwere Erzgreifer der besagten Löschrücke bei jedem Hub in nur ca. einem halben Meter Entfernung an meinem Kopf vorbeiswebte oder sollte ich sagen - vorbeirauschte?! Es war auch wiederholt vorgekommen, dass der Greifer auch schon mal gegen den Lukenstapel donnerte. Mein Vater näherte sich, während meines „Sekundenschlafes“ vielleicht waren es auch Minuten, von achtern aus seiner Wohnung kommend im Gangbord, das (wie erwähnt) etwa 60 cm unterhalb meines Standortes verlief und balancierte ein Tablett, auf dem sich Kaffee und was zu essen befand. Als

er etwa in meiner Höhe war, rief er laut (es war ja auch eine laute Umgebung): He! Träumst du? - - - Was jetzt kam, war ein heftiger Reflex meinerseits. Ich knickte, ob des unsanften Weckrufes, ruckartig in der Körpermitte zusammen, mein zu der Zeit noch relativ schmales Hinterteil schoss nach hinten und - traf das Tablett. Kaffee, Milch, Zucker, belegte Brote - alles schoss im hohen Bogen ins Hafenbecken. Mein Chef, den ich zudem mit dem (im wahrsten Sinn des Wortes) Corpus Delicti am Oberkörper erwischte, geriet heftig ins Straucheln und konnte sich gerade noch an der Gangbord-Geländerstütze festhalten, sonst wäre er beim Kaffee gelandet. Wie die Reaktionen der Beteiligten dieses Geschehens im Einzelnen aussahen bzw. wie sie sich anhörten, möchte ich an dieser Stelle nicht so genau schildern. Jedenfalls war eine der Folgen für mich, dass ich umgehend meine Koje zwecks einer Mütze voll Schlaf, aufzusuchen hatte. Außerdem musste ich bei nächster Gelegenheit ein neues Kaffeeservice besorgen.

Kleines Glossar

- * „Beiz“ Vlag en Wimpel = typische Hafenkneipe auf der Prins-Hendrik-Kade
- * Straudielen = Hartholzdielen als Boden der Laderäume
- * vollhand = mit voller Kraft (Vollgas)
- * Merwede und Noord = teilw. Künstliche Stromarme im Mündungsdelta des Rheins
- * Strahl gefahren = klaren, geraden Kurs fahren ohne unnötige Ruderbewegungen

Die Fachzeitschrift im Internet

www.schifffahrt-online.de

Schifffahrt-online

Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Suchen · Verkäufe · Wohnungen · Partnerschaften

Private Kleinanzeigen

erscheinen bei uns kostenlos.

Tel. +49-211-383683 Fax +49-211-383684 mail@schifffahrt-online.de

Präsentation der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit ... auch im Wasserbereich Fortschritte

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hat eine Bilanz gezogen: 20 Jahre Deutsche Einheit - das sind fast 20 Jahre Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE). Und: „Deutschland ist zusammengewachsen! Für die Infrastruktur kann ich das mit Fug und Recht sagen. Alte Ost-West-Lebensadern sind wieder geknüpft und neue entstanden. Mit den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit haben wir seit 1991 Gewaltiges geleistet.“ Bereits im April 1991 hatte die damalige Bundesregierung unter Helmut Kohl eine passende Antwort auf die desolate ostdeutsche Infrastruktur gegeben: Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Insgesamt 17 Schienen-, Straßen- und Wasserverkehrswege wurden mit einem Investitionsvolumen von rund 39,4 Milliarden Euro in Angriff genommen. Ramsauer: „Damals ging die Freude über den Fall der Mauer mit dem Reiseerust einher. Zwei Jahrzehnte nach der deutschen Wiedervereinigung sind sechs von neun Schienenprojekten fertig gestellt und die anderen drei im Bau. Auf allen Eisenbahnstrecken können wir deutlich mehr Verkehr aufnehmen und kürzere Fahrzeiten verzeichnen. Während man

zum Beispiel 1990 noch über vier Stunden brauchte, um von Hamburg nach Berlin zu fahren, ist dies heute in 90 Minuten möglich. Rund 95 Prozent der Straßenprojekte sind unter Verkehr oder im Bau. Auch bei der Straße ein überzeugendes Beispiel: Von Berlin nach Heiligenstadt brauchte man früher mindestens sechs Stunden, heute sind es mit dem VDE Nr. 13 nur noch rund drei Stunden.“

Auch im Wasserbereich gibt es Fortschritte. Seit 2003 verhilft das Wasserstraßenkreuz Magdeburg als Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nummer 17 der Binnenschifffahrt zwischen dem Ruhrgebiet und Berlin zu Unabhängigkeit von den schwankenden Wasserständen der Elbe. Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Berlin, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen haben - unterstützt durch die VDE - eine beachtliche wirtschaftliche Entwicklung genommen. Aber auch die ehemaligen Zonenrandgebiete von Bayern, Hessen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein profitieren heute von einer deutlich verbesserten Infrastruktur. Mehr als drei Viertel der Gesamtinvestitionen sind bereits erfolgt. Ramsauer: „Trotz der notwendigen Kon-



Dr. Peter Ramsauer

solidierung des Bundeshaushalts werden wir die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit weiter vorantreiben. Beim VDE Nr. 8 halten wir an unserem Ziel fest, die Neubaustrecke Erfurt - Leipzig bis Ende 2015 und die Neubaustrecke Ebensfeld - Erfurt bis Ende 2017 fertig zu stellen. Bis 2016 wird auch der Eisenbahnverkehr zwischen Leipzig und Dresden durch das Verkehrsprojekt Nummer 9 einen großen qualitativen Schub erhalten. Bei den VDE- Straßenprojekten A4 und der A9 gehen wir erfolgreich mit Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) ganz neue Wege.“



Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg.

Foto: euroluftbild.de

Europäisches Parlament und Rat einig:

Auch die Binnenschifffahrt bekommt Passagierrechte

Von Jörg Rusche *

Das Europäische Parlament und der Rat haben sich im Juli 2010 auf einen Kompromiss zu den Rechten von Reisenden im See- und Binnenschiffsverkehr verständigt. Nun ist es nur noch eine Formsache, dass nach einer zweiten Lesung im Rat die neue europäische Verordnung wahrscheinlich noch im Herbst 2010 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht wird. Weitere zwei Jahre später ist die europäische Regelung dann unmittelbar geltendes Recht in der gesamten Union, ohne dass dafür noch einmal eine nationale gesetzgeberische Maßnahme erforderlich wäre. Damit bekommt auch der Schiffsverkehr eine Regelung, die es im Luft- und Schienenverkehr bereits gibt. Für Busreisen konnte in Brüssel vor der Sommerpause noch keine Einigung erzielt werden. Aus Sicht der Binnenschifffahrt lassen sich die wichtigsten Vorschriften wie folgt zusammen fassen:

1. Regelungsbereich

Die Verordnung enthält unter anderem Vorschriften zum Verbot der Diskriminierung und der Unterstützung von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität. Sie gibt den Fahrgästen Rechte bei Annullierungen und Verspätungen, verpflichtet den Beförderer zur Information der Passagiere und enthält eine Reihe von Vorgaben zum Umgang mit Beschwerden. In der Schifffahrt werden also im wesentlichen dieselben Bereiche geregelt, die der Verbraucher aus vergleichbaren Regelungen im Zug- und Luftverkehr kennt.

2. Geltungsbereich

Es werden Fahrten nach einem veröffentlichten Fahrplan erfasst, wenn der Einschiffungshafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt. Bei einem veröffentlichten Fahrplan gilt die Verordnung auch, wenn die Einschiffung nicht im Hoheitsgebiet eines Mitgliedsstaats liegt und der Ausschiffungshafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedsstaats

liegt, sofern der Verkehrsdienst von einem Beförderer aus der Union erbracht wird. Dieser Fall wird in der Binnenschifffahrt selten vorkommen. Schließlich gilt die Verordnung auch für Gäste einer Kreuzfahrt, bei der der Einschiffungshafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt.

Für die Gäste einer Kreuzfahrt trifft den Beförderer allerdings weder die Pflicht, bei einem aufgrund einer Annullierung oder Verspätung versäumten Anschluss alle zumutbaren Anstrengungen zu unternehmen, die betreffenden Fahrgäste über alternative Anschlüsse zu unterrichten, noch gelten für die Gäste einer Kreuzfahrt die Vorschriften über die anderweitige Beförderung und Fahrpreiserstattung bei annullierten oder verspäteten Abfahrten sowie zur Entschädigung durch Fahrpreisnachlass bei einer verspäteten Ankunft.

Sehr wichtig sind in der Binnenschifffahrt vor allem die Fälle, in denen die Verordnung nicht gilt. Sie gilt nicht für Fahrgäste, die mit Schiffen reisen, die für die Beförderung von maximal 12 Fahrgästen zugelassen sind. Damit musste der Rat dem Parlament bei der Höchstzahl der Gäste entscheidend entgegen kommen. Die ursprünglich von den im Rat vertretenen Regierungen geforderten Grenze von 36 Passagieren gibt es nur noch



Linienschiff im Hamburger Hafen.

Foto: Angelika Burand

für Schiffe ohne Maschinenantrieb und für bestimmte vor 1965 gebaute Fahrzeuge. Noch wichtiger allerdings sind die Auschlüsse für Ausflugs- und Besichtigungsfahrten (die in den englischen Arbeitstexten mit „excursions“ und „sight seeing“ beschrieben werden) und bei denen es sich nicht um eine Kreuzfahrt handelt. Eine Kreuzfahrt im Sinne der Verordnung erfordert allerdings unter anderem mehr als zwei Übernachtungen an Bord und schließt damit einige im allgemeinen Sprachgebrauch Schnupperkreuzfahrten genannte Reisen ebenfalls vom Geltungsbereich der Verordnung aus.

Auch der Ausschluss für Gäste, die mit Schiffen reisen, deren für den Schiffsbetrieb verantwortliche Besatzung aus höchstens drei Personen besteht oder die im Personenverkehr eine Gesamtstrecke von weniger als 500 m in der einfachen Fahrt zurücklegen, ist für die Binnenschifffahrt und die Fähren im Binnenland alles andere als unwichtig. Schon aus dieser Zusammenfassung des Geltungsbereichs wird deutlich, wie intensiv um jedes Wort des Artikels zum Geltungsbereich in den Arbeitsgruppen des Rats, in den Ausschüssen des Parlaments und im Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gerungen wurde. Die Kommission ließ dabei durchblicken, dass sie mit ihrem Vorschlag vom Dezember 2008 nie die Tagesausflugschifffahrt regeln wollte. Diese Absicht hatte sie aber im Wortlaut ihrer Dokumente hervorragend versteckt.

3. Personen mit eingeschränkter Mobilität

Personen mit eingeschränkter Mobilität dürfen keine höheren Ticketpreise abverlangen oder ein Ticket gar versagt werden. Für den Bereich der Binnenschifffahrt ist von besonderer Bedeutung, dass die erst 2004 verabschiedeten Regelungen zur Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität aus dem Kapitel 15 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die heute in Deutschland wortgleich in Anhang II zur Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO) zu finden sind und die für Schiffe, die nicht auf dem Rhein verkehren, ebenfalls mit der BinSchUO umgesetzt wurden, von den Vorschriften der europäischen Verordnung unberührt bleiben. Ein engeres Zusammenwirken zwischen Beförderer und behinderten Personen ist aber erforderlich,

* Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. und Mitberichterstatte zur Verordnung im Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss

wenn eine Buchung erfolgt. Hierzu lohnt die genaue Durchsicht der Verordnung und ihrer Anhänge, die unter anderem auch das Training im Umgang mit Personen mit eingeschränkter Mobilität regeln werden. Immer wichtiger wird auch die Information, wo Gäste mit Behinderungen an Bord gehen können und wo nicht.

4. Beispiele für Entschädigungsregelungen

Bei annullierten oder verspäteten Abfahrten treffen Terminalbetreiber und Beförderer demnächst genau normierte Informationspflichten, die so rasch wie möglich, spätestens aber 30 Minuten nach der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit greifen. Muss der Beförderer vernünftigerweise davon ausgehen, dass sich eine Abfahrt um mehr als 90 Minuten verzögert oder dass sie annulliert wird, hat er für Verpflegung der Gäste zu sorgen, sofern ihm dies möglich ist. Bei Annullierung oder Verspätung einer Abfahrt, die einen Aufenthalt von einer oder mehreren Nächten notwendig macht, bietet der Beförderer den Gästen, sofern dies praktisch durchführbar ist, ebenfalls einen kostenlosen Imbiss, Mahlzeiten und Erfrischungen an und sorgt zusätzlich für eine Übernachtung an Bord oder an Land. Für Übernachtungen können die Kosten auf 80 Euro je Fahrgast und Nacht für höchstens drei Nächte beschränkt werden.

Bei 90 Minuten Verspätung liegt auch die Grenze, ab der ein Beförderer verpflichtet ist, den Gästen unverzüglich die Auswahl zu geben zwischen anderweitiger Beförderung unter vergleichbaren Bedingungen oder der Erstattung des Fahrpreises, wobei mit letzterem ein Anspruch auf eine kostenlose Rückfahrt zum im Beförderungsvertrag festgelegten Abfahrtsort hinzukommen kann.

Eine Entschädigung durch Fahrpreisnachlass bei verspäteter Ankunft bei einmaliger Fahrt setzt eine Verspätung von mindestens zwei Stunden bei einer planmäßigen Fahrtdauer von mehr als vier und bis zu acht Stunden voraus. Die dann eintretende Entschädigung beträgt 25 Prozent und ist bei noch längerer fahrplanmäßiger Reisedauer weiter gestaffelt. Auch hier sind kaum Anwendungsfälle im Binnenland denkbar.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt wird seine Mitglieder über das Inkrafttreten der Regelung informieren. Namentlich wird ein Hinweis auf die deutsche Fassung der Verordnung im Amtsblatt der Union beigefügt sein. ■

Groups und Sales A-Rosa Flussschiff: Neue Managerinnen

Eva Fischer



Seit Anfang September leitet Eva Fischer die Gruppenabteilung der A-ROSA Flussschiff GmbH. In dieser Position zeichnet die gebürtige Österreicherin für das gesamte Gruppengeschäft der Rostocker Reederei und das insgesamt dreiköpfige Team verantwortlich. Die 31-Jährige gelernte Garten- und Landschaftsgestalterin sowie Freizeit und Gästebetreuerin begann 1999 ihre touristische Laufbahn bei der Reederei Deilmann. Von 2003 bis 2005 war Fischer bei der Thomas Cook AG als Reiseleiterin in verschiedenen Zielgebieten tätig, bevor sie 2005 zu A-ROSA an Bord kam. Es folgten verschiedene Stationen auf allen drei Fahrtgebieten, zuletzt in Funktion als Guest Relation Managerin der beiden neuen Rheinschiffe A-ROSA AQUA und A-ROSA VIVA, wo sie jeweils die Indienststellung mit begleitete.

Lydia Förster



„Sales Manager International“ bei der Seit dem 13. September 2010 ist Lydia Förster Sales Manager International der A-ROSA Flussschiff GmbH und in dieser Position als Ansprechpartnerin für ausländische Partner und Projekte der Rostocker Reederei verantwortlich. Im Fokus des neu geschaffenen und dem Bereich Sales & Marketing direkt unterstellten Bereiches „Sales International“ stehen die Neugewinnung zusätzlicher Vertriebspartner sowie die Repräsentanz des Unternehmens im Ausland.

50.000 Fachbesucher aus aller Welt kamen zur Weltleitmesse der Schiffbauindustrie

Hamburger SMM 2010 bestätigt die positive Entwicklung der Branche

Umweltschutz und Offshore als Innovationstreiber

Die SMM 2010, 24. shipbuilding, machinery & marine technology, international trade fair hamburg, die nach viertägiger Dauer (7. bis 10. September) heute ihre Tore schloss, war mit 2003 zufriedenen Ausstellern aus 58 Ländern und 50.000 Fachbesuchern aus aller Welt wirtschaftlicher Impulsgeber der Branche. „Die SMM hat ihre Führungsrolle als Weltleitmesse erneut eindrucksvoll unter Beweis gestellt“, zog Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Messe und Congress ein positives Fazit. „Wir haben auf der SMM 2010 alle aktuellen und zukunftssträchtigen Themen der maritimen Industrie besetzt“.

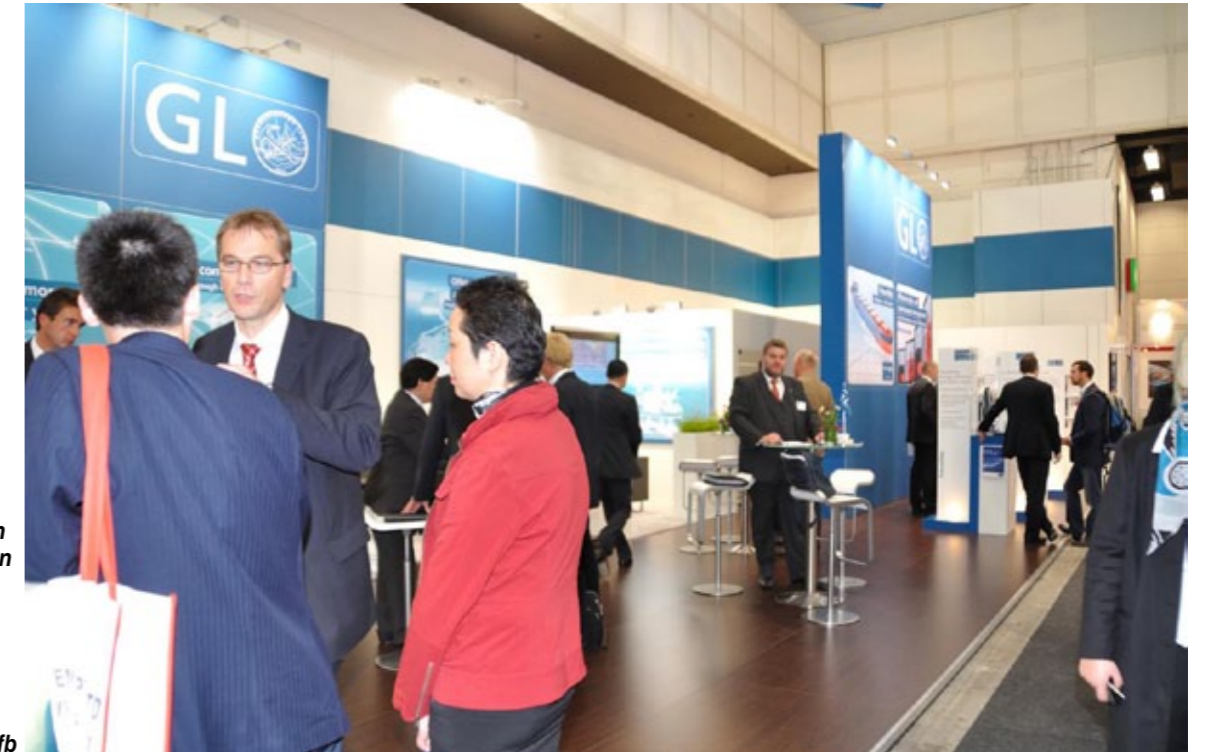
Dabei kam die größte Besuchergruppe aus Reedereien und Schifffahrtsunternehmen, gefolgt vom Maschinen- und Anlagenbau und der Schiffbau- und Werftindustrie. Die Fachbesucher der SMM 2010 waren zu 69 Prozent Entscheidungsträger innerhalb ihrer Unternehmen (SMM 2008: 67 Prozent). Mehr als ein Drittel der Fachbesucher kamen aus dem Ausland. Knapp zwei Drittel der internationalen Fachbesucher beurteilen die gegenwärtige wirtschaftliche Situation positiv und erwarten eine weitere Verbesserung. Die ausstellenden Unternehmen, die zu zwei Dritteln aus dem Ausland kamen, verbreiteten durchweg Optimismus, auch wenn sich dieser manchmal noch ein wenig gedämpft

äußerte. „Grüne“ Technologien, Offshore-technik und Schiffsfinanzierung bildeten die diesjährigen Schwerpunkte der internationalen Fachmesse und des Rahmenprogramms mit zahlreichen Kongressen und Workshops - ein zukunftsorientierter Dreiklang. Die anziehende Konjunktur und die Fülle an umweltverträglichen und effizienzsteigernden Innovationen befeuerten das Interesse der SMM-Fachbesucher deutlich. Die SMM 2010 setzte damit die Tradition der weltweit führenden SchiffbauFachmesse als Trendseismograph und Trendsetter fort.

Für Jaakko Eskola, EMEC President und bei Wärtsilä Group Vice President Ship Power, war der Erfolg der Messe zugleich auch ein



Piening Propeller und Wellenanlagen treiben heute eine Vielzahl von Schiffstypen an, die von Yachten, Sportbooten und Schnellbooten über Binnenschiffe, Fischereifahrzeuge und Kümos zu Fahrgast- und Forschungsschiffen reicht. Foto: Friedbert Barg



Die Mitarbeiter des Germanischen Lloyd's informierten über Details der GL-Klasse und bevorstehende internationale Umweltschutz-Bestimmungen.

Foto: fb

Erfolg der umweltkompatiblen Technologien: „Die SMM 2010 war ein wichtiges Schaufenster für grüne Technologie, wie sie in Schifffahrt und Schiffbau benötigt wird. Die Messe war ein wahrer Blick in die Zukunft der maritimen Industrie. Jeder hat inzwischen begriffen, wie wichtig effiziente und umweltverträgliche Lösungen sind.“ Für die europäischen maritimen Zulieferer sei die SMM 2010 überdies ein erfolgreiches Business-Event gewesen. Denn um im Wettbewerb bestehen zu können, sei eine Konzentration und eine Vernetzung mit Werften und Schiff-

fahrtsunternehmen notwendig. Dazu habe die SMM gute Gelegenheit geboten.

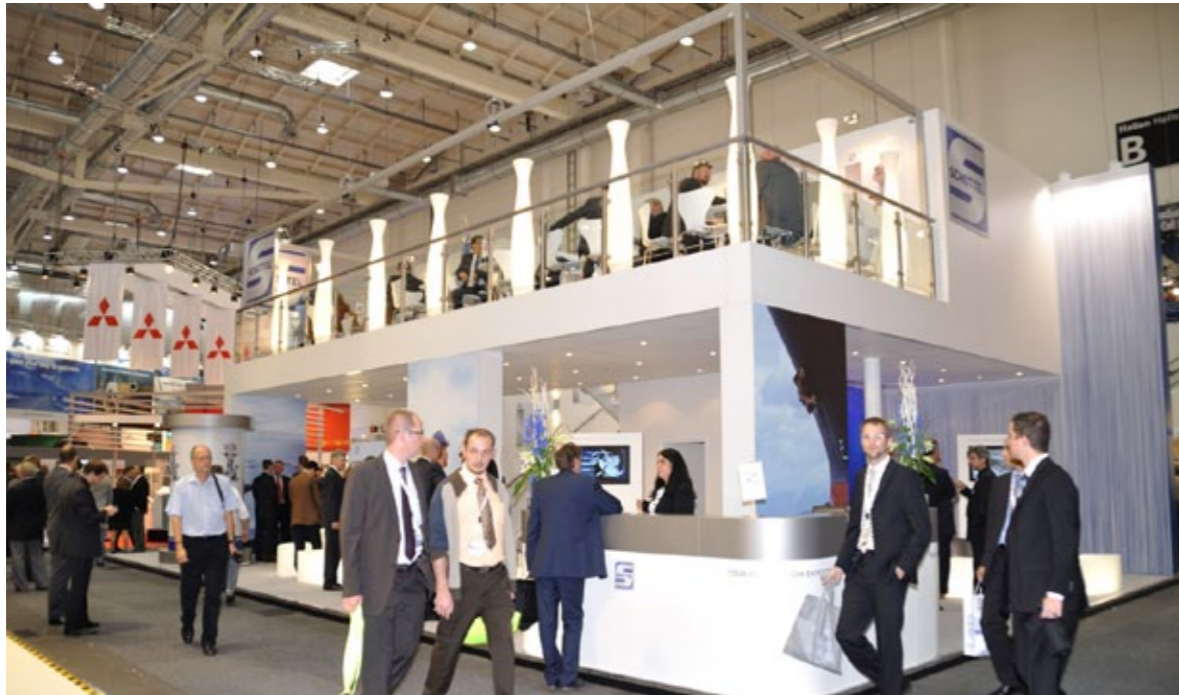
Werner Lundt, Hauptgeschäftsführer des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik (VSM), bestätigte Eskolas Einschätzung: „Die SMM 2010 demonstrierte erfolgreich in allen Bereichen, dass die Schiffbauindustrie das Thema Umwelt- und Klimaschutz ebenso ernst nimmt wie Effizienzsteigerung und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, wobei diese Faktoren durchaus keine Gegensätze sein müssen, wie eine Fülle von Innovati-

onen der Werften und Schiffbauzulieferer beweisen.“

Hauke Schlegel, Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie im Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) meinte: „Die intensiven Gespräche der Zulieferer an allen vier Messetagen waren der beste Beleg für die entscheidende Rolle, die die SMM beim Austausch technischer Trends im maritimen Geschäft spielt. Hierbei stehen die langfristigen Kundenbeziehungen und Entwicklungspartnerschaften im Vordergrund.“



Wärtsilä stellte auf der SMM ein neues integriertes System zur Aufbereitung von Ballastwasser vor. Foto: fb



Die Schottelgruppe präsentierte sich mit neuem Stand und neuem Logo. Foto: fb

Die innovationsstarke Zulieferindustrie hat auf der SMM eindrucksvoll bewiesen, dass sie ihr Angebot erfolgreich auf die verschärften Umweltauflagen ausrichtet hat. Auch Ralf Nagel, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Reeder (VDR), betonte die Erfindungsgabe der Entwickler: "Die SMM 2010 zeigte eine solche Fülle innovativer Technologien gerade für zukunfts-trächtige Felder beispielsweise bei umweltschonenden Antrieben und Offshore-technik, wie keine SMM zuvor. Die präsentierten

Lösungen eröffnen auch Schiffsbetreibern neue Perspektiven. Hinsichtlich umweltverträglicher Technologien war die diesjährige SMM richtungweisend für die ganze internationale Schifffahrt." Dazu zählt die neue, frei konfigurierbare Schiffsbrücke von Raytheon Anschütz, die in erster Linie effizienteres und leichteres Handling bewirken soll. Die Resonanz sei bei den zahlreich erschienenen Schiffseignern sehr positiv gewesen, berichtete Martin Richter, Marketing Manager bei Raytheon Anschütz. Auch für SAM Electronics waren die gezeigten Neuentwicklungen, ein

integriertes Automationssystem von Valmarine und ein neues Vessel Control System, Erfolgsfaktoren. Ulrich Röhl, Director Marketing bei SAM Electronics: "Wir haben zahlreiche neue Geschäftskontakte nach Skandinavien und Asien knüpfen können." Wie sehr Innovationen das Geschäft beflügeln, dafür liefern auch die neuen Inline-Strahlruder und Inline-Antriebe von Voith das beste Beispiel. Dr. Martin Füllenbach, CEO von Voith Turbo: "Wir sind von der Nachfrage regelrecht überlaufen worden." Bei Reedern aus aller Welt sei das Interesse „riesengroß“ gewesen. Demnächst werde er



MAN zeigte sich in einer Umfrage der Messeleitung „... äußerst zufrieden mit dem Messeverlauf“. Foto: fb



MTU Friedrichshafen glänzte mit der weiterentwickelten Version des erfolgreichen Motors der 4000-er Reihe, - der „Iron Men“-Serie. Foto: fb

die erste Vertragsunterzeichnung in China leisten. Ebenso zufrieden mit dem Verlauf der SMM 2010 zeigte sich Siemens. Eberhard Becker, im Siemens-Bereich Industrial Solutions and Services (I&S) weltweit für das Marinegeschäft zuständig, sprach von „vielen interessanten Kundengesprächen“. Es habe sich gezeigt, dass umweltverträgliche und energieeffiziente Lösungen in Schiffbau und Schifffahrt mehr denn je von Interesse sind und gebraucht werden. „Deshalb sind wir besonders stolz, dass wir das „Ship of the Year 2010“, die „Skandi Aker“, mit energieeffizienter und umweltverträglicher

Antriebstechnik ausgerüstet haben“, sagte Becker. Der Trend zu mehr Umweltschutz bei gleichzeitiger Steigerung der Wirtschaftlichkeit zeigte sich auch auf bei SkySails, Hersteller von Zugdrachen für Schiffe. Stephan Wrage, geschäftsführender Gesellschafter des Unternehmens: "Wir haben sehr gute Resonanz auf unser System erhalten. Die Schifffahrtsbranche hat das Thema „Green Shipping“ verstanden. Unser System ist nicht nur umweltfreundlich, sondern auch Treibstoff sparend. Wir hatten daher zahlreiche Reeder hier."

Mit nahezu denselben Worten beschrieb Peter Dan Petersen, Senior Manager Marketing Communications von MAN Diesel und Turbo das Reederinteresse an dem neuen 32/44 Common Rail Motor, dem größten Exponat des MAN-Standes: „Es gab Anfragen von Reedern aus aller Welt. Wir sind äußerst zufrieden mit dem Messeverlauf“. Beim Motorenhersteller, der Tognum-Tochter MTU Friedrichshafen, hat die SMM 2010 die „Erwartungen voll erfüllt“, wie es Rainer Breidenbach, Tognum-Vorstand für den Geschäftsbereich Engines, formulierte: "Wir konnten zahlreiche neue Projekte für den



Die spanischen Guascor-Motoren erfreuen sich zunehmenden Interesses auch in der deutschen Binnenschifffahrt. Foto: fb



Den Stand der Stuttgarter in - Innovative Navigation hatten sich Messebesucher der Fachrichtung Binnenschifffahrt als besonderes Ziel notiert. Foto: fb

Offshore-Markt auf den Weg bringen“, äußerte sich Breidenbach zufrieden. Von „zahlreichen neuen Projekten“ sprach auch Manfred Urban, Geschäftsführer der Mecklenburger Metallguss GmbH (MMG), einem der weltweit führenden Hersteller von Schiffspropellern. Die Verhandlungen mit vorwiegend koreanischen und chinesischen

Werften gäben Anlass zu großem Optimismus, zusätzlich befeuert durch erstmals auch kleinere Werften aus Korea, Vietnam, Kroatien und Brasilien. Dabei könnte sich der ein oder andere MMG-Propeller auch auf Schiffen wiederfinden, die während der SMM 2010 auf dem Stand des chinesischen Schiffbaukonzerns China

Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) verhandelt wurden. Zhang Min, Deputy Manager bei CSIC, berichtete von ernsthaften Verhandlungen über den Neubau von mehr als einem Dutzend Schiffen mit vier verschiedenen Schifffahrtsunternehmen, zwei deutschen Reedereien, einer aus Singapur und einer aus Kuwait. Fruchtbare Gespräche



Beim Hamburger Gromex DichtungsHaus erhielten die Besucher fachkundige Informationen über Präzisionsdichtungen. Foto: fb



Die Fluke Deutschland GmbH konnte viele Fachbesucher an ihrem Stand begrüßen. Foto: fb

habe es auch mit Schiffbauzulieferern und Finanzexperten gegeben. Vom ersten Auftritt der größten indischen Werft Pipavav Shipyard bei der SMM zeichnete Varindar Kumar, Advisor, ein sehr positives Bild. Das Wichtigste sei gewesen, dass „Pipavav auf der SMM 2010, wo sich die internationale Schiffbauindustrie und Schiff-

fahrtsunternehmen treffen, seine Stärken demonstrieren konnte.“ Das Unternehmen verfüge immerhin über ein 662 Meter langes und 665 Meter breites Trockendock, eines der größten Trockendocks der Welt, sowie über modernste computergesteuerte Fertigungstechnologien und ein gut gefülltes Orderbuch. „Wir haben 2008 die SMM be-

sucht und entschieden, wir müssen hier teilnehmen“, erklärte Kumar. Schließlich sei Indien ein aufstrebender Schiffbaumarkt. Dasselbe gilt für Bangladesch: aus Indiens Nachbarland nahmen gleich drei Werften für Seeschiffe teil. Die Ananda Shipyard & Slipways ist 2010 bereits zum dritten Mal auf der SMM. Executive Director Tariqul Islam

Die Fachzeitschrift im Internet

www.schiffahrt-online.de

Schiffahrt-online

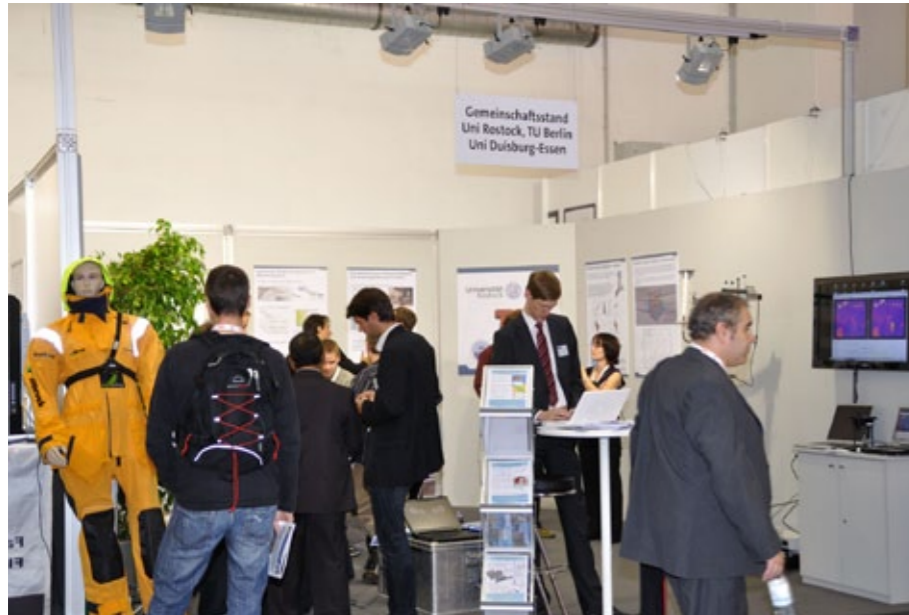
Schifffahrt, Wasserstraßen, Häfen und Schiffstechnik

Neue Mitarbeiter finden im **Schiffahrt-online**-Stellenmarkt.

Stellengesuche

erscheinen bei uns kostenlos.

Tel. +49-211-383683 Fax +49-211-383684 mail@schiffahrt-online.de



Die Universitäten der Städte Rostock, Berlin und Duisburg waren mit einem Gemeinschaftsstand auf der SMM 2010 in Hamburg vertreten. Foto: Friedbert Barg

will mit dem Auftritt auf der SMM 2010 dem „internationalen maritimen Markt ein Zeichen geben“. Und das ist offensichtlich gut gesehen worden, denn zahlreiche Schiffseigner haben den Kontakt zu Ananda gesucht. Von ähnlichen Erfahrungen berichteten Gazi R. Rabbani von der Dhaka Dockyard & Engineering Works sowie Anis Mazumder, Executive Director bei der Werft Karnafuly Ship Builders in Chittagong. „Wir haben großes Interesse geweckt und sind äußerst zufrieden mit dem Verlauf der Messe“, so Mazumder.

In gleicher Weise urteilte Martin Bloem, Generaldirektor des holländischen Schiffbauerverbandes Holland Shipbuilding Association, deren Mitglieder neben den Unternehmen des Zuliefererverbandes Holland Marine Equipment auf dem holländischen Gemeinschaftsstand als einem der insgesamt 30 Gemeinschaftsbeteiligungen vertreten waren, über die SMM 2010. Die Marktentwicklung sei positiv, daher sei „das Timing der SMM 2010 sehr gut“. Die Neuentwicklungen hätten zahlreiche Interessenten angelockt.



Volvo Penta zeigte den neuen D 13 Marine Commercial mit 700 und 800 Pferdestärken, geringeren Schadstoffemissionen und geringerem Treibstoffverbrauch. Foto: fb

Ole Henaes, CEO der Norwegian Maritime Exporters, Ausrichter des norwegischen Nationenpavillons, lobte, er habe eine große Zahl von Besuchern aus den „richtigen Etagen ihrer Unternehmen“ registriert. Daher seien die norwegischen Aussteller „mehr als zufrieden.“

Auch Masao Sasaki, General Manager des japanischen Schiffbauzuliefererverbandes Japan Marine Equipment Association (JSMEA), berichtete von einem „sehr guten Geschäft für die Aussteller“ des japanischen Nationenpavillons. So berichtete Akira Hiya, Assistant Manager beim Dieselmotorenhersteller Niigata, während der SMM 2010 mit den Vertragsverhandlungen für einige neue Verträge über die Ausrüstung von Offshore Versorgungsschiffen für europäische Kunden begonnen zu haben.

Im umfangreichen Rahmenprogramm der SMM gab es für den ersten SMM Offshore Dialogue eine erfolgreiche Premiere. Rund 400 Branchenexperten diskutierten an zwei Tagen die bestehenden und zukünftigen Potenziale und Herausforderungen der Öl- und Gasförderung auf hoher See, des Tiefseebergbaus und der Offshore-Windenergie. „Mit dem SMM Offshore Dialogue boten wir der maritimen und weiteren wie beispielsweise der Wind-Industrie eine einzigartige Gelegenheit, sich über Entwicklungen und Anforderungen des Offshore-Marktes auszutauschen“, so Peter Bergleiter, Projektleiter der SMM. „Wir freuen uns über die rege Beteiligung und planen, dieses Thema zukünftig im Rahmen der Weltleitmesse SMM weiter zu verfolgen.“

Auch der gmec, global maritime environmental congress, wird künftig ein fester Bestandteil im internationalen Dialog der maritimen Industrie sein. „Die Resonanz auf den ersten Umweltgipfel hat uns ganz deutlich gezeigt: Wir sind auf dem richtigen Weg“, so Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Messe und Congress. Auf gewachsenes Interesse stieß das bereits zum dritten Mal von der Financial Times Deutschland (FTD) und der Hamburg Messe und Congress ausgerichtete Ship Finance Forum mit dem diesjährigen Thema „The Future of Ship Finance – Crises and Chances“. Zahlreiche Unternehmen meldeten bereits für die SMM 2012, und reges Interesse bestand an den Auslandstöchtern der SMM Hamburg, der SMM Istanbul und der SMM India.

Die SMM 2012, 25. shipbuilding, machinery & marine technology, international trade fair hamburg, findet vom 4. bis 7. September 2012 auf dem Gelände der Hamburg Messe statt. ■

Über 50 Industrieauszeichnungen für Fluke-Messgeräte Fluke: Professionelle Messtechnik für einen anspruchsvollen Markt

Auf der SMM shipbuilding – machinery & marine technology, die vom 7. bis 10. September 2010 in Hamburg stattfand, traf sich die Elite des internationalen Schiff- und Maschinenbaus. Schon längst gilt die SMM als die Leitmesse für alle Vertreter der weltweiten Schiffbauindustrie – sie ist das wichtigste internationale Forum der Branche und eine einzigartige Möglichkeit, sich an Ort und Stelle umfassend über Perspektiven und Entwicklungen in diesem wachsenden Markt zu informieren.

Fluke, nach eigenen Angaben weltweit führender Hersteller von kompakten, professionellen Elektronik-Messgeräten, stellte auf der SMM ein Programm von Geräten vor, das speziell abgestimmt ist auf die anspruchsvollen Anforderungen in den Bereichen „Schiffbau – Offshoretechnik – Maschinenbau“.

Im Mittelpunkt standen modernste Messgeräte für die Fehlerfindung und Instandhaltung mechanischer Komponenten wie

das brandneue Fluke 810 zur Diagnose der häufigsten mechanischen Probleme durch Unwucht, Lockerung, falsche Ausrichtung von Wellen, Verschleiß und Lagerdefekte. Zu den mechanischen Komponenten, an denen Fehlersuche und Instandhaltung durchgeführt werden können, gehören Motoren, Ventilatoren, Gebläse, Keilriemen- und Kettenantriebe, Getriebe, Kupplungen, Pumpen, Kompressoren, Blockpumpen und Spindeln.

Power Quality ist speziell in maritimen Anwendungen ein zentrales Thema – strengste internationale Sicherheitsauflagen gelten außer im allgemeinen Maschinen- und Schiffbau in ganz besonderem Maße im gesamten Bereich der extrem sensiblen Offshoretechnik. Fluke zeigte hier das passende Programm von Test- und Messgeräten für die Installation und vorbeugende Instandhaltung.

Ein weiterer Schwerpunkt zur Qualitätssicherung und vorbeugenden Instandhaltung ist der Einsatz professioneller Wärmebildkameras. Mit der einzigartigen Fluke IR-Fusi-



Fluke-Messegerät für den Einsatz an Bord

on-Technologie werden Temperaturverläufe und/oder –änderungen erkennbar, bevor kostspielige Stillstandzeiten auftreten. Fluke bietet hier ein breit gefächertes Programm von Infrarot-Wärmebildkameras, die das gesamte Spektrum der Anwendungen im Bereich der Schiffs-, Maschinen- und Offshoretechnik abdecken.

Die Fluke Corporation ist ein führender Hersteller von kompakten, professionellen Elektronik-Messgeräten. Produkte von Fluke werden von Technikern, Ingenieuren, Elektrikern, Messtechnikern und Gebäudetechnikern für Installations- und Instandhaltungsarbeiten, für Fertigungs- und Qualitätsprüfungen in einer Vielzahl von Industriezweigen und für die Gebäudeinstandhaltung und -sanierung, sowie für Energieprüfungen eingesetzt. In den letzten fünf Jahren erhielten Fluke Messgeräte über 50 Industrieauszeichnungen, darunter „Best in Test“ von Test and Measurement World, „Engineer's Choice“ von Control Engineering und „Product of the Year“ von Plant Engineering. Fluke ist ein eingetragenes Warenzeichen der Fluke Corporation in den USA und/oder anderen Ländern. ■

www.fluke.de



Überprüfung eines Sicherungskastens

Mit 270 Millionen Euro lag der Umsatz um 5 Millionen EUR über dem des Jahres 2008

Schottel-Gruppe weiter erfolgreich auf Kurs

Die Schottel-Gruppe präsentierte sich zur SMM stärker als je zuvor. Der renommierte Hersteller von Antrieben und Steuerungen für Schiffe und Offshore-Anwendungen belegt mit eindrucksvollen Zahlen und Fakten die positive Entwicklung im krisengeschüttelten Umfeld.

Einen Rekord bildete das Geschäftsjahr 2009: Mit 270 Mio. Euro lag der Umsatz um 5 Mio. EUR über dem von 2008. Auch die Belegschaft nahm um 4,3 Prozent zu: Zum Jahresende waren 820 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen bei Schottel beschäftigt. Das erste Halbjahr 2010 bestätigte den eingeschlagenen Trend mit einem Umsatz von 120 Mio. EUR. Es blieb damit zwar leicht unter Plan. Dennoch sieht sich Schottel auf gutem Weg, an das erfreuliche Jahr 2009 anknüpfen zu können.

Überwiegend positiv fällt auch die Bilanz bei den fertig gestellten Anlagen aus. Die Fertigungszahlen im Bereich kleinerer 360° steuerbarer Antriebe blieben im Vergleich zum Vorjahr auf hohem Niveau nahezu konstant. Zuwächse von rund 6 Prozent waren bei den größeren Azimutantrieben zu verzeichnen. Einbrüche gab es bei den

Verstellpropelleranlagen, die am Standort Wismar gefertigt werden. Nach kontinuierlich positiver Entwicklung in den Vorjahren konnte ein Rückgang von 35 Prozent nicht verhindert werden. Gründe hierfür liegen in der mangelnden Nachfrage aufgrund starker, krisenbedingter Einbrüche im Bereich des kommerziellen Handelsschiffbaus.

Schottel reagierte auf die geschrumpfte Produktion am Standort Wismar mit Personalanpassungen. Betriebsbedingte Kündigungen konnten jedoch vermieden werden, indem lediglich 22 befristete Verträge ausliefen. Schottel ist zuversichtlich, auch bei Verstellpropellern den Turnaround zu schaffen, u.a. durch verstärkte Entwicklungs- und Vertriebsmaßnahmen. So werden zum Zeitpunkt der SMM fünfzügliche Anlagen mit hoher Leistungsdichte bei kleinen Naben eingeführt.

Starkes Wachstum im Offshore Markt

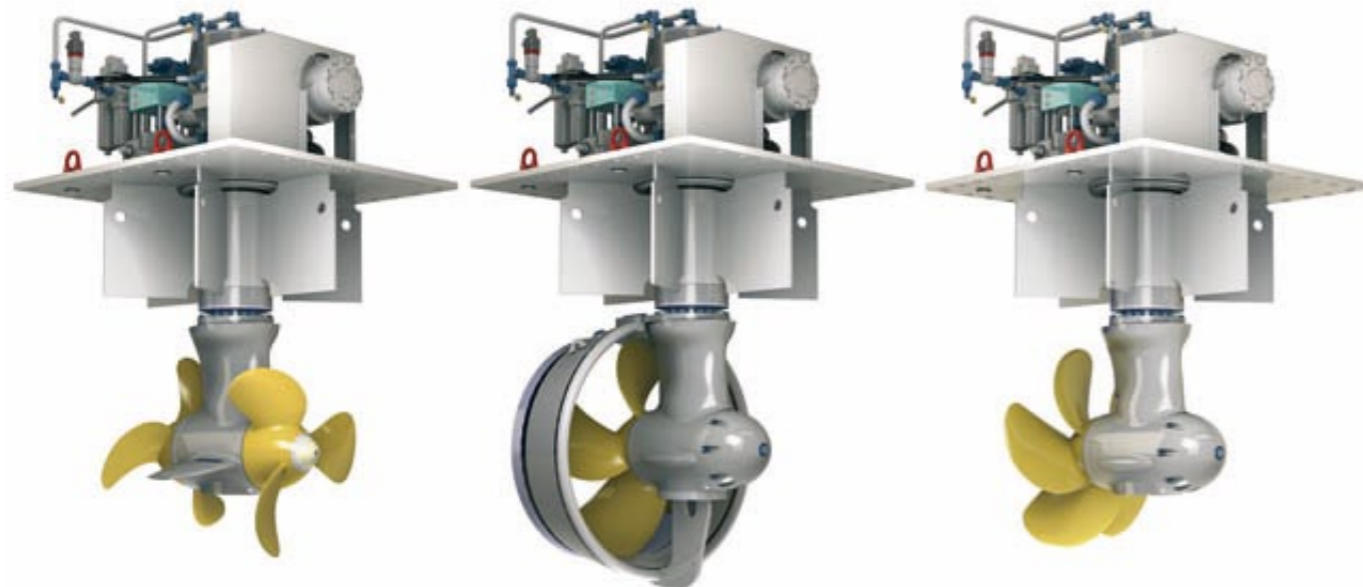
Ohnehin hat sich Schottel neben dem klassischen Stammgeschäft wie Antriebe für Schlepper, Doppelendfähren und Fahrgastschiffe in den letzten Jahren erfolgreich im Markt der Off-shore Schiffe etabliert. Ein hoher Anteil des Gesamtumsatzes der Schot-



Das neue Schottel-Logo

tel Gruppe wurde durch Spezialantriebe für Plattform Supply Vessel (PSV), Offshore Support Vessel (OSV), Anchorhandling Tugs (AHTS), Jack-up Plattformen sowie andere Spezialschiffe erzielt.

Neben hohen Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit, Verfügbarkeit und Robustheit dieser Antriebe kommen für dieses Marktsegment zusätzliche Forderungen bezüglich der Emissionswerte des Antriebes, einer hohen Betriebssicherheit bei Vermeidung eventueller Ölleckagen und der daraus resultierenden Umweltverschmutzung sowie Kriterien der Klassifikationsgesellschaften für Clean Design sowie hoher Komfort Klassen zum Tragen. Bedingt durch die hohe Komplexität dieser Spezialschiffe überwiegen diesel-elektrische Antriebskonzepte in diesem Marktsegment. Mit dem Schottel Combi Drive (SCD) bietet Schottel einen hoch effizienten, kompakten und äußerst robusten Antrieb an, der diesen neuen Anforderungen im vollen Umfang gerecht wird.



STP 0320

SRP 0320 Nozzle

SRP 0320

Nach dem erfolgreichen Jahr 2009 wurden in 2010 verschiedene Maßnahmen getroffen, um auch langfristig in hart umkämpften Märkten an der Spitze zu stehen.

Neues Corporate Design

Der Erfolg der Schottel-Gruppe zeigt sich bereits äußerlich. Im neuen Erscheinungsbild präsentierte sich der Propulsionsspezialist auf der SMM. Mit dem neuen Logo und dem Claim „Your propulsion experts“ möchte Schottel seinen Anspruch als weltweit agierender, dem Kunden stets partnerschaftlich verbundener Propulsionsspezialist Rechnung tragen.

Kundenorientierung und neue Ideen

Das Jahr 2010 markiert auch die Gründung der Schottel Academy, des Josef-Becker Forschungszentrums sowie die Eröffnung eines Ersatzteillogistikzentrums nahe der Unternehmenszentrale in Spay. Mit dem neuen Lager trennt Schottel die Ersatzteilbeschaffung und weltweite Distribution der 360° steuerbaren Antriebe von der Produktionslogistik für die Neuanlagenfertigung. Kundenbestellungen werden nun noch schneller bearbeitet – von der Kommissionierung bis zum Versand bleibt der Service verantwortlich. Darüber hinaus ist hier auch ein eigener Einkauf angesiedelt, der ausschließlich für den Ersatzteilservice zuständig ist, und besonderes Augenmerk auf die schnelle Beschaffung für ganz dringende Fälle legt. Für die Schottel Academy und das Josef Becker Forschungszentrum wird derzeit am Stammsitz der Unternehmensgruppe in Spay am Rhein ein modernes Schulungs- und Bürogebäude errichtet. Darin entstehen nicht nur 60 moderne Arbeitsplätze, es gelten auch hohe Maßstäbe

Zu den Abbildungen auf der linken Seite

Neue Ruderpropeller und Twin Propeller für kleine Schiffe

Der neue SRP 0320 ist der leistungsgesteigerte Nachfolger des SRP/STP 110 und damit die passende Anlage für die aktuellen Marktanforderungen. Durch modularen Aufbau, technische Neuerungen und zusätzliche Funktionen wird dieser Antrieb den gestiegenen Kundenerwartungen in besonderer Weise gerecht. Mit einem Durchmesser von 0,65 - 0,85 m und einem Gewicht von 1,50 t bringt der Ruderpropeller, abhängig von Schiffstyp und Einsatzprofil, eine Leistung von 150 - 220 kW bei 1800/2300 min⁻¹.

SRP und STP 0320: Mehr Schub, leichterer Einbau, einfacher Service

Die Schottel-Ingenieure haben sich ganz an den Erfordernissen der Kunden kleiner Antriebe orientiert, und zwar in Bezug auf Betrieb, Installation und Service. So ist erstmals ein Ruderpropeller dieser Größenordnung auch mit Düse lieferbar, der zudem speziell für flache Gewässer entwickelt wurde. Das sorgt für mehr Schub beim Fahren und Manövrieren. Die Installation wurde durch eine integrierte Hydraulik erleichtert. Dadurch ist keine schiffseitige Bearbeitung nötig („Plug & Play“). Auch die Wartung wurde durch ein leicht austauschbares Unterwassergetriebe und die frei zugängliche Kupplung vereinfacht. Einsatz findet die neue Anlage vor allem in kleinen Arbeitsschiffen, Barges, Schubschiffen, Passagierschiffen und Doppelendfähren.



In einer Pressekonferenz im Internationalen Maritimen Museum in Hamburg informierte die Schottel-Geschäftsleitung über neue Aktivitäten und Produkte des Unternehmens (v.l.): Dr.-Ing. Jens Bartels, Christophe Mourot, Prof. Dr.-Ing. Gerhard Jensen, Holger Tepper. Foto: Friedbert Barg

für den Umweltschutz, indem Beheizung und Klimatisierung des gesamten Gebäudes mit Luftwärmepumpen erfolgen.

Schottel gründet

Josef-Becker Forschungszentrum

Der Neubau wird zum einen das Josef Becker Forschungszentrum beheimaten. Es trägt den Namen des Gründers der heutigen Schottel-Gruppe. Mit Erfindergeist schuf Josef Becker vor rund 90 Jahren die Grundlagen für den nachhaltigen Erfolg des Unternehmens. Eine seiner bedeutendsten Erfindungen war der Ruderpropeller, der die Welt der Schifffahrt revolutioniert hat. Auch in Zukunft sind in der modernen Schifffahrt, aber auch in verwandten Bereichen, kreative Lösungen gefragt. Der weiteren Stärkung der Innovationskraft in diesem Sinne dient das Forschungszentrum. Ingenieure der verschiedensten Fachrich-

tungen erarbeiten in diesem Think Tank neue Lösungen. Dabei greift Schottel zum einen auf das erfahrene Stammpersonal zurück und hat, ergänzend dazu, neue Techniker eingestellt, die bereits Kenntnis auf dem Gebiet des Schiffbaus vorweisen können.

Schottel-Academy gegründet

Mit der Gründung der Schottel Academy setzt der renommierte Hersteller von Propulsionssystemen auf noch bessere Aus- und Weiterbildung aller Zielgruppen. Bei ständig steigenden Anforderungen an Schiffsantriebe und Steuerungen, deren Kommunikationsfähigkeit mit anderen Systemen an Bord, sowie stetig wachsender Komplexität der Aufgaben in Werften gewinnt auch die Einweisung und Schulung des Personals an Bedeutung, denn jede Anlage ist nur so gut wie das Service-, Montage- und Bedienungspersonal.

Kunden, Kapitäne, Bordpersonal, externe Serviceingenieure, Vertriebspartner sowie Schottel-Mitarbeiter erhalten in der Schottel Academy von rund 30 Trainern fachspezifische Einweisung in Betrieb und Service der Schottel-Produkte. Etwa 150 Schulungsbau- steine wurden dafür entwickelt und können dem Kenntnisstand der Zielgruppen entsprechend maßgeschneidert in Gruppenschulungen sowie individuellen Trainings eingesetzt werden. Besonderes Augenmerk bei der Schottel Academy in Ergänzung zu den bisherigen Produktschulungen wird auf die interne Fortbildung gerichtet. Damit stellt Schottel sicher, dass z.B. auch neue Mitarbeiter oder Personal aus der Verwaltung systematisch eine vertiefte Produktkompetenz erhalten und somit schnell auch über die erforderliche technische Qualifikation zur Ausübung ihrer Tätigkeit verfügen. ■

Kombinierte Antriebssysteme mit Dieselmotor und Gasturbine für mehr Leistung

MTU-Automation für optimalen Betrieb der Antriebsanlage

Motoren in der Schifffahrt müssen die unterschiedlichsten Anforderungen erfüllen. Arbeitsschiffe sind oftmals bei Tag und Nacht bei jedem Wetter im Einsatz, während Yachten oftmals über kurze Zeiten Höchstleistungen bei maximalem Fahrkomfort erbringen müssen. Die Tognum-Tochter MTU Friedrichshafen bietet für jeden Anwendungsbereich die passende Antriebslösung. Die Dieselmotorenbaureihen S60, 2000, 396, 4000, 1163 und 8000 decken ein breites Leistungsspektrum von 260 bis 9.100 kW ab. Antriebskombinationen aus Dieselmotoren und Gasturbinen sorgen für höchste Geschwindigkeiten. Als Systempartner liefert die MTU komplette Antriebspakete inklusive aller Subsysteme wie Getriebe, Bordstromversorgung sowie MTU-Schiffs-Automations-systeme. Die umfassenden Serviceleistungen MTU Va-

lueCare runden das Angebotsprogramm ab. Motoren Der Bau von Dieselmotoren für die Schifffahrt hat bei MTU eine lange Tradition. Seit den 1930er Jahren entwickeln und fertigen MTU und ihre Vorgängerunternehmen schnelllaufende und kompakte Viertakt-Dieselmotoren. Diese kommen an Bord als Haupt- und Hilfsantriebe zum Einsatz oder übernehmen als Aggregatmotoren die Energieversorgung. Alle Schiffsmotoren sind nach den Regeln international anerkannter Klassifikationsgesellschaften konstruiert, gebaut und zertifiziert. Sie erfüllen die IMO-Regeln Safety of Life at Sea (SOLAS) und können uneingeschränkt mit 100 Prozent Leistung gefahren werden.

Die Schiffsmotoren der Baureihen S60, 2000, 4000 und 8000 erfüllen alle wesentlichen Emissionsvorschriften weltweit, wie IMO

Tier II, EPA Tier 2, RheinSchUO II beziehungsweise EU III A Marine. Projektspezifisch werden auch die Baureihen 396 und 1163 mit IMO Tier II geliefert. Alle aktuellen Emissionsstufen können rein innermotorisch erfüllt werden bei gleichzeitig niedrigem Kraftstoffverbrauch und damit geringen CO²-Emissionen.

Zur weiteren Verringerung der Emissionswerte beziehungsweise Übererfüllung bestehender Emissionsrichtlinien bietet MTU als Systemlieferant produkt- und projektspezifisch Abgasnachbehandlungssysteme für alle Baureihen an.

Die absatzstärksten Motoren im Bereich Schifffahrt sind die Baureihen 2000 und 4000. Die Baureihe 2000 deckt mit 8, 10, 12 und 16 Zylindern ein Leistungsspektrum von 600 bis 1.940 kW ab und ist besonders zuverlässig und wartungsfreundlich. Aufgrund des guten Leistungsgewichtes und kompakten Formates lassen sich die Motoren einfach einbauen.

Auf der nächsthöheren Leistungsebene bietet MTU die Baureihe 4000 mit 8, 12, 16 und 20 Zylindern an. Sie deckt ein Leistungsspektrum von 700 bis 4.300 kW ab und wird sowohl in Yachten, Arbeitsschiffen und



Das MTU-Materialwirtschaftszentrum in Kluftern nahe Friedrichshafen wird künftig die Produktion der Tognum-Tochtergesellschaft MTU Friedrichshafen und weitere Standorte der Tognum-Gruppe mit Produktionsmaterial versorgen. Ab Anfang des Jahres 2012 wird es stufenweise seinen Betrieb aufnehmen. Seit dem 5. August 2010 laufen die Bauarbeiten

Die „Iron Men“-Motoren von MTU jetzt auch für den Betrieb auf Offshore-Schiffen

MTU zeigt neuen Motor für kommerzielle Schiffe

Fähren als auch in Behördenschiffen, Polizei- und Patrouillenbooten eingesetzt. Ebenso wie die Baureihe 2000 gilt diese Baureihe als besonders zuverlässig, wartungsfreundlich, wirtschaftlich und emissionsarm. Das wird durch die ständige Weiterentwicklung der Technologien wie Common-Rail-Einspritzung oder leistungsfähiger Turboaufladung sowie durch eine exakt auf den Motor abgestimmte Steuerungs- und Überwachungselektronik ermöglicht.

Antriebssysteme

Für noch höhere Geschwindigkeiten sorgen kombinierte Antriebssysteme aus Dieselmotoren und Gasturbinen, die vor allem in Fähren, Yachten und Navy-Schiffseinheiten zum Einsatz kommen. Die Gasturbinen TF40, TF50 und LM2500 mit bis zu 30.110 kW treiben Schiffe auf Höchstgeschwindigkeiten von über 50 Knoten. MTU liefert und installiert die kompletten Antriebsanlagen, die ein optimales Verhältnis von kompakter Leistung und geringem Gewicht bieten. CODOG-, CODAG- und CODELAG-Anlagen gehören zu den modernsten schiffstechnischen Anlagen und verbinden die Vorteile beider Antriebssysteme: Bei Langstreckenfahrten oder bei niedrigen Geschwindigkeiten laufen allein die Antriebsdiesel, während für Höchstgeschwindigkeiten die Gasturbine zugeschaltet werden kann. Ein weiterer Vorteil ist die unabhängige Verfügbarkeit der beiden Antriebssysteme: Fällt das eine System aus, kann auf das andere zurückgegriffen werden.

Automation

MTU liefert als Systemanbieter außerdem Automations- und Überwachungseinrichtungen. Hierzu gehört das moderne und bedienerfreundliche Automationsystem Callosum für einen optimalen Betrieb der Antriebsanlagen: Individuell auf das jeweilige Antriebssystem und die Schiffstechnik angepasst, lassen sich mit Hilfe von Callosum alle angeschlossenen Funktionen einfach überwachen und steuern.

Service

Nicht nur mit seinen Produkten, sondern auch mit den Service-Leistungen MTU ValueCare steht MTU seinen Kunden weltweit an über 1.200 Servicestandorten als verlässlicher Partner zur Seite. Zu diesen Leistungen gehören unter anderem passgenaue Wartungsverträge, verlängerte Gewährleistungen und die zuverlässige und schnelle Versorgung mit hochwertigen Originalersatzteilen sowie Remanufacturing. ■

Auf der diesjährigen Schiffsmesse SMM vom 7. bis 11. September präsentierte die Tognum-Tochter MTU Friedrichshafen erstmals ein neues standardisiertes Aggregat zum dieselelektrischen Antrieb und zur Bordstromerzeugung. Die Aggregatefamilie kombiniert auf einem Grundrahmen einen Arbeitsschiffmotor der bewährten MTU-Baureihe 4000 „Iron Men“ mit wahlweise 8, 12 oder 16 Zylindern, einen Generator sowie die elektronische Steuerung. Das Aggregat ist speziell für kommerzielle Schiffsanwendungen wie zum Beispiel Offshore-Schiffe zur Versorgung von Windparks oder Öl- und Gasplattformen konzipiert und deckt einen Leistungsbereich von 760 bis 2.240 Kilowatt ab. Auch Leistungen von bis 3.000 Kilowatt sind auf Anfrage projektierbar.

Antriebe für Offshore-Schiffe müssen vielfältige Anforderungen erfüllen: Sie sollen leistungsstark, aber niedrig im Kraftstoffverbrauch sein; zudem müssen sie sehr schnell hohe Drehmomente aufbauen können, um die Schiffe wendig und manövrierfähig zu machen. Das robuste MTU-Aggregat ist für diese Aufgaben prädestiniert: Durch ein modernes Power Management System werden die Aggregate für jede Anforderung im optimalen Betriebspunkt eingesetzt. Durch die flexible Lastverteilung kann der Kraftstoffverbrauch gesenkt und die Lebensdauer des Antriebs erhöht werden. Darüber hinaus zeichnet sich das Aggregat durch kompakte Abmessungen sowie ein sehr gutes Lastaufschaltverhalten aus und erfüllt alle gültigen Emissionsrichtlinien. Neben Antrieben für Offshore-Schiffe bietet die Tognum-Gruppe ein umfassendes Produktprogramm für Yachten, Arbeitsschiffe, Fähren und Marineschiffe. Mit den Motorbaureihen S60, 2000, 396, 4000, „Iron Men“ als 12-Zylinder-Motor

1163 und 8000 wird ein Leistungsspektrum von 260 bis 9.100 Kilowatt abgedeckt. Alle Schiffsmotoren sind nach den Regeln international anerkannter Klassifikationsgesellschaften konstruiert, gebaut und zertifiziert. Sie erfüllen die IMO-Regeln Safety of Life at Sea (SOLAS) und können uneingeschränkt mit 100 Prozent Leistung gefahren werden. Ergänzt wird die Produktpalette durch Antriebskombinationen aus Dieselmotoren und Gasturbinen, die für noch höhere Leistungen sorgen.

Als Systemanbieter liefert die Tognum-Tochter zum Antrieb auch die passende Automation: Mit dem im eigenen Haus entwickelten modernen und bedienerfreundlichen Automationsystem Callosum lassen sich Antrieb sowie alle angeschlossenen Funktionen einfach überwachen und steuern. Damit ist ein optimaler Betrieb gewährleistet. Die umfassenden Service-Leistungen MTU ValueCare runden das Produktprogramm ab. Zu diesen Leistungen zählen unter anderem passgenaue Wartungsverträge, verlängerte Gewährleistungen, die zuverlässige und schnelle Versorgung mit hochwertigen Originalersatzteilen sowie Remanufacturing.



Der auch in der Binnenschifffahrt eingesetzte 4000-er S60, 2000, 396, 4000, „Iron Men“ als 12-Zylinder-Motor

Vom Ballastwasser der Seeschiffe sind oft auch die Binnenwasserstraßen betroffen

Wärtsilä bringt integriertes System zur Aufbereitung von Ballastwasser auf den Markt

Wärtsiläs BWT 500i System ist in Kooperation mit Trojan Technologies entwickelt worden. Es erfüllt die neuesten verschärften Umweltgesetze. Bahnbrechend ist, dass das System die Filtration, sowie ultraviolette Desinfektionstechniken in eine Einheit integriert. Damit ist das System kompakt, einfach zu installieren und gehört gleichzeitig zu den effektivsten und ökonomischsten Systemen zur Behandlung von Ballastwasser.

Wärtsilä gibt die Markteinführung einer neuen und einzigartigen Lösung zur Aufbereitung von Ballastwasser bekannt: Die Wärtsilä BWT 500i, die zusammen mit dem Technologiepartner Trojan Marinex entwickelt worden ist. Trojan Marinex ist im Hause Trojan Technologies der Bereich, der Systemlösungen für die Reinigung und Aufbereitung von Wasser entwickelt. Das neue System ist kompakt im Design, damit leicht zu installieren und für die meisten Schiffe geeignet. Die Betriebskosten sind niedrig und die Durchflussleistung mit

ausgezeichneter Aufbereitungsqualität ist besonders hoch. Wärtsilä BWT 500i erfüllt die neuesten gesetzlichen IMO Standards für die Ballastwasser-Behandlung in jeder Form. Die Auslieferung der ersten Systeme wird für das zweite Quartal 2011 erwartet.

„Einfache Installation, sowie ein kleines Einbauvolumen bei hohem Durchsatz sind wesentlich für den Nachrüstmarkt. Diese Kriterien waren entsprechend von Beginn an maßgebend für unseren Designprozess“, sagt Vesa Martinen, Director der Wärtsilä Environmental Services Unit. „Wir haben vorher intensive Tests durchgeführt und eng mit unseren Kunden zusammengearbeitet, um die wesentlichen Anforderungen zu erfüllen. Mit dieser Produktneuheit, der Wärtsilä BWT 500i, sind wir überzeugt, alle gesetzlichen und operativen Kriterien sehr gut zu erfüllen.“

Die Wärtsilä BWT 500i behandelt das Ballastwasser in einem Zwei-Phasen-Prozess, erstens durch das Herausfiltern größerer

Organismen und Partikel und anschließend durch die ultraviolette Desinfektion. Die UV-Strahlung tötet entweder die verbleibenden Organismen ab oder macht sie reproduktionsunfähig. Jede Einheit ist in der Lage, 500 Kubikmeter Ballastwasser pro Stunde aufzubereiten. Für größere Durchflussraten werden mehrere Einheiten parallel installiert.

„Wir wollen alle Anforderungen jeweils mit der Detaillösung erfüllen, die am flexibelsten ist und das niedrigste Risiko birgt. So ist unser Kunde sicher, dass er mit unserem System nicht nur die heutigen Anforderungen erfüllt, sondern auch die von morgen“, sagt Christian Williamson, Vice President, Global Marketing Strategies, Trojan Technologies.

Die weltweite Konvention der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zur Behandlung von Ballastwasser wird voraussichtlich 2011 in Kraft treten und fordert dann, noch vor 2014 bzw. 2016 bei allen existierenden Schiffen – abhängig vom jeweiligen Ballastwasservolumen der Schiffe – ein zertifiziertes System zur Aufbereitung von Ballastwasser zu installieren. Bereits in diesem frühen Stadium, schlagen einige Staaten sogar noch strengere Richtlinien vor – eine Situation, die Wärtsilä bei der Entwicklung seines Systems zur Aufbereitung von Ballastwasser von Anfang an berücksichtigt hat.

Ballastwasser wird genutzt, das Schiff, wenn es nicht voll beladen ist, zu stabilisieren. Wasser wird beim Löschen der Ladung aufgenommen und bei Wiederbeladung abgepumpt. Ballastwasser kann auch genutzt werden, um eine bestimmte vorgegebene Schwimmstabilität wieder her zu stellen, oder zu Zwecken der strukturellen Integrität. Die Umweltgesetze, die helfen sollen, die weltweite Verbreitung von fremden, für das heimische Ökosystem möglicherweise schädlichen Organismen einzudämmen, wurden jedoch sehr verschärft.

Im Februar diesen Jahres haben die Wärtsilä Corporation und Trojan Technologies vertraglich vereinbart, das System zur Aufbereitung von Ballastwasser für Schiffe gemeinsam zu entwickeln und zu vermarkten.



Wärtsilä BWT 500i, die bahnbrechende integrierte Ballastwasser-Aufbereitung von Wärtsilä kombiniert beides in einer Einheit: die Filtration, sowie ultraviolette Desinfektionstechniken

Wirtschaftsminister Bode betont Bedeutung von Ausbaumaßnahmen

20. Niedersächsischer Hafentag in Emden: Land im Dialog mit den Hafenkunden

Knapp 500 Gäste zählte die Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen zum 20. Niedersächsischen Hafentag in Emden. In seiner Festrede setzte Niedersachsens Wirtschaftsminister Jörg Bode starke Akzente auf den Ausbau der Häfen als Grundlage von Wachstum und Beschäftigung. Thomas Zernechel, Sprecher der Geschäftsführung von Volkswagen Logistics, erklärte den Hafenstandort Emden zu einem wichtigen Glied in der Logistikkette des Automobilkonzerns.

Vor etwa 500 Gästen aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Medien eröffnete Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der veranstaltenden Seaports of Niedersachsen GmbH, den heutigen 20. Niedersächsischen Hafentag in der Nordseehalle in Emden. Er betonte, dass die Betriebe in fast allen niedersächsischen Seehafenstandorten nach

dem schwierigen Jahr 2009 im laufenden Jahr 2010 die Umschlagsergebnisse wie-

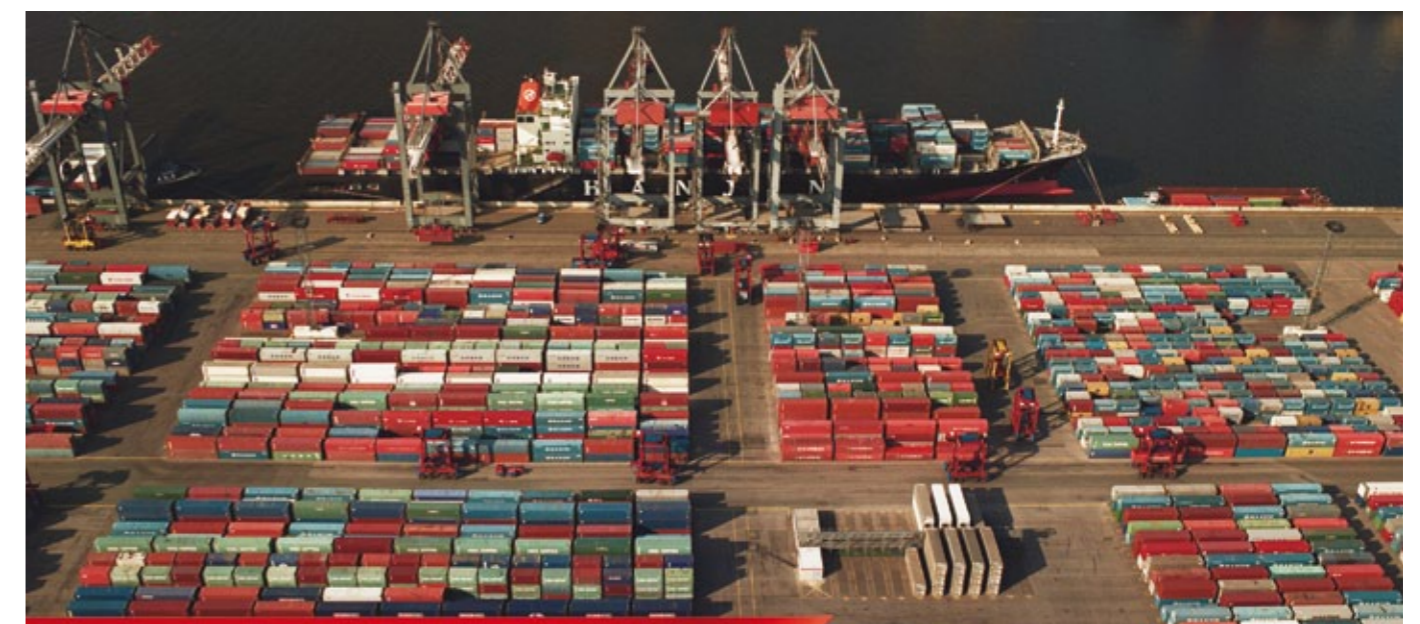


Jörg Bode, Wirtschaftsminister in Niedersachsen. Foto Friedbert Barg

der deutlich verbessert hätten. Beispielhaft nannte Bullwinkel dabei den Automobil-,

den Forstprodukten- sowie den Windenergieumschlag. Letzterer spielt in den Häfen eine immer größere Rolle. "Die Umschlagbetriebe in den niedersächsischen Seehäfen sind die Logistikspezialisten für die On- und Offshore-Windenergieindustrie", so Bullwinkel. Erfreuliche Zahlen konnte Bullwinkel hinsichtlich der Investitionen in die Suprastruktur der niedersächsischen Seehäfen vermelden: Für die Jahre 2009, 2010 und 2011 werden die Logistik- und Betreibergesellschaften insgesamt über 382 Millionen Euro für Umschlagsequipment und Lagerreinrichtungen aufwenden.

Oberbürgermeister Alwin Brinkmann zeigte sich erfreut, der Gastgeber des 20. Niedersächsischen Hafentag in der Seehafenstadt Emden zu sein. "Dies ist ein wichtiges Signal für Emden und die Region. Im Emdener Hafen waren die Auswirkungen der globalen Wirtschaftskrise zu spüren. Ein breites An-



The fast link:
www.portofhamburg.com

Container services via Port of Hamburg



gebotsportfolio hat jedoch dazu geführt, die Einbußen deutlich zu vermindern. Es wird deutlich: Die Seehafenstadt Emden ist ein Job-Motor in der Region. Bei über 27.000 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen kommen fast 60 Prozent der Beschäftigten, das sind über 16.000 Menschen, aus der Region. Davon arbeiten ca. 5.000 Menschen im Hafen. Das Herz Emdens bleibt der Hafen." Zur Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit müsse unter anderem die Emsprier weiter ausgebaut werden. In den geplanten Ausbaumaßnahmen der Ems lägen große Chancen, so Brinkmann weiter. Die Emsvertiefung sei in diesem Kontext notwendig. "Die globalen langfristigen Prognosen gehen von einem weiteren Wachstum aus. Für die Hafenstandorte heißt dies grundsätzlich, geplante Ausbauprojekte weiter voranzutreiben. Gerade vor diesem Hintergrund ist die Weiterentwicklung des Rysumer Nackens für Emden und die gesamte Region eine notwendige und zukunftsweisende Angelegenheit, die Arbeitsplätze schafft und sichert", erklärte Brinkmann.

Niedersachsens Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Jörg Bode, sprach sich klar dafür aus, die Wirtschaft in Niedersachsen mit gezielten Investitionen in den Ausbau

der Infrastruktur sowie die Hinterlandanbindungen zu unterstützen. Darüber hinaus will er die Internationalität der mittelständischen Unternehmen stärken und sie aktiv bei der Erschließung von Auslandsmärkten unterstützen. Bode lobte die positive Entwicklung in den niedersächsischen Seehäfen. "Die multifunktionale Ausrichtung der niedersächsischen Seehäfen sichert die Unabhängigkeit bei konjunkturellen Problemen einzelner Branchen", erklärte der Minister. Die maritime Wirtschaft sei eine wichtige Zukunftsbranche für Niedersachsen und Ziel der Landesregierung eine Stärkung seiner Häfen. Mit besonderem Augenmerk auf den gastgebenden Standort Emden nannte Bode landesseitige Projekte wie den Ausbau der Nesserlander Schleuse oder auch den Bau des neuen Dalbenliegeplatzes, die für den Automobilumschlag in Emden von entscheidender Bedeutung sind. Darüber hinaus sprach er sich für den weiteren Ausbau der Infrastrukturen für die Offshore-Branche in Cuxhaven und Emden aus. Beim Thema Wasserstraßenanpassung forderte Bode mit Hinblick auf die Ausbaumaßnahmen des Hafens Eemshaven ein neutrales Verkehrsmanagementsystem auf der Ems. Hintergrund sind die Befürchtungen der Emdener Hafenwirtschaft, dass im Zuge des nach



Gastgeber des 20. Niedersächsischen Hafentages in Emden: Oberbürgermeister Alwin Brinkmann. Foto: Friedbert Barg

dem Ausbau zunehmenden Schiffsverkehrs auf der Ems nach Eemshaven möglicherweise deutlich weniger Tidewasser für die nach Emden einlaufenden Schiffe zur Verfügung stehen. Auch die Notwendigkeit zur Vertiefung der Unterweser sprach der Minister an.

Als Vertreter eines der wichtigsten Kunden des Seehafen Emden referierte Thomas Zernechel in seiner Funktion als Leiter der Volkswagen-Konzernlogistik und als Sprecher der Geschäftsführung der Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG über Emden als automobiler Drehscheibe für Volkswagen. Für den Konzern ist der Emdener Hafen inzwischen der zentrale Logistikhub beim Import- und Export von Neufahrzeugen. Diese Drehscheibenfunktion vereint Überseeverkehr und Europaverkehr (z.B. nach Großbritannien) im Rahmen von Feederkonzepten und Transshipments. Die Volkswagen Logistics und Autoport sind zusammen mit den Emdener Firmen Anker Schifffahrt und Emdener Verkehrs und Automotive Gesellschaft die Partner im Automobilumschlag in Emden. In Emden werden Fahrzeuge aller Konzernmarken aus den europäischen und Überseeestandorten umgeschlagen. Rund 750 Schiffe, 50.000 Waggons und 25.000 Lkw kommen pro Jahr an die Emsmündung um Autos anzuliefern oder abzuholen. An jedem Arbeitstag durchlaufen rund 5.000 Fahrzeuge den Hafen. In Summe sind das mehr als 1 Million Fahrzeuge pro Jahr - Tendenz steigend. Für den Wolfsburger Automobilkonzern sieht Zernechel die Chance zur Entwicklung weiterer Verkehre über den Standort Emden in den nächsten Jahren. ■



Seaports-Geschäftsführer Andreas Bullwinkel (links im Bild) bedankt sich bei Festredner Thomas Zernechel, Sprecher der Geschäftsführung bei Volkswagen Logistics. Bild: Seaports

Staatsrat Peter Wenzel beim Lenkungskreis 'Häfen und Schifffahrt' des Deutschen Verkehrsforums

Koalition in Hamburg steht zur Elbevertiefung

Optimistisch über die wirtschaftliche Lage der Hafenwirtschaft äußerte sich Vorsitzender Detthold Aden, bei der jüngsten Sitzung Lenkungskreises 'Häfen und Schifffahrt' des Deutschen Verkehrsforums in Hamburg. "Im laufenden Jahr hat sich unsere Annahme, dass es sich bei der Globalisierung um einen nicht umkehrbaren Prozess handelt, als richtig erwiesen. Deutliche, vielfältig auch zweistellige Zuwachsraten in nahezu allen Bereichen des Umschlages sind hierfür ein überzeugendes Indiz.", so der Vorsitzende des Vorstandes BLG Logistics Group AG & Co. KG. "Auch wenn das Rekordniveau von 2008 noch längst nicht erreicht ist, gehen wir davon aus, dass die langfristigen Wachstumsprognosen für die Seehäfen gültig bleiben."

Staatsrat der Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit, Peter Wenzel, betont, dass die schwarz-grüne Koalition in Hamburg uneingeschränkt zur Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe stehe. "Die Umsetzung dieses Projekts ist ein zentrales Ziel unserer Wirtschaftspolitik. Um im internationalen Hafenwettbewerb zu bestehen, muss die seewärtige Erreichbarkeit des Hamburger Hafens weiter verbessert werden. Die beiden Vorhabensträger, der Bund und Hamburg, treiben das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren mit aller Kraft voran."

Zum Konsultationsverfahren, das die EU-Kommission derzeit zum Thema Konzessionen durchführt, erklärte Staatsrat Wenzel: "Hamburg ist sich mit den anderen norddeutschen Bundesländern einig, dass es hierzu keiner weiteren Regelung bedarf, die über die jetzigen Normierungen hinausgehen. Da die Häfen ohnehin im überregionalen Wettbewerb stehen, erwarten wir von einer weitergehenden Regulierung keinen zusätzlichen Nutzen. Diese Position wird Hamburg gemeinsam mit den anderen Bundesländern beim Konsultationsverfahren der EU-Kommission einbringen."

Die positive Wachstumsprognose von Detthold Aden teilte auch Dr. Otmar Gast,

Sprecher der Geschäftsführung Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG, aus der Erfahrung seines Unternehmens. Er stellte außerdem die erfolgreichen Maßnahmen der Reeder zum Abbau der Überkapazitäten am Markt heraus, wie zum Beispiel Verschiebung von Auslieferungen, Slow Steaming oder Verschrottung. "Unsere Branche ist durch vielfältige Anstrengungen schon weit gekommen, so dass derzeit weltweit nur noch etwa 1,5 Prozent der Flotte aufliegt." Sorge bereitet ihm jedoch der anhaltende Preisdruck, der zudem vom langfristigen Trend der Kostensteigerung u. a. durch steigende Ölpreise sowie verschärfte Auflagen zum Umwelt- und Terrorenschutz begleitet werde. "Transport wird teurer werden", so sein Fazit.

Reinhard Klingen, Leiter der Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, hob die große Bedeutung des Nationalen Hafenkonzepts für sein Haus hervor: "Zur Umsetzung wird nun ein hochrangig besetzter Beirat unter Leitung von Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle ins Leben gerufen und eine schlagkräftige Struktur etabliert."

Wichtiger Schwerpunkt bei der Umsetzung des Hafenkonzepts sei der Ausbau der Seehafen-Hinterlandanbindungen und der seewärtigen Zufahrten sowie die Vernetzung von See- und Binnenhäfen. Zur Stärkung der Binnenschifffahrt regte Klingen eine intensivere Integration von Binnenschifffahrt, Binnenhäfen und Wasserstraßen zu einem gemeinsamen System an. "Dabei wollen wir gerne mithelfen", so Klingen.

Die Konzepte und Planungen seines Unternehmens für den Seehafenhinterlandverkehr stellte Karsten Sachsenröder, Member of the Management Board, DB Schenker Rail GmbH, vor. Er betonte dabei insbesondere, dass das Transportwachstum der vergangenen Monate jetzt bereits wieder zu Engpässen führe und daher zur Behebung dieser Situation die Kooperation aller Beteiligten notwendig sei. ■

Beirat in Magdeburg Gemeinsam gegen die Elbeintiefung

In Magdeburg hat sich unter Beteiligung von Institutionen und Einrichtungen des Bundes und der Länder Sachsen und Sachsen-Anhalt ein Beirat gegründet, der die Umsetzung des unter Federführung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung entwickelten Konzeptes zur Erosionsbekämpfung an der Elbe begleiten soll. In den vergangenen knapp 150 Jahren hat sich die Elbe auf einem ca. 10 km langen Abschnitt der Elbe südlich der Saalemündung in das Gewässerbett eingetieft. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung will die weitere Eintiefung des Flusses begrenzen. Handlungsgrundlage ist das „Sohlstabilisierungskonzept für die Elbe von Mühlberg bis zur Saalemündung“. Die zur Eindämmung der Erosion beschlossenen Maßnahmen werden die Elbe ökologisch aufwerten, zum Beispiel durch die Wiederanbindung von Flussaltarmen an die Elbe.

„Durch die frühzeitige Einbindung von unmittelbar betroffenen Institutionen und Einrichtungen in die Maßnahmenplanung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost sollen die Belange der Schifffahrt, der Wasserwirtschaft, des Hochwasserschutzes und insbesondere des Natur-, Kultur- und Umweltschutzes gemeinsam identifiziert und zu einem fairen Ausgleich gebracht werden,“ so Thomas Menzel, Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost und Leiter des Beirats, „darüber hinaus soll die Koordinierung der geplanten Vorhaben der Beiratsmitglieder zum Gelingen einer wirkungsvollen Erosionseindämmung an der Elbe beitragen.“

In den Beirat sind neben Vertretern der Umweltministerien der Länder Sachsen und Sachsen-Anhalt auch Experten aus dem Umweltbundesamt, der Bundesanstalt für Gewässerkunde, der Bundesanstalt für Wasserbau, dem Bundesamt für Naturschutz, dem Biosphärenreservat „Mittellelbe“ und der Kulturstiftung Dessau-Wörlitz berufen.

Um zu gewährleisten, dass die geplanten Maßnahmen entlang der sogenannten Erosionsstrecke mit laufenden Renaturierungsvorhaben nichtstaatlicher Einrichtungen abgestimmt und koordiniert werden können, ist als aktiv Handelnder auch die Umweltstiftung WWF Deutschland, Fachbereich Süßwasser, in dem Beirat vertreten. Darüber hinaus spricht der Beirat die Einladung an weitere Umweltverbände aus, sich als Gäste in den Beirat einzubringen.

Im Rotterdamer Hafen werden mehr Waren nach Deutschland umgeschlagen als in allen deutschen Häfen zusammen

Rotterdam will „Manhattan an der Maas“ werden

Das bedeutende Städtebauprojekt ‚Rotterdam Central District‘ (RCD) setzt mit einem Volumen von 750 Mio. Euro allein an öffentlichen Mitteln in den kommenden Jahren Maßstäbe für Architektur, Nachhaltiges Bauen und die Verbindung von Geschäft, Wohnen und Freizeit. Als „Manhattan an der Maas“ wird Rotterdam sich damit in der Spitzenliga der europäischen Metropolen platzieren.

Die 600.000-Einwohner-Stadt im holländischen Süden steht vor einschneidenden Veränderungen, die sie als eine der führenden europäischen Metropolen für das 21. Jahrhundert aufstellen sollen.

Schon jetzt ist Rotterdam die größte europäische Hafenstadt, die gerade für das deutsche Hinterland eine herausragende

Bedeutung genießt. In Rotterdam werden mehr Waren nach Deutschland umgeschlagen als an allen deutschen Häfen zusammen. Entsprechend bunt und international ist traditionell das Rotterdamer Leben. ‚Typisch Rotterdam‘ ist deshalb auch, dass sich die Stadtbevölkerung aus 170 verschiedenen Nationen zusammensetzt. Ebenso international ist das unternehmerische Parkett der Metropole. Allein 100 deutsche Tochterunternehmen hat Rotterdam an die Mündung der ‚Nieuwe Maas‘ gezogen, viele von ihnen aus den Feldern Logistik, Transport und Energie. Sie profitieren vor allem von der herausragenden Infrastruktur, die Rotterdam zum wichtigsten Handelszentrum des Landes macht.

Doch die Rotterdamer haben noch viel vor. Für mehr als zwei Milliarden Euro soll die

Einwohner:	600.000 (März 2010)
Region Rotterdam:	1,2 Mio. Einwohner
Bevölkerung:	55 % der Rotterdamer sind zwischen 20 und 54 Jahre alt
Unternehmen:	46.000
Beschäftigte:	495.000 (Region Rotterdam)
Internationale Unternehmen:	1.100 (davon aus Deutschland fast 100)

Stadt in den kommenden Jahren ein völlig neues Gesicht erhalten. Unter dem Titel ‚Rotterdam Central District‘ (RCD) wachsen zurzeit spektakuläre Neubauten in den Himmel. „Eine Stadt mit einem Welthafen muss ein Zentrum besitzen, das internationale Ausstrahlung hat“, gibt Hafenchef Hans Smits die Richtung vor. Hans de Boer, Vorsitzender der Stiftung Rotterdam Central District, beschwört einen neuen Mobilitätsknotenpunkt für Mitteleuropa: „Künftig stehen in Rotterdam 600.000 Quadratmeter für innovative Unternehmen, Wohnungen und Freizeit zur Verfügung, die bestens mit dem Rest des Landes und internationalen Verbindungen vernetzt sind.“



Binnenschiffer, die zum Besatzungswechsel mit dem Zug nach Rotterdam reisen, werden bald eine neue Centraal Station vorfinden

Im Zentrum der neuen Rotterdamer Innenstadt liegt der Hauptbahnhof ‚Rotterdam Centraal Station‘, dessen gewaltige Baustelle derzeit noch den Stadtkern durchschneidet. Dort entstehen neue Hochgeschwindigkeitsstrecken, die Reisende mit allen europäischen Metropolen vernetzen sollen. Zum Flughafen Amsterdam Schiphol dauert die Reise künftig nur noch 20 Minuten. Von 2012 an wird das angeschrägte Dach des neuen Superbahnhofs auch architektonisch das Stadtbild prägen. Bis 2025 erwartet Rotterdam eine Steigerung der Passagierzahlen von derzeit 40 Millionen Reisenden im Jahr auf wahrscheinlich 75 Millionen.

„Mobilität, die zentrale Lage und die Mischung aus verschiedensten internationalen Einflüssen wird das Central District zur neuen Visitenkarte Rotterdams machen“, ist De Boer überzeugt. Tatsächlich ist das Projekt gut angelaufen. So entstand im ehemaligen Gebäude der Zentralpost ein moderner Bürokomplex, der heute die höchsten Umweltstandards in den gesamten Niederlanden erfüllt. 450 Arbeitsplätze seien allein dort schon jetzt entstanden, so der Verein RCD. Insgesamt rechnen die Projektplaner mit 15.000 neuen Jobs durch das Innenstadtprojekt.

Als vorbildlich lobt die Stadt Rotterdam vor allem die Mischung aus alt und neu. So werden bekannte Wahrzeichen wie der 150 Meter hohe Büroturm ‚Delftse Poort‘, Hauptsitz des Versicherungskonzerns Nationale-Niederlande, in das Konzept integriert. In Sichtweite wird im freilich demnächst das bizarre ‚Calypso‘ gegenüberstehen, ein Gebäudekomplex mit 400 Wohnungen, Geschäften und Büros, dessen Fassade mit farbigen Knicken und Brüchen durchsetzt ist und den Anschein erweckt, als würde sich das Haus bewegen.

„Für Investoren hat Rotterdam durch das Projekt an Interesse gewonnen“, sagt Hans de Boer. Tatsächlich ist der Konzern Shell unlängst nach Rotterdam zurückgekehrt. Kein Wunder, dass die Projektplaner im Central District gerade der Energiebranche gute Chancen geben. „Gerade Unternehmen, die sich mit innovativen Energieformen und Nachhaltigkeit beschäftigen, können hier auf engstem Raum zusammenkommen“, betont De Boer. Und meint damit nicht zuletzt deutsche Unternehmen: „Deutschland ist gerade bei den erneuerbaren Energien führend. Wenn deutsche Anbieter von unserer Infrastruktur profitieren können, wäre das für beide Seiten gut.“

Nachhaltigkeit

Umweltschonende Energie soll zum Markenzeichen Rotterdams werden. Das gilt nicht nur für verschärfte Umweltstandards am Rotterdamer Hafen, sondern auch für das neue Stadtzentrum. Die frühere Zentralpost ist schon heute das umweltfreundlichste Baudenkmal der Niederlande. Nach der Sanierung im Rahmen des Projekts ‚Rotterdam Central District‘ sank der CO₂-Ausstoß um rund 40 Prozent. 75 Prozent der Fläche ist bereits vermietet.

Umweltschonend sind auch andere Projekte in der künftigen Innenstadt. Die Straßenbeleuchtung soll mit energiesparenden LED-Lampen erfolgen. Auf dem neuen Hauptbahnhof Rotterdam Centraal werden mehr als 70.000 Solarzellen installiert. Wie weit der Erfindungsreichtum im Rotterdam Central District reicht, zeigte bis vor kurzem auch der ‚Sustainable Danceclub‘. Auf dem Sustainable Dancefloor etwa wurde die Bewegungsenergie der Tanzenden in Elektrizität für die LED-Beleuchtung umgewandelt. Zurzeit sucht der Club zwar neue Geldgeber, doch das Prinzip inspiriert Betreiber über die Grenzen Rotterdams hinaus. Das gilt auch für die ‚Zero Waste Bar‘. Sie soll Müll so weit wie möglich vermeiden. Wenn er doch anfällt, wird er in elektrische Energie umgewandelt.

„Größter deutscher Hafen“

Rotterdam gilt vielen als ‚der größte deutsche Hafen‘. Nicht zu Unrecht, denn in der niederländischen Metropole werden mehr Waren nach Deutschland umgeschlagen als an allen deutschen Häfen zusammen. Im ersten Quartal kletterte der Umschlag nach der Krise des Jahres 2009 (Umschlag gesamt: 385 Mio. Tonnen) um 14 Prozent auf 107 Mio. Tonnen. Gleichzeitig stieg der Gütertransport über die Schienenstrecke Betuweroute Richtung Ruhrgebiet von etwa 2000 Zügen im ersten Quartal 2009 auf nun 4000 Züge.

Hafenerweiterung

Mit der Erweiterung des Hafens (Tweede Maasvlakte) um 20 Prozent erhofft sich Rotterdam eine deutliche Steigerung des Güterumschlags. Der Hafen bietet schon heute 86.000 Arbeitsplätze und ist Sitz zahlreicher Logistik- und Containerunternehmen. Die gut ausgebaute Infrastruktur ins Hinterland macht Rotterdam zur führenden europäischen Drehscheibe im Handelsverkehr. Der internationale Flughafen Schiphol, 2009 mit einem Frachtaufkommen von 1,3 Mio. Tonnen und 44 Mio. Passagieren der fünfgrößte

Frachtflughafen Europas, ist in weniger als einer halben Stunde erreichbar. Künftig soll der neue Rotterdamer Hauptbahnhof die Reisezeit sogar noch verkürzen.

Architektur

Die einzige Skyline der Niederlande: Nach der Zerstörung der Innenstadt im Zweiten Weltkrieg wurde die neue Architektur für Rotterdam prägend. Für viele ist die Erasmusbrücke das einzige niederländische Architektursymbol mit internationalem Wiedererkennungswert. Bald schon soll der 165 Meter hohe Maastoren, das höchste Gebäude der Niederlande, zu einem neuen Wahrzeichen heranwachsen. Zusammen mit dem Euromast, dem Montevideo und dem Neuen Luxor Theater wird es den Anblick des ‚Manhattan an der Maas‘ prägen.

Spektakulär entwickelt sich auch der Ausblick auf die Rotterdamer Innenstadt. Das ‚Rotterdam Central District‘ verbindet bestehende Bausubstanz wie den Milleniumtoren und das Einkaufszentrum Plaza mit neuen, Aufsehen erregenden Entwürfen wie dem künftigen Bahnhofsareal, dem Weena Point, dem bunten Bürokomplex Calypso und dem gewaltigen Arbeits- und Freizeitgebiet Schiekadeblok.

Die weltberühmten Kubus-Wohnungen, die St. Laurens-Kirche und das ‚Witte Huis‘, der erste Wolkenkratzer Europas, ziehen ebenfalls Besucher aus aller Welt an. Auch das industrielle Erbe Rotterdams wird in Ehren gehalten. So dient die monumentale Van Nelle Fabrik heute als Ideen- und Produktschmiede, und der ehemalige Komplex im Lloydkwartier ist das Herz der audio-visuellen Industrie Rotterdams.

Bildung und Kultur

Rotterdam verfügt mit der Erasmusuniversität über eine der renommiertesten Hochschulen der Niederlande. Mehr als 11.000 Studenten sind dort eingeschrieben. Hinzu kommen fast 15.000 Studenten der Rotterdamer Fachhochschulen. Das Rotterdamer Medizinzentrum gilt als Nummer 1 der klinischen Forschung in Europa, die RSM MBA zu den zehn besten Business Schools.

Mehr als 20 große Museen, 24 Theater und zahllose Events locken jährlich etwa 15 Millionen Besucher nach Rotterdam. Ihnen stehen 60 Hotels und fast 1.100 Restaurants und Cafés zur Verfügung. ■

Internet

www.rotterdam-centraldistrict.nl